Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (piąta izba)

z dnia 1 sierpnia 2025 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 – Redukcja emisji tlenków azotu (NO_x) ograniczona przez „okno termiczne” – Urządzenie ograniczające skuteczność działania – Ochrona interesów indywidualnego nabywcy pojazdu wyposażonego w niezgodne z prawem urządzenie ograniczające skuteczność działania – Zainstalowanie tego urządzenia po dopuszczeniu pojazdu do ruchu – Prawo do odszkodowania z tytułu odpowiedzialności deliktowej producenta tego pojazdu – Przesłanka zwolnienia – Nieunikniony błąd producenta co do niedozwolonego charakteru urządzenia ograniczającego skuteczność działania – Zasada skuteczności – Odpowiednie naprawienie szkody – Sposób obliczania odszkodowania – Zakres odszkodowania

W sprawie C-666/23

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 27 października 2023 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 9 listopada 2023 r., w postępowaniu:

CM,

DS

przeciwko

Volkswagen AG,

TRYBUNAŁ (piąta izba),

w składzie: M.L. Arastey Sahún (sprawozdawczyni), prezeska izby, D. Gratsias, E. Regan, J. Passer i B. Smulders, sędziowie,

rzecznik generalny: A. Rantos,

sekretarz: A. Calot Escobar,

uwzględniając pisemny etap postępowania,

* Język postępowania: niemiecki.

rozważywszy uwagi, które przedstawili:

– w imieniu CM – K. Borwieck, C. Douhaire, R. Geulen, R. Klinger, D. Krebs oraz L. Rhiel, Rechtsanwälte,

– w imieniu Volkswagen AG – T. André, M. de Lind van Wijngaarden oraz H.-P. Schroeder, Rechtsanwälte,

– w imieniu Komisji Europejskiej – J. Flett oraz M. Noll-Ehlers, w charakterze pełnomocników,

podjąwszy, po wysłuchaniu rzecznika generalnego, decyzję o rozstrzygnięciu sprawy bez opinii,

wydaje następujący

Wyrok

1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni 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 (Dz.U. 2007, L 171, s. 1).

2 Wniosek ten został złożony w ramach dwóch sporów między CM i DS a Volkswagen AG w przedmiocie naprawienia szkody poniesionej w wyniku zakupu pojazdów wyposażonych w niedozwolone urządzenia ograniczające skuteczność działania.

Ramy prawne

Prawo Unii

Dyrektywa 1999/44/WE

3 Dyrektywa 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) została uchylona z dniem 1 stycznia 2022 r. dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/771 z dnia 20 maja 2019 r. w sprawie niektórych aspektów umów sprzedaży towarów, zmieniającą rozporządzenie (UE) 2017/2394 oraz dyrektywę 2009/22/WE i uchylającą dyrektywę 1999/44/WE (Dz.U. 2019, L 136, s. 28). Ze względu na datę wystąpienia okoliczności faktycznych postępowań głównych dyrektywa 1999/44 ma jednak nadal do nich zastosowanie.

4 Artykuł 3 ust. 2 dyrektywy 1999/44 stanowił:

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

Dyrektywa 2007/46/WE

5 Dyrektywa 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiająca ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (dyrektywa ramowa) (Dz.U. 2007, L 263, s. 1), zmieniona rozporządzeniem Komisji (WE) nr 385/2009 z dnia 7 maja 2009 r. (Dz.U. 2009, L 118, s. 13) (zwana dalej „dyrektywą 2007/46"), została uchylona ze skutkiem od dnia 1 września 2020 r. rozporządzeniem 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, zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylającym dyrektywę 2007/46/WE (Dz.U. 2018, L 151, s. 1). Niemniej ze względu na datę wystąpienia okoliczności faktycznych postępowań głównych dyrektywa ta nadal ma do nich zastosowanie.

6 Artykuł 3 pkt 3, 5, 17 i 36 dyrektywy 2007/46 miał następujące brzmienie:

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

[…]

3) »homologacja typu« 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;

[…]

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;

[…]

17) »typ pojazdu« oznacza pojazdy należące do konkretnej kategorii, które nie różnią się od siebie przynajmniej pod względem istotnych cech wymienionych w załączniku II sekcji B. Typ pojazdu może zawierać warianty i wersje określone w załączniku II sekcji B;

[…]

36) »świadectwo zgodności« oznacza 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".

7 Artykuł 8 ust. 6 tej dyrektywy stanowił:

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

8 Artykuł 10 ust. 2 wspomnianej dyrektywy przewidywał:

„Państwa członkowskie udzielają homologacji typu WE części lub oddzielnego zespołu technicznego w odniesieniu do części lub oddzielnego zespołu technicznego, który odpowiada szczegółowym danym zawartym w folderze informacyjnym i który spełnia wymagania techniczne określone w odpowiedniej oddzielnej dyrektywie lub rozporządzeniu, wymienionym w załączniku IV”.

9 Artykuł 13 ust. 1 owej dyrektywy stanowił:

„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 Zgodnie z art. 18 ust. 1 dyrektywy 2007/46:

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

11 Artykuł 26 ust. 1 tej dyrektywy 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 [świadectwo] zgodności wydany zgodnie z art. 18.

Państwa członkowskie zezwalają na sprzedaż pojazdów niekompletnych, ale mogą odmówić ich stałej rejestracji i dopuszczenia do ruchu, dopóki nie zostaną skompletowane”.

12 Artykuł 30 ust. 1 wspomnianej dyrektywy przewidywał:

„Jeżeli państwo członkowskie, które udzieliło homologacji typu WE, stwierdza, że nowe pojazdy, układy, części lub oddzielne zespoły techniczne, którym towarzyszy certyfikat [świadectwo] 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 stanowił:

„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”.

Rozporządzenie nr 715/2007

14 Zgodnie z motywami 6 i 15 rozporządzenia nr 715/2007:

„(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. Niezbędne jest przy tym osiągnięcie ambitnych wartości dopuszczalnych na poziomie Euro 6, bez konieczności rezygnacji z zalet silnika o zapłonie samoczynnym pod względem zużycia paliwa, emisji węglowodorów i tlenku węgla. Ustalenie na odpowiednio wczesnym etapie dalszego poziomu redukcji tlenków azotu umożliwi producentom pojazdów długoterminowe bezpieczeństwo planistyczne w całej Europie.

[…]

(15) Komisja powinna weryfikować konieczność przeglądu nowego europejskiego cyklu jezdnego (»New European Drive Cycle«) jako procedury badawczej, która stanowi podstawę regulacji w zakresie homologacji typu WE pod względem emisji zanieczyszczeń. W związku ze zmianami specyfikacji pojazdów i w zachowaniu kierowców może nastąpić konieczność aktualizacji lub zastąpienia cykli jezdnych. Wprowadzenie poprawek może być niezbędne w celu zagwarantowania, że emisja zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach eksploatacji odpowiada emisji zmierzonej podczas homologacji typu. Należy także rozważyć stosowanie przewoźnych systemów pomiarowych emisji zanieczyszczeń oraz wprowadzenie pojęcia regulacyjnego »nieprzekraczalnego limitu«”.

15 Artykuł 3 pkt 10 tego 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”.

16 Artykuł 4 ust. 1 i 2 wspomnianego rozporządzenia przewiduje:

„1. Producenci wykazują, że wszystkie nowe pojazdy sprzedawane, rejestrowane lub wprowadzane do obrotu we Wspólnocie [Europejskiej] 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. W związku z tym zgodność eksploatacji sprawdzana jest przez okres do 5 lat lub do przebiegu 100 000 km, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej. Badanie trwałości urządzeń ograniczających emisję zanieczyszczeń dla celów homologacji typu obejmuje przebieg 160 000 km. Dla spełnienia tego wymogu producenci powinni mieć możliwość wykonania testów próby starzenia na stanowisku badawczym, podlegającej warunkom realizacji, o których mowa w ust. 4.

Zgodność w eksploatacji sprawdza się w szczególności w przypadku emisji z układu wylotowego pod względem ich zgodności z wartościami dopuszczalnymi określonymi w załączniku [I]. W celu poprawy kontroli emisji par paliwa oraz emisji w niskich temperaturach otoczenia Komisja dokonuje przeglądu procedur badawczych".

17 Artykuł 5 ust. 1 i 2 rzeczonego rozporządzenia 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 ze względu na bezpieczeństwo użytkowania pojazdu; lub

b) urządzenie nie działa poza fazą rozruchu silnika;

lub

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

18 Zgodnie z art. 13 rozporządzenia nr 715/2007:

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

2. Naruszenia podlegające karze obejmują:

[…]

d) stosowanie urządzeń ograniczających skuteczność działania;

[…]”.

Rozporządzenie nr 692/2008

19 Rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 z dnia 18 lipca 2008 r. wykonujące i zmieniające rozporządzenie nr 715/2007 (Dz.U. 2008, L 199, s. 1) zostało zmienione rozporządzeniem Komisji (UE) nr 566/2011 z dnia 8 czerwca 2011 r. (Dz.U. 2011, L 158, s. 1) (dalej jako „rozporządzenie nr 692/2008”). Z dniem 1 stycznia 2022 r. rozporządzenie nr 692/2008 zostało uchylone rozporządzeniem Komisji (UE) 2017/1151 z dnia 1 czerwca 2017 r. uzupełniającym rozporządzenie nr 715/2007, zmieniającym dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, rozporządzenie nr 692/2008 i rozporządzenie Komisji (UE) nr 1230/2012 oraz uchylającym rozporządzenie nr 692/2008 (Dz.U. 2017, L 175, s. 1). Niemniej ze względu na datę wystąpienia okoliczności faktycznych postępowań głównych rozporządzenie nr 692/2008 ma nadal do nich zastosowanie.

20 Artykuł 10 ust. 1 rozporządzenia nr 692/2008 przewidywał:

„Producent zapewnia, że urządzenia kontrolujące emisję zanieczyszczeń przeznaczone na części zamienne przeznaczone do zamontowania w pojazdach, które uzyskały homologację typu WE i są objęte zakresem stosowania rozporządzenia [nr 715/2007], posiadają homologację typu WE jako oddzielne zespoły techniczne w rozumieniu art. 10 ust. 2 [dyrektywy 2007/46], zgodnie z art. 12 i 13 oraz z załącznikiem XIII do niniejszego rozporządzenia”.

Prawo niemieckie

21 Paragraf 276 Bürgerliches Gesetzbuch (kodeksu cywilnego, zwanego dalej „BGB”) przewiduje:

„1. Dłużnik ponosi odpowiedzialność za czyny umyślne lub niedbalstwo, jeżeli nie określono odpowiedzialności zaostrzonej lub złagodzonej ani nie można jej wywieść z treści stosunku zobowiązaniowego, w szczególności z przejęcia gwarancji lub przejęcia ryzyka pozyskania przedmiotu świadczenia od osób trzecich. Przepisy §§ 827 i 828 stosuje się odpowiednio.

2. Osoba, która nie zachowuje staranności wymaganej w obrocie gospodarczym, dopuszcza się niedbalstwa.

3) Dłużnik nie może być z góry zwolniony z odpowiedzialności za winę umyślną”.

22 Zgodnie z § 823 BGB:

„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 naruszenie tej ustawy jest możliwe również bez zawinienia, obowiązek naprawienia szkody powstaje tylko w przypadku zawinienia”.

23 Paragraf 826 BGB brzmi:

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

24 Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung) – EG-FGV [rozporządzenie w sprawie homologacji WE pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (rozporządzenie w sprawie homologacji pojazdów WE), zwane dalej „EG-FGV”] z dnia 3 lutego 2011 r. stanowi w § 6 ust. 1:

„Dla każdego pojazdu odpowiadającego typowi homologowanemu posiadacz homologacji typu WE wydaje świadectwo zgodności w rozumieniu art. 18 dyrektywy 2007/46 w związku z załącznikiem IX do niej. Zgodnie z art. 18 ust. 3 dyrektywy 2007/46 świadectwo zgodności jest sporządzone w sposób zabezpieczający przed sfałszowaniem”.

25 Paragraf 27 ust. 1 EG-FGV stanowi:

„Nowe pojazdy, oddzielne zespoły techniczne lub części wymagające świadectwa zgodności na podstawie załącznika IX do dyrektywy 2007/46 […] mogą być oferowane do sprzedaży, sprzedawane lub wprowadzane do obrotu w Niemczech w celu użytkowania w ruchu drogowym tylko wtedy, gdy towarzyszy im ważne świadectwo zgodności. Nie ma to zastosowania do pojazdów w rozumieniu art. 8 dyrektywy 2003/37”.

Postępowania główne i pytania prejudycjalne

26 Volkswagen jest producentem pojazdów samochodowych, które CM i DS nabyli z drugiej ręki od sprzedawców profesjonalnych.

27 Co się tyczy CM, nabył on zgodnie z zamówieniem z dnia 14 marca 2016 r. za cenę 49 950 EUR pojazd marki Volkswagen wyposażony w silnik o zapłonie samoczynnym typu EA 288. W chwili nabycia pojazd ten był wyposażony w system wykrywania stanowiska badawczego, który został usunięty w dniu 10 października 2017 r. w następstwie aktualizacji odpowiedniego oprogramowania, a także w inne oprogramowanie silnika zmniejszające poziom recyrkulacji spalin, gdy temperatury zewnętrzne są niższe od określonego progu, co skutkuje wzrostem emisji NO_x. Recyrkulacja ta jest zatem w pełni skuteczna tylko w sytuacji, gdy temperatura zewnętrzna nie spadnie poniżej tego progu (dalej jako „okno termiczne”).

28 Z powodu występowania tych dwóch zdaniem CM niedozwolonych urządzeń ograniczających skuteczność działania uważa on, że doznał szkody wynikającej z umyślnego naruszenia porządku publicznego i dobrych obyczajów w rozumieniu § 826 BGB, które można przypisać Volkswagenowi.

29 W pozwie wniesionym do Landgericht Ravensburg (sądu krajowego w Ravensburgu, Niemcy), który jest sądem odsyłającym, domaga się on tytułem naprawienia poniesionej szkody zapłaty kwoty 8938 EUR, stanowiącej 20 % ceny zakupu pojazdu, oraz, tytułem żądania ewentualnego, odszkodowania w wysokości pozostawionej uznaniu tego sądu, które jednak nie może być niższe niż 6703,50 EUR, co odpowiada 15 % ceny zakupu.

30 Zgodnie z postanowieniem odsyłającym Volkswagen przyznaje, że system wykrywania stanowiska badawczego stanowi część oprogramowania stosowanego w celu obniżenia poziomu recyrkulacji spalin poza nowym europejskim cyklem jazdy, gdy temperatura robocza osiąga 200 stopni Celsjusza. Od tej temperatury selektywny system redukcji katalitycznej przyczynia się do redukcji emisji NO_x, w związku z czym wartości dopuszczalne są jednak przestrzegane.

31 Co się tyczy okna termicznego, spółka ta twierdzi, że poziom recyrkulacji spalin obniża się poniżej temperatury otoczenia wynoszącej + 12 stopni Celsjusza. To okno termiczne jest dozwolone, ponieważ jest niezbędne do zapewnienia bezpieczeństwa działania pojazdu.

32 Posiłkowo rzeczona spółka powołuje się w celu zwolnienia z odpowiedzialności na istnienie nieuniknionego błędu co do niedozwolonego charakteru urządzeń ograniczających skuteczność działania i opiera się w tym względzie na tak zwanej „hipotetycznej" homologacji dokonanej przez Kraftfahrt-Bundesamt (federalny urząd ds. ruchu pojazdów silnikowych, Niemcy), a mianowicie na okoliczności, że jego błędna ocena prawna istnienia dozwolonego urządzenia ograniczającego skuteczność działania została potwierdzona przez ten organ właściwy w zakresie homologacji typu WE w odpowiedzi na odpowiednie zapytanie skierowane do tego organu (zwanej dalej „hipotetyczną homologacją").

33 Jeśli chodzi o DS, nabył on zgodnie z zamówieniem z dnia 29 marca 2016 r. za cenę 32 000 EUR pojazd marki Volkswagen wyposażony w silnik o zapłonie samoczynnym typu EA 189. W chwili nabycia pojazd ten był wyposażony w niedozwolone urządzenie ograniczające skuteczność działania, polegające na wykrywaniu stanowiska badawczego z układem przełączania silnika.

34 Ponieważ federalny urząd ds. ruchu pojazdów silnikowych decyzjami z dnia 14 i 15 października 2015 r. nakazał Volkswagenowi usunięcie tego urządzenia z pojazdów wprowadzonych do obrotu, w dniu 7 marca 2017 r. w pojeździe DS zainstalowano oprogramowanie stworzone przez tę spółkę i zatwierdzone przez ten urząd. Jednakże jednocześnie w pojeździe zainstalowano inne urządzenie ograniczające skuteczność działania, a mianowicie okno termiczne.

35 Z tego względu DS uważa, że poniósł szkodę wynikającą z umyślnego naruszenia porządku publicznego i dobrych obyczajów, które można przypisać wspomnianej spółce.

36 W pozwie wniesionym do sądu odsyłającego w dniu 4 marca 2021 r. DS domaga się z jednej strony zapłaty odszkodowania, którego kwota pozostawiona uznaniu tego sądu nie może być niższa niż 4800 EUR, co odpowiada 15 % ceny zakupu, a z drugiej strony stwierdzenia dodatkowo, że spółka ta jest zobowiązana wobec niego do naprawienia szkody poniesionej w wyniku instalacji urządzenia ograniczającego skuteczność działania w postaci okna termicznego.

37 Volkswagen podnosi wobec tego żądania zarzut niedopuszczalności oparty na przedawnieniu, a w każdym razie wnosi o jego oddalenie co do istoty.

38 Co się tyczy okna termicznego, spółka ta twierdzi, że recyrkulacja spalin zmniejsza się dopiero poniżej temperatury + 10 °C, co jest konieczne do zapewnienia bezpiecznej eksploatacji pojazdu.

39 Ponadto wskazuje on, że w wyrokach z dnia 14 lipca 2022 r., GSMB Invest (C-128/20, EU:C:2022:570), Volkswagen (C-134/20, EU:C:2022:571) oraz Porsche Inter Auto i Volkswagen (C-145/20, EU:C:2022:572), Trybunał oparł się w odniesieniu do pojazdów marki Volkswagen wyposażonych w identyczne okno termiczne na przedziale temperatur wynoszącym między 15

a 33 stopni Celsjusza temperatury zewnętrznej. Podejście to wynika z dokonanych przez krajowe sądy odsyłające ustaleń faktycznych, które nie odpowiadają okolicznościom rozpatrywanym w postępowaniach głównych.

40 Posiłkowo spółka ta powołuje się na nieunikniony błąd co do niedozwolonego charakteru tego urządzenia ograniczającego skuteczność działania i opiera się w tym względzie na hipotetycznej homologacji dokonanej przez federalny urząd ds. ruchu pojazdów silnikowych.

41 Sąd odsyłający uważa w pierwszej kolejności, że roszczenie CM i DS o naprawienie szkody na podstawie § 826 BGB z tytułu umyślnej szkody sprzecznej z porządkiem publicznym i dobrymi obyczajami nie wydaje się zasadne.

42 Sąd ten zauważa, że rzeczywiście pojazd CM był w chwili nabycia wyposażony w niedozwolone urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007, a w wypadku pojazdu DS urządzenie takie zostało zainstalowane przy aktualizacji oprogramowania.

43 W wypadku obu tych pojazdów recyrkulacja spalin jest zmniejszana od temperatury otoczenia + 10 °C, w związku z czym sąd ten jest zdania, że w obu przypadkach istnieje niedozwolone okno termiczne. Okna termicznego nie można uznać za zgodne z prawem na podstawie art. 5 ust. 2 zdanie drugie lit. a) tego rozporządzenia w odniesieniu do potrzeby uniknięcia bezpośredniego zagrożenia uszkodzeniem lub awarią silnika spowodowanych nieprawidłowym działaniem części układu recyrkulacji spalin, które miałyby taką wagę, że powodowałyby konkretne niebezpieczeństwo podczas prowadzenia pojazdu wyposażonego w to urządzenie, ponieważ takiego konkretnego niebezpieczeństwa nie ma w rozpatrywanej sprawie.

44 Ponadto, co się tyczy CM, ten sam sąd uważa, że inne kryterium odstępstwa wynikające z tego przepisu, zgodnie z którym urządzenie ograniczające skuteczność działania nie może być aktywne przez większą część roku, również nie powinno być uważane za spełnione w świetle orzecznictwa wynikającego z wyroku z dnia 14 lipca 2022 r., GSMB Invest (C-128/20, EU:C:2022:570, pkt 65). Recyrkulacja spalin tego pojazdu jest bowiem zmniejszana od temperatury otoczenia + 12 stopni Celsjusza, podczas gdy średnie roczne temperatury w Niemczech są niższe od tego progu.

45 Pomimo tych okoliczności sąd odsyłający podnosi, że w postępowaniach głównych brak jest umyślnego i obiektywnie sprzecznego z porządkiem publicznym i dobrymi obyczajami zachowania w rozumieniu § 826 BGB, w szczególności ze względu na brak urządzeń ograniczających skuteczność działania „oczywiście niedozwolonych" zgodnie z brzmieniem orzecznictwa Bundesgerichtshof (federalnego trybunału sprawiedliwości, Niemcy).

46 W drugiej kolejności sąd ten zauważa, że CM i DS mogą mieć roszczenie o odszkodowanie na podstawie § 823 ust. 2 BGB.

47 Powołując się na wyrok Bundesgerichtshof (federalnego trybunału sprawiedliwości) z dnia 26 czerwca 2023 r. (zwany dalej „wyrokiem Bundesgerichtshof"), sąd ten wskazuje, że § 823 ust. 2 BGB w związku z § 6 ust. 1 i § 27 ust. 1 EG-FGV chroni interesy nabywcy pojazdu w odniesieniu do ewentualnej straty majątkowej wynikającej z naruszenia przez producenta przepisów unijnych dotyczących spalin pojazdów samochodowych.

48 W tym względzie okazuje się, po pierwsze, że Volkswagen naruszył te przepisy poprzez zainstalowanie w odnośnych pojazdach niedozwolonego okna termicznego.

49 Po drugie, prawo do odszkodowania jest również uzależnione od warunku, że producent danego pojazdu dopuścił się przynajmniej niedbalstwa w odniesieniu do spornego urządzenia ograniczającego skuteczność działania, przy czym domniemywa się winę producenta.

50 Producent mógłby uwolnić się od odpowiedzialności, powołując się na i wykazując istnienie wyjątkowych okoliczności wskazujących na brak niedbalstwa z jego strony, co obejmuje dowód na nieunikniony błąd co do niedozwolonego charakteru danego urządzenia ograniczającego skuteczność działania.

51 Po trzecie, sąd ten wskazuje z jednej strony, że taki błąd istnieje, gdy przy zachowaniu należytej staranności producent zbadał rygorystycznie stan prawny, uwzględniając orzecznictwo sądów najwyższych, i nie mógł oczekiwać odmiennej oceny tej sytuacji. Z drugiej strony taki błąd jest nie do uniknięcia, gdy producent może okazać homologację typu WE udzieloną dla danego urządzenia ograniczającego skuteczność działania zgodnie z art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007.

52 Homologacja jedynie hipotetyczna, o której mowa w pkt 32 niniejszego wyroku, mogłaby obecnie być wystarczająca zgodnie z wyrokiem Bundesgerichtshof.

53 Sąd odsyłający zastanawia się, czy w świetle prawa Unii można odmówić nabywcy pojazdu wyposażonego w niedozwolone urządzenie ograniczające skuteczność działania prawa do odszkodowania ze względu na to, że dany producent popełnił nieunikniony błąd co do niedozwolonego charakteru tego urządzenia, a w przypadku odpowiedzi twierdzącej na to pytanie, czy zwolnienie tego producenta z odpowiedzialności może być oparte na rzeczywistej homologacji danego pojazdu przez właściwy organ krajowy lub wręcz hipotetycznej homologacji.

54 Po czwarte, sąd ten zauważa, że w wypadku DS prawo do odszkodowania wynikające z urządzenia ograniczającego skuteczność działania istniejącego w chwili nabycia pojazdu, a mianowicie rozpoznawania stanowiska badawczego z układem przełączania silnika, jest przedawnione. Jednakże, ponieważ od chwili instalacji aktualizacji dostarczonej przez Volkswagena pojazd ten ma nowe niedozwolone urządzenie ograniczające skuteczność działania w postaci okna termicznego, powstaje pytanie, czy jego właścicielowi nie przysługuje prawo do odszkodowania od producenta.

55 Po piąte, wspomniany sąd zauważa, że prawo do odszkodowania na podstawie § 823 ust. 2 BGB w związku z § 6 ust. 1 i § 27 ust. 1 EG-FGV dotyczy „niewielkiego odszkodowania”, a mianowicie zapłaty kwoty pieniężnej stanowiącej różnicę między wartością pojazdu wyposażonego w niedozwolone urządzenie ograniczające skuteczność działania a wartością tego pojazdu bez tego urządzenia.

56 Zgodnie z wyrokiem Bundesgerichtshof korzyści uzyskane z użytkowania pojazdu powinny zostać zaliczone na poczet kwoty odszkodowania, jeżeli wraz z wartością rezydualną tego pojazdu przekraczają one cenę zakupu po odliczeniu tej kwoty. Ponadto sąd ten wymaga, aby ze względów proporcjonalności kwota odszkodowania nie przekraczała 15 % ceny zakupu.

57 Sąd odsyłający ma wątpliwości co do zgodności tego orzecznictwa z prawem Unii.

58 W tych okolicznościach Landgericht Ravensburg (sąd krajowy w Ravensburgu) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

„1) Czy można oddalić roszczenie odszkodowawcze nabywcy pojazdu wobec jego producenta z tytułu nieumyślnego wprowadzenia do obrotu pojazdu z niedozwolonym urządzeniem ograniczającym skuteczność działania w rozumieniu art. 5 ust. 2 rozporządzenia [nr 715/2007], uzasadniając to tym
a) że występuje tu nieunikniony błąd producenta co do zakazu?

a jeśli tak, to:
b) że producent nie mógł uniknąć błędu co do zakazu, ponieważ organ odpowiedzialny za homologację typu WE lub za czynności następcze rzeczywiście udzielił homologacji zamontowanemu urządzeniu ograniczającemu skuteczność działania?

a jeśli tak, to:
c) że producent nie mógł uniknąć błędu co do zakazu, ponieważ stanowisko prawne producenta pojazdu w przedmiocie art. 5 ust. 2 rozporządzenia [nr 715/2007] w wypadku skierowania odpowiedniego zapytania zostałoby potwierdzone przez organ odpowiedzialny za homologację typu WE lub za czynności następcze (hipotetyczna homologacja)?

2) Czy producent pojazdu, który dostarczył aktualizację oprogramowania, musi wypłacić właścicielowi pojazdu odszkodowanie, jeżeli właściciel ten ponosi szkodę w wyniku zainstalowanego wraz z aktualizacją oprogramowania niedozwolonego urządzenia ograniczającego skuteczność działania w rozumieniu art. 5 ust. 2 rozporządzenia [nr 715/2007]?

3) Czy z prawem Unii zgodna jest sytuacja, w której w wypadku roszczenia odszkodowawczego wobec producenta pojazdu z tytułu nieumyślnego wprowadzenia do obrotu pojazdu z niedozwolonym urządzeniem ograniczającym skuteczność działania w rozumieniu art. 5 ust. 2 rozporządzenia [nr 715/2007]
a) nabywca pojazdu w ramach roszczenia o niewielkie odszkodowanie musi zaliczyć na poczet kwoty odszkodowania korzyści wynikające z użytkowania pojazdu w zakresie, w jakim korzyści te wraz z wartością rezydualną przewyższają uiszczoną cenę zakupu pomniejszoną o tę kwotę odszkodowania?
b) prawo nabywcy pojazdu do niewielkiego odszkodowania jest ograniczone do maksymalnie 15 % uiszczonej ceny zakupu?”.

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

W przedmiocie pytania pierwszego

59 Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału w ramach ustanowionej w art. 267 TFUE procedury współpracy między sądami krajowymi a Trybunałem do tego ostatniego należy udzielenie sądowi krajowemu użytecznej odpowiedzi, która umożliwi mu rozstrzygnięcie zawisłego przed nim sporu. W związku z tym Trybunał może być zmuszony wziąć pod rozwagę normy prawa Unii, na które sąd krajowy nie powołał się w swoim pytaniu. Okoliczność, iż sąd krajowy powołał się formalnie w pytaniu prejudycjalnym na określone przepisy prawa Unii, nie stoi bowiem na przeszkodzie temu, by Trybunał przekazał temu sądowi wszelkie wskazówki

dotyczące wykładni, które mogą być mu pomocne w rozstrzygnięciu rozpatrywanej przez niego sprawy, niezależnie od tego, czy sąd krajowy powołał się na nie w treści pytań. W tym względzie do Trybunału należy wyprowadzenie z ogółu informacji przedstawionych przez sąd krajowy, a w szczególności z uzasadnienia postanowienia odsyłającego, elementów prawa Unii, które wymagają wykładni w świetle przedmiotu sporu (wyrok z dnia 26 września 2024 r., Luxone i Sofein, C-403/23 i C-404/23, EU:C:2024:805, pkt 47 i przytoczone tam orzecznictwo).

60 W niniejszej sprawie bezsporne jest, że postępowania główne dotyczą prawa CM i DS do odszkodowania wobec Volkswagena za szkodę poniesioną w wyniku występowania w ich pojazdach niedozwolonych urządzeń ograniczających skuteczność działania w rozumieniu art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007, a także możliwości powołania się przez tego producenta samochodów jako na przyczynę zwolnienia z odpowiedzialności z tego tytułu na hipotetyczną homologację pojazdów, która mogłaby stanowić nieunikniony błąd co do niedozwolonego charakteru tego urządzenia.

61 Należy podkreślić, że w świetle orzecznictwa wynikającego z wyroku z dnia 21 marca 2023 r., Mercedes-Benz Group (Odpowiedzialność producentów pojazdów wyposażonych w urządzenia ograniczające skuteczność działania) (C-100/21, zwanego dalej „wyrokiem Mercedes-Benz Group”, EU:C:2023:229, pkt 91), nabywcy pojazdu z silnikiem wyposażonym w urządzenie ograniczające skuteczność działania przysługuje na podstawie 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 prawo do odszkodowania od producenta tego pojazdu, w przypadku gdy urządzenie to wyrządziło szkodę temu nabywcy.

62 W tych okolicznościach należy uznać, że poprzez pytanie pierwsze sąd odsyłający dąży zasadniczo do ustalenia, czy 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 należy interpretować w ten sposób, że w ramach wytoczonego przez nabywcę pojazdu silnikowego powództwa o naprawienie szkody spowodowanej występowaniem w tym pojeździe niedozwolonego urządzenia ograniczającego skuteczność działania w rozumieniu tego art. 5 ust. 2 stoją one na przeszkodzie temu, aby producent pojazdu mógł powołać się, jako na przyczynę zwolnienia z odpowiedzialności z tego tytułu, na istnienie nieuniknionego błędu co do niedozwolonego charakteru tego urządzenia, wynikającego z faktu, że właściwy organ krajowy udzielił homologacji typu WE wspomnianego urządzenia lub wyposażonego weń pojazdu lub że organ ten, gdyby został zapytany przez tego producenta, potwierdziłby jego ocenę prawną co do w założeniu dozwolonego charakteru danego urządzenia ograniczającego skuteczność działania.

63 W tym względzie należy przypomnieć, że 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 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 (wyrok Mercedes-Benz Group, pkt 88).

64 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 takie zabronione urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu art. 5 ust. 2 tego rozporządzenia (wyrok Mercedes-Benz Group, pkt 89).

65 Do państw członkowskich należy zatem, zgodnie z art. 46 dyrektywy 2007/46, określenie sankcji mających zastosowanie w przypadku nieprzestrzegania jej przepisów. Sankcje te muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Podobnie zgodnie z art. 13 ust. 1 rozporządzenia

nr 715/2007 państwa członkowskie określają zasady dotyczące kar nakładanych za naruszenie przepisów tego rozporządzenia. Kary te muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające (wyrok Mercedes-Benz Group, pkt 90).

66 W tych okolicznościach, jak wspomniano w pkt 61 niniejszego wyroku, z 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 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 to urządzenie wyrządziło szkodę temu nabywcy (wyrok Mercedes-Benz Group, pkt 91).

67 W braku przepisów prawa Unii regulujących sposoby uzyskania odszkodowania przez nabywców takiego pojazdu każde państwo członkowskie określa te zasady (zob. podobnie wyrok Mercedes-Benz Group, pkt 92).

68 Z zasadą skuteczności nie byłoby jednak zgodne ustawodawstwo krajowe, które czyniłoby 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 wspomnianego rozporządzenia (wyrok Mercedes-Benz Group, pkt 93).

69 W szczególności warunki, w których producent pojazdów może powołać się na nieunikniony błąd co do niedozwolonego charakteru urządzenia ograniczającego skuteczność działania w celu zwolnienia go z wszelkiej odpowiedzialności z tego tytułu, nie mogą być takie, by czyniły one w praktyce niemożliwym lub nadmiernie utrudnionym uzyskanie takiego odszkodowania przez nabywcę pojazdu wyposażonego w to urządzenie.

70 Zgodnie z postanowieniem odsyłającym na mocy wyroku Bundesgerichtshof dany producent samochodów może zostać zwolniony z wszelkiej odpowiedzialności poprzez przywołanie i wykazanie przez niego istnienia nieuniknionego błędu co do niedozwolonego charakteru urządzenia ograniczającego skuteczność działania zamontowanego w danym pojeździe, co wyklucza niedbalstwo z jego strony, a tym samym roszczenie nabywcy tego pojazdu o naprawienie szkody.

71 Z akt sprawy, którymi dysponuje Trybunał, wynika, że powołanie się na nieunikniony błąd co do niedozwolonego charakteru urządzenia ograniczającego skuteczność działania jest postrzegane zgodnie z orzecznictwem krajowym jako przesłanka wyłączenia odpowiedzialności z tytułu niedbalstwa producenta samochodów mająca charakter wyjątkowy.

72 Ponadto, jak wyjaśnia sąd odsyłający, na ten nieunikniony błąd co do niedozwolonego charakteru urządzenia ograniczającego skuteczność działania zamontowanego w jednym z pojazdów, takich jak urządzenia, o których mowa w postępowaniach głównych, może skutecznie powoływać się producent samochodów, jeżeli błąd ten wynika z faktu, że właściwy organ udzielił homologacji WE dla danego typu pojazdu.

73 W pierwszej kolejności należy przypomnieć, że zgodnie z art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007 stosowanie urządzeń ograniczających skuteczność działania układów kontroli emisji zanieczyszczeń jest zabronione. Jednakże od zakazu tego istnieją trzy wyjątki, które należy interpretować ściśle (zob. podobnie wyrok Mercedes-Benz Group, pkt 60, 61).

74 Zgodnie z art. 5 ust. 2 lit. a)–c) rozporządzenia nr 715/2007 zakaz ten nie ma zastosowania, gdy „urządzenie jest niezbędne dla zabezpieczenia silnika przed uszkodzeniem lub awarią, lub ze względu na bezpieczeństwo użytkowania pojazdu” [lit. a)], jeżeli „urządzenie nie działa poza fazą rozruchu silnika” [lit. b)] lub gdy „te warunki zostały w istotny sposób ujęte w procedurach badawczych pomiarów emisji par paliwa i średniej emisji spalin z układu wylotowego” [lit. c)].

75 W niniejszej sprawie z postanowienia odsyłającego wynika, że pojazdy, o których mowa w postępowaniach głównych, były wyposażone w niedozwolone urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007.

76 W zakresie, w jakim żaden z wyjątków, o których mowa w lit. a)–c) tego przepisu, nie ma zastosowania do rozpatrywanych urządzeń ograniczających skuteczność działania, czego zbadanie należy do sądu odsyłającego, producent samochodów wyposażający swoje pojazdy w takie urządzenia nie może zatem powoływać się na dozwolone zachowanie w świetle wspomnianego przepisu.

77 W drugiej kolejności należy zauważyć, że zgodnie z art. 3 pkt 5 dyrektywy 2007/46 pojęcie „homologacji 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 tej dyrektywy i aktów prawnych wymienionych w załącznikach IV lub XI do niej.

78 Homologacja typu WE odpowiada zatem standardowi zgodności dla dużej liczby pojazdów. Stanowi on wskazówkę, że konstrukcja danego typu pojazdu, w tym zainstalowane urządzenie ograniczające skuteczność działania, jest zgodna z mającymi zastosowanie przepisami i wymogami, o których mowa w poprzednim punkcie.

79 Tymczasem z orzecznictwa Trybunału wynika, że nie jest wykluczone, iż typ pojazdu objęty homologacją typu WE pozwalającą na użytkowanie tego pojazdu na drodze może być pierwotnie homologowany przez organ udzielający homologacji bez ujawnienia mu występowania niedozwolonego urządzenia ograniczającego skuteczność działania. W tym względzie dyrektywa 2007/46 przewiduje sytuację, w której niedozwolony charakter elementu projektowego pojazdu, na przykład w świetle wymogów art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007, zostaje wykryty dopiero po tej homologacji. W takim przypadku art. 8 ust. 6 tej dyrektywy 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 dokumentacji homologacji, to państwo członkowskie może, jeżeli jest to konieczne, podjąć decyzję, konsultując się z producentem, że należy udzielić nowej homologacji typu WE. Wreszcie art. 30 ust. 1 tej samej dyrektywy przewiduje, 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, aby znajdujące się w produkcji pojazdy uzyskały zgodność z tym typem (wyrok Mercedes-Benz Group, pkt 83 i przytoczone tam orzecznictwo).

80 W konsekwencji niedozwolony charakter urządzenia ograniczającego skuteczność działania pojazdu silnikowego odkryty 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 (wyrok Mercedes-Benz Group, pkt 84).

81 Wynika z tego, że homologacja typu WE pojazdu wyposażonego w urządzenie ograniczające skuteczność działania niekoniecznie oznacza, że właściwy organ krajowy potwierdził dokonaną przez producenta danego pojazdu ocenę w założeniu dozwolonego charakteru tego urządzenia. W każdym razie taka homologacja, a tym bardziej hipotetyczna homologacja, nie może zwolnić tego producenta z obowiązku naprawienia względem nabywcy danego pojazdu ewentualnej szkody spowodowanej występowaniem tego urządzenia w jego pojeździe.

82 Przyznanie, że homologacja typu WE pojazdu wyposażonego w urządzenie ograniczające skuteczność działania może stanowić podstawę zwolnienia producenta pojazdu z odpowiedzialności, skutkowałoby uniemożliwieniem lub nadmiernym utrudnieniem uzyskania przez nabywcę tego pojazdu odpowiedniego naprawienia szkód wyrządzonych mu w wyniku naruszenia przez producenta tego pojazdu zakazu ustanowionego w art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007, co byłoby sprzeczne z zasadą skuteczności. Przyjęcie takiej podstawy zwolnienia oznaczałoby bowiem, że prawo do odpowiedniej naprawy szkód zostałoby udaremnione we wszystkich przypadkach, w których dany pojazd jest zgodny z homologowanym typem, nawet jeśli bezsporne jest, że pojazd ten jest wyposażony w niedozwolone urządzenie ograniczające skuteczność działania.

83 W świetle całości powyższych rozważań na pytanie pierwsze należy odpowiedzieć, iż 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 należy interpretować w ten sposób, że w ramach wytoczonego przez nabywcę pojazdu silnikowego powództwa o naprawienie szkody spowodowanej występowaniem w tym pojeździe niedozwolonego urządzenia ograniczającego skuteczność działania w rozumieniu tego art. 5 ust. 2 stoją one na przeszkodzie temu, aby producent pojazdu mógł przywołać jako przyczynę zwolnienia z odpowiedzialności z tego tytułu istnienie nieuniknionego błędu co do niedozwolonego charakteru tego urządzenia, wynikającego z faktu, że właściwy organ krajowy udzielił homologacji typu WE wspomnianego urządzenia lub pojazdu weń wyposażonego lub że organ ten w razie zapytania ze strony tego producenta potwierdziłby jego ocenę prawną co do w założeniu dozwolonego charakteru danego urządzenia ograniczającego skuteczność działania.

W przedmiocie pytania drugiego

84 Poprzez pytanie drugie sąd odsyłający dąży w sposób ogólny do ustalenia, czy producent samochodów, który dostarczył aktualizację oprogramowania, jest zobowiązany do wypłaty odszkodowania na rzecz właściciela pojazdu, jeżeli ten poniósł szkodę wynikającą z niedozwolonego urządzenia ograniczającego skuteczność działania w rozumieniu art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007, zainstalowanego poprzez aktualizację tego oprogramowania.

85 Z akt sprawy, którymi dysponuje Trybunał, wynika jednak, że pytanie to ma na celu ustalenie dokładniej, czy zgodnie z art. 4 ust. 1 i art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007 oraz art. 10 ust. 1 rozporządzenia nr 692/2008 na przewidziane w prawie Unii prawo do odszkodowania nabywcy danego pojazdu, który doznał tej szkody, ma wpływ okoliczność, czy niedozwolone urządzenie ograniczające skuteczność działania było już zainstalowane w chwili udzielenia homologacji typu WE pojazdu wyposażonego w takie urządzenie, czy też przeciwnie, zostało ono zainstalowane dopiero po udzieleniu homologacji typu WE.

86 W świetle tych wyjaśnień i w świetle orzecznictwa Trybunału przytoczonego w pkt 59 niniejszego wyroku należy przeformułować pytanie drugie w ten sposób, że sąd odsyłający dąży zasadniczo do ustalenia, czy art. 4 ust. 1 i art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007 oraz art. 10 ust. 1 rozporządzenia nr 692/2008 należy interpretować w ten sposób, że wymagają one, by nabywcy pojazdu przysługiwało prawo do odszkodowania wobec producenta pojazdu, gdy nabywca ten poniósł szkodę wynikającą z niedozwolonego urządzenia ograniczającego skuteczność działania w rozumieniu tego art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007, zainstalowanego przez tego producenta w drodze aktualizacji oprogramowania po uzyskaniu homologacji typu WE tego pojazdu.

87 W tym względzie ani z brzmienia art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007, który przewiduje, że stosowanie urządzeń ograniczających skuteczność działania układów kontroli emisji zanieczyszczeń jest zabronione, z pewnymi wyjątkami, ani z brzmienia art. 3 pkt 10 tego rozporządzenia, który definiuje pojęcie „urządzenia ograniczającego skuteczność działania", nie wynika, że należy dokonać rozróżnienia w zależności od tego, czy takie urządzenie jest instalowane na etapie produkcji pojazdu, czy dopiero po jego dopuszczeniu do eksploatacji, w szczególności w następstwie naprawy w rozumieniu art. 3 ust. 2 dyrektywy 1999/44, w celu dokonania oceny, czy używanie tego urządzenia jest zabronione (wyrok z dnia 14 lipca 2022 r., Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, pkt 88).

88 Wykładnię tę potwierdza kontekst, w jaki wpisują się te przepisy rozporządzenia nr 715/2007 i zamierzony przez nie cel (wyrok z dnia 14 lipca 2022 r., Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, pkt 89).

89 Z jednej strony bowiem, jeśli chodzi o kontekst wspomnianych przepisów, należy przypomnieć, że zgodnie z art. 4 ust. 1 akapit pierwszy zdanie drugie tego rozporządzenia producenci wykazują, iż wszystkie nowe urządzenia służące do kontroli zanieczyszczenia, które wymagają homologacji i które są sprzedawane lub wprowadzane do obrotu w Unii Europejskiej, uzyskały homologację zgodnie z tym rozporządzeniem i środkami wykonawczymi do niego. Ów artykuł 4 ust. 1 akapit drugi uściśla, że obowiązek ten obejmuje także przestrzeganie norm emisji zanieczyszczeń, określonych w załączniku I do tego rozporządzenia, oraz środków wykonawczych, o których mowa w art. 5 tego rozporządzenia (wyrok z dnia 14 lipca 2022 r., Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, pkt 90).

90 Indywidualny nabywca, kupując pojazd należący do serii pojazdu objętego homologowanym typem pojazdu, któremu towarzyszy świadectwo zgodności, może racjonalnie oczekiwać, że rozporządzenie nr 715/2007, a w szczególności jego art. 5, będzie przestrzegane w odniesieniu do tego pojazdu (wyrok Mercedes-Benz Group, pkt 81 i przytoczone tam orzecznictwo).

91 Ponadto zgodnie z art. 10 ust. 1 rozporządzenia nr 692/2008 „[p]roducent zapewnia, że urządzenia kontrolujące emisję zanieczyszczeń przeznaczone na części zamienne, przeznaczone do zamontowania w pojazdach, które uzyskały homologację typu WE i są objęte zakresem stosowania rozporządzenia [nr 715/2007], posiadają homologację typu WE jako oddzielne zespoły techniczne w rozumieniu art. 10 ust. 2 dyrektywy [2007/46], zgodnie z art. 12 i 13 oraz z załącznikiem XIII do [tego] rozporządzenia" (wyrok z dnia 14 lipca 2022 r., Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, pkt 91).

92 Z tych przepisów rozporządzeń nr 715/2007 i nr 692/2008 wynika, że urządzenia służące do kontroli zanieczyszczeń muszą spełniać obowiązki przewidziane w rozporządzeniu nr 715/2007 niezależnie od tego, czy zostały zainstalowane pierwotnie, czy po dopuszczeniu pojazdu do ruchu (wyrok z dnia 14 lipca 2022 r., Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, pkt 92).

93 Z drugiej strony umożliwienie producentom pojazdów zainstalowania, po dopuszczeniu pojazdu do ruchu, urządzenia ograniczającego skuteczność działania niespełniającego tych obowiązków byłoby sprzeczne z celem realizowanym przez rozporządzenie nr 715/2007, polegającym na zagwarantowaniu wysokiego poziomu ochrony środowiska, a dokładniej na znaczącym zmniejszeniu emisji tlenków azotu (NO_x) pojazdów z silnikami o zapłonie samoczynnym w celu poprawy jakości powietrza i przestrzegania dopuszczalnych wartości emisji zanieczyszczeń (wyrok z dnia 14 lipca 2022 r., Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, pkt 93).

94 Okoliczność, że urządzenie ograniczające skuteczność działania zostało zainstalowane po dopuszczeniu pojazdu do ruchu podczas naprawy w rozumieniu art. 3 ust. 2 dyrektywy 1999/44, nie ma zatem znaczenia dla oceny, czy stosowanie tego urządzenia jest zakazane na mocy art. 5 ust. 2 tego rozporządzenia w związku z jego art. 3 pkt 10 (zob. podobnie wyrok z dnia 14 lipca 2022 r., Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, pkt 94).

95 Niezależnie bowiem od kwestii, czy urządzenie ograniczające skuteczność działania było zainstalowane pierwotnie, czyli w chwili udzielenia homologacji typu WE, czy zostało zainstalowane później, urządzenie to może stwarzać niepewność co do możliwości zarejestrowania, sprzedaży lub dopuszczenia do ruchu pojazdu, a ostatecznie działać na szkodę nabywcy pojazdu wyposażonego w takie urządzenie (zob. podobnie wyrok Mercedes-Benz Group, pkt 84).

96 W świetle powyższych rozważań na pytanie drugie należy odpowiedzieć, że art. 4 ust. 1 i art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007 oraz art. 10 ust. 1 rozporządzenia nr 692/2008 należy interpretować w ten sposób, iż wymagają one, by nabywcy pojazdu przysługiwało prawo do odszkodowania wobec producenta samochodów, w sytuacji gdy nabywca ten poniósł szkodę z powodu niedozwolonego urządzenia ograniczającego skuteczność działania w rozumieniu art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007, zainstalowanego przez tego producenta w drodze aktualizacji oprogramowania po uzyskaniu homologacji typu WE tego pojazdu.

W przedmiocie pytania trzeciego

97 Poprzez pytanie trzecie sąd odsyłający dąży zasadniczo do ustalenia, czy prawo Unii należy interpretować w ten sposób, że stoi ono na przeszkodzie z jednej strony odliczeniu od kwoty odszkodowania należnego nabywcy pojazdu wyposażonego w niedozwolone urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007, który poniósł szkodę spowodowaną przez to urządzenie, kwoty odpowiadającej korzyści uzyskanej z użytkowania tego pojazdu, a z drugiej strony ograniczeniu tego odszkodowania do kwoty stanowiącej 15 % ceny zakupu pojazdu.

98 Należy przypomnieć, że zgodnie z orzecznictwem, o którym mowa w pkt 67 niniejszego wyroku, w braku przepisów prawa Unii regulujących zasady uzyskania odszkodowania przez nabywców takiego pojazdu za szkody spowodowane niedozwolonym urządzeniem ograniczającym skuteczność działania zamontowanym w tym pojeździe do każdego państwa członkowskiego należy określenie tych zasad.

99 Niemniej zgodnie z orzecznictwem przytoczonym w pkt 68 niniejszego wyroku z zasadą skuteczności nie są zgodne zasady określone przez państwa członkowskie, które czynią praktycznie niemożliwym lub nadmiernie utrudnionym uzyskanie przez nabywcę pojazdu silnikowego odpowiedniego naprawienia szkód wyrządzonych mu w wyniku naruszenia przez producenta tego pojazdu zakazu ustanowionego we wspomnianym art. 5 ust. 2.

100 Z tym zastrzeżeniem należy zauważyć, że sądy krajowe mają prawo czuwać nad tym, by ochrona praw gwarantowanych przez porządek prawny Unii, w tym prawa nabywcy pojazdu silnikowego do odpowiedniego naprawienia szkód wyrządzonych mu w wyniku naruszenia przez producenta tego pojazdu zakazu ustanowionego w art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007, nie prowadziła do bezpodstawnego wzbogacenia osób uprawnionych (zob. podobnie wyrok Mercedes-Benz Group, pkt 94 i przytoczone tam orzecznictwo).

101 Do sądu odsyłającego należy zatem zbadanie, czy zaliczenie korzyści dla danego nabywcy uzyskanej w ramach użytkowania pojazdów lub, w niniejszym przypadku, korzyści z rzeczywistego użytkowania pojazdów, o których mowa w postępowaniach głównych, zapewnia zainteresowanym nabywcom takie odpowiednie odszkodowanie, o ile zostanie wykazane, że ci ostatni ponieśli szkodę związaną z instalacją w tych pojazdach zabronionych urządzeń ograniczających skuteczność działania w rozumieniu wspomnianego art. 5 ust. 2 (zob. podobnie wyrok w sprawie Mercedes-Benz Group, pkt 95).

102 W tym kontekście okoliczności, że państwo członkowskie ustanawia związek między ceną zakupu takiego pojazdu a kwotą odszkodowania za szkodę poniesioną przez nabywcę danego pojazdu, nie można uznać za sprzeczną z prawem Unii, ponieważ ocena zakresu tej szkody, która przejawia się w szczególności w ryzyku, że pojazd ten nie może zostać zarejestrowany, sprzedany lub oddany do użytku, jest związana z ceną zakupu.

103 W tym względzie z postanowienia odsyłającego wynika, że zgodnie z orzecznictwem mającym źródło w wyroku Bundesgerichtshof zakres odszkodowania podlega ocenie sądu rozpoznającego sprawę co do istoty, lecz ze względów proporcjonalności nie może być niższy niż 5 % i wyższy niż 15 % ceny zakupu.

104 Zgodnie z orzecznictwem Trybunału przywołanym w pkt 66 niniejszego wyroku określenia przez państwo członkowskie takiego przedziału odszkodowania obejmującego minimalny i maksymalny procent ceny zakupu w celu ustalenia kwoty odpowiedniego odszkodowania, z którego powinien skorzystać nabywca danego pojazdu, również nie można co do zasady uznać za sprzeczne z prawem Unii, o ile widełki te nie prowadzą do nieodpowiedniego naprawienia szkody poniesionej przez nabywcę pojazdu wyposażonego w urządzenie ograniczające skuteczność działania.

105 W niniejszej sprawie należy stwierdzić, że CM zażądał zapłaty kwoty stanowiącej 20 % ceny zakupu, a w razie nieuwzględnienia tego żądania – co najmniej 15 % tej ceny, podczas gdy DS zażądał zapłaty odszkodowania pozostawionego uznaniu tego sądu, przy czym miało ono nie być niższe niż równowartość 15 % ceny zakupu.

106 Do sądu odsyłającego należy zbadanie, czy widełki odszkodowania, o których mowa w pkt 103 niniejszego wyroku, nie czynią praktycznie niemożliwym lub nadmiernie utrudnionym uzyskania przez CM i DS odpowiedniego naprawienia poniesionej szkody.

107 W świetle całości powyższych rozważań na pytanie trzecie należy odpowiedzieć, iż prawo Unii należy interpretować w ten sposób, że nie stoi ono na przeszkodzie z jednej strony odliczeniu od kwoty odszkodowania należnego nabywcy pojazdu wyposażonego w niedozwolone urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007, który poniósł szkodę spowodowaną przez to urządzenie, kwoty odpowiadającej korzyści uzyskanej z użytkowania tego pojazdu, a z drugiej strony ograniczeniu tego odszkodowania do kwoty stanowiącej 15 % ceny zakupu pojazdu, o ile odszkodowanie to stanowi odpowiednie naprawienie poniesionej szkody.

W przedmiocie kosztów

108 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 (piąta 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:

   w ramach wytoczonego przez nabywcę pojazdu silnikowego powództwa o naprawienie szkody spowodowanej występowaniem w tym pojeździe niedozwolonego urządzenia ograniczającego skuteczność działania w rozumieniu tego art. 5 ust. 2 stoją one na przeszkodzie temu, aby producent pojazdu mógł przywołać jako przyczynę zwolnienia z odpowiedzialności z tego tytułu istnienie nieuniknionego błędu co do niedozwolonego charakteru tego urządzenia, wynikającego z faktu, że właściwy organ krajowy udzielił homologacji typu WE wspomnianego urządzenia lub pojazdu weń wyposażonego lub że organ ten w razie zapytania ze strony tego producenta potwierdziłby jego ocenę prawną co do w założeniu dozwolonego charakteru danego urządzenia ograniczającego skuteczność działania.

2) **Artykuł 4 ust. 1 i art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007, a także art. 10 ust. 1 rozporządzenia Komisji (WE) nr 692/2008 z dnia 18 lipca 2008 r. wykonującego i zmieniającego rozporządzenie nr 715/2007, zmienionego rozporządzeniem Komisji (UE) nr 566/2011 z dnia 8 czerwca 2011 r.,**

należy interpretować w ten sposób, że:

wymagają one, by nabywcy pojazdu przysługiwało prawo do odszkodowania wobec producenta samochodów, w sytuacji gdy nabywca ten poniósł szkodę z powodu niedozwolonego urządzenia ograniczającego skuteczność działania w rozumieniu art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007, zainstalowanego przez tego producenta w drodze aktualizacji oprogramowania po uzyskaniu homologacji typu WE tego pojazdu.

3) **Prawo Unii należy interpretować w ten sposób, że nie stoi ono na przeszkodzie z jednej strony odliczeniu od kwoty odszkodowania należnego nabywcy pojazdu wyposażonego w niedozwolone urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007, który poniósł szkodę spowodowaną przez to urządzenie, kwoty odpowiadającej korzyści uzyskanej z użytkowania tego pojazdu, a z drugiej strony ograniczeniu tego odszkodowania do kwoty stanowiącej 15 % ceny zakupu pojazdu, o ile odszkodowanie to stanowi odpowiednie naprawienie poniesionej szkody.**

Podpisy