



Zbiór Orzeczeń

OPINIA RZECZNIKA GENERALNEGO
ATHANASIOSA RANTOSA
przedstawiona w dniu 23 września 2021 r.¹

Sprawy C-128/20, C-134/20 i C-145/20

GSMB Invest GmbH & Co. KG
przeciwko

Auto Krainer Gesellschaft mbH

[wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Landesgericht Klagenfurt
(sąd okręgowy w Klagenfurcie, Austria)]

i

IR

przeciwko

Volkswagen AG

[wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Landesgericht Eisenstadt
(sąd okręgowy w Eisenstadcie, Austria)]

oraz

DS

przeciwko

Porsche Inter Auto GmbH & Co. KG,
Volkswagen AG

[wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Oberster Gerichtshof (sąd
najwyższy, Austria)]

Odesłanie prejudycjalne – Zbliżanie ustawodawstw – Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 –
Pojazdy silnikowe – Artykuł 3 pkt 10 – Artykuł 5 ust. 1 i 2 – Silnik wysokoprężny –
Emisje zanieczyszczeń – Oprogramowanie zintegrowane ze sterownikiem silnika –
Zawór recyrkulacji spalin – Zmniejszenie emisji tlenu azotu ograniczone przez „okno
termiczne” – Urządzenie ograniczające skuteczność działania – Dopuszczenie takiego
urządzenia, kiedy potrzeba jego stosowania wynika z ochrony silnika przed uszkodzeniem lub
wypadkiem – Urządzenie zainstalowane w ramach naprawy pojazdu – Dyrektywa
1999/44/WE – Sprzedaż towarów konsumpcyjnych i związane z tym gwarancje – Towar zgodny
z umową sprzedaży – Artykuł 2 ust. 2 lit. d) – Domniemanie zgodności z umową towaru
wykazującego jakość i sprawność, które są normalne dla towarów tego samego rodzaju, i jakich
konsument może racjonalnie oczekiwać – Ważna homologacja typu WE – Artykuł 3 ust. 6 –
Zakup danego pojazdu, mimo że w chwili sprzedaży konsument wiedział o istnieniu urządzenia
ograniczającego skuteczność działania – Brak zgodności mający nikłe znaczenie

¹ Język oryginału: francuski.

I. Wprowadzenie

1. Jak stanowi art. 11 TFUE, „[p]rzy ustalaniu i realizacji polityk i działań Unii, w szczególności w celu wspierania zrównoważonego rozwoju, muszą być brane pod uwagę wymogi ochrony środowiska naturalnego”. Wzrost świadomości znaczenia ochrony środowiska przejawia się w szczególności w dążeniu prawodawcy Unii Europejskiej do ograniczenia emisji zanieczyszczeń².

2. W tym zakresie pojazdy silnikowe stały się przedmiotem coraz bardziej restrykcyjnej regulacji³, w szczególności wraz z przyjęciem rozporządzenia (WE) nr 715/2007⁴. Producenci samochodów muszą obowiązkowo dostosować się do nowych wspólnych wymogów technicznych dotyczących homologacji takich pojazdów, co może prowadzić do sporów z organami władzy publicznej i konsumentami.

3. I tak w sprawie, w której zapadł wyrok z dnia 17 grudnia 2020 r., CLCN i in. (Urządzenie ograniczające skuteczność działania w silniku o zapłonie samoczynnym) (C-693/18, zwany dalej „wyrokiem X”, EU:C:2020:1040), producentowi pojazdów, którego dotyczyła ta sprawa, zarzucono wprowadzenie do ruchu pojazdów wyposażonych w oprogramowanie mające na celu zafałszowania wyników kontroli emisji gazów zanieczyszczających, w szczególności NOx⁵. W wyroku tym Trybunał dokonał po raz pierwszy wykładni pojęcia „urządzenia ograniczającego skuteczność działania” w rozumieniu art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007 oraz określił, w jakim zakresie takie urządzenie jest niezgodne z prawem w świetle art. 5 ust. 2 lit. a) tego rozporządzenia, przewidującego wyjątki od zakazu stosowania urządzenia ograniczającego skuteczność działania, wśród których znajduje się konieczność zabezpieczenia silnika przed uszkodzeniem lub wypadkiem oraz zapewnienia bezpiecznego użytkowania pojazdu.

4. Trzy niniejsze sprawy stanowią kontynuację tamtej sprawy, ponieważ dotyczą one pojazdów wyposażonych w oprogramowanie zintegrowane ze sterownikiem silnika, które w określonych warunkach temperatury zewnętrznej i wysokości nad poziomem morza, na jakiej porusza się pojazd, ogranicza zmniejszenie emisji NOx, co prowadzi do przekroczenia dopuszczalnych wartości określonych w rozporządzeniu nr 715/2007. Przedstawiono w istocie następujące pytania: czy oprogramowanie tego rodzaju stanowi „urządzenie ograniczające skuteczność działania” w rozumieniu art. 3 pkt 10 tego rozporządzenia? Jeżeli tak, to czy oprogramowanie to może zostać dopuszczone na podstawie art. 5 ust. 2 lit. a) wspomnianego rozporządzenia? W przypadku gdy rzeczne oprogramowanie jest niedozwolone, czy jego stosowanie może prowadzić do unieważnienia sprzedaży z powodu braku zgodności pojazdu z umową na podstawie dyrektywy 1999/44/WE⁶?

² Według Światowej Organizacji Zdrowia (WHO) zanieczyszczenie powietrza stanowi główne środowiskowe zagrożenie dla zdrowia. Zobacz sprawozdanie WHO zatytułowane *Ambient air pollution: A global assessment of exposure and burden of disease* z dnia 13 maja 2016 r., s. 15.

³ W przedmiocie kolejnych norm Euro dotyczących emisji tlenu azotu (NOx) zob. dokument analityczny Europejskiego Trybunału Obrachunkowego zatytułowany *Działania podjęte przez UE w odpowiedzi na aferę Dieselgate*, luty 2019 r., s. 9.

⁴ Rozporządzenia 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), zmienionego rozporządzeniem Komisji (WE) nr 692/2008 z dnia 18 lipca 2008 r. (Dz.U. 2008, L 199, s. 1) (zwanego dalej „rozporządzeniem nr 715/2007”).

⁵ Zobacz wyrok X, pkt 27.

⁶ Dyrektywy 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).

5. Ze względu na powiązania istniejące między niniejszymi sprawami, w szczególności ze względu na to, że poruszone w nich kwestie prawne w dużej mierze się pokrywają, celowe jest przedstawienie w ich przedmiocie wspólnej opinii, pomimo że Trybunał postanowił nie dokonywać ich połączenia ze względu na szczególne cechy charakterystyczne każdej z nich.

II. Ramy prawne

A. Prawo Unii

1. Dyrektywa 1999/44

6. Zgodnie z motywami 1 i 8 dyrektywy 1999/44:

„(1) Artykuł 153 ust. 1 i 3 [WE] stanowi, iż Wspólnota powinna przyczyniać się osiągnięcia wysokiego poziomu ochrony konsumentów poprzez środki, które podejmuje na podstawie [...] art. 95 [WE].

[...]

(8) W celu ułatwienia stosowania zasady zgodności z umową, użytecznym jest wprowadzenie wzruszalnego domniemania zgodności z umową obejmującego najpowszechniejsze sytuacje; domniemanie to nie ogranicza zasady swobody umowy; ponadto w braku szczególnych warunków umownych, a także w przypadku gdy zastosowanie ma klauzula minimalnej ochrony, elementy wspomniane w tym domniemaniu mogą być użyte do ustalenia braku zgodności towarów objętych umową; jakość i wykonanie, których racjonalnie mogą spodziewać się konsumenci, zależą będą, między innymi, od tego czy towary są nowe, czy też używane; elementy przyjęte w domniemaniu kumulują się; jeśli okoliczności przypadku sprawiają, że jeden z elementów będzie w sposób oczywisty nieprawidłowy, [...] niemniej pozostałe elementy domniemania będą nadal miały zastosowanie”.

7. Artykuł 1 tej dyrektywy, zatytułowany „Zakres i definicje”, stanowi w ust. 1:

„Celem niniejszej dyrektywy jest zbliżenie przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych państw członkowskich dotyczących niektórych aspektów sprzedaży towarów konsumpcyjnych i związanych z tym gwarancji, w celu zapewnienia jednolitego minimalnego poziomu ochrony konsumentów w kontekście rynku wewnętrznego”.

8. Artykuł 2 wspomnianej dyrektywy, zatytułowany „Zgodność z umową”, przewiduje:

„1. Sprzedawca musi dostarczyć konsumentowi towary, które są zgodne z umową sprzedaży.

2. Domniemywa się, że towary konsumpcyjne są zgodne z umową, jeżeli:

a) odpowiadają opisowi podanemu przez sprzedawcę i mają właściwości towarów, które sprzedawca przedstawił konsumentowi jako próbkę lub wzór;

- b) nadają się do jakichkolwiek szczególnych celów, do których potrzebne są konsumentowi, a o których zawiadomił on sprzedawcę w czasie zawierania umowy i które sprzedawca zaakceptował;
- c) nadają się do celów, do których towary tego samego rodzaju są normalnie stosowane;
- d) wykazują jakość i wykonanie [sprawność], które są normalne dla towarów tego samego rodzaju i jakich konsument może racjonalnie oczekiwać, charakter towarów i biorąc pod uwagę wszelkie oświadczenia publiczne na temat szczególnych właściwości towarów, jakie wygłosił na ich temat sprzedawca, producent lub ich przedstawiciel, w szczególności w reklamie lub na etykiecie.

3. Do celów niniejszego artykułu uważa się, że brak zgodności nie występuje, gdy w momencie zawierania umowy konsument był świadomy, lub racjonalnie rzecz biorąc nie mógł być nieświadomy istnienia tego braku, albo, gdy brak zgodności wynika z materiałów dostarczonych przez konsumenta.

[...]”.

9. Artykuł 3 tej dyrektywy, zatytułowany „Prawa konsumenta”, stanowi:

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

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

3. Po pierwsze, konsument może żądać, aby sprzedawca naprawił towary albo może żądać od sprzedawcy ich zastąpienia, w obu przypadkach jest to wolne od opłat, chyba że byłoby to niemożliwe lub nieproporcjonalne.

Sposób naprawienia szkody uznaje się za nieproporcjonalny, jeśli nakłada on na sprzedawcę koszty, które w porównaniu z alternatywnym sposobem naprawienia szkody są nadmiernie wysokie, biorąc pod uwagę:

- wartość, jaką miałyby towary gdyby nie występował brak zgodności,
- znaczenie braku zgodności, oraz
- czy alternatywny sposób naprawienia szkody może zostać dokonany [wdrożony] bez istotnych niedogodności dla konsumenta.

Każda naprawa lub zastąpienie powinna być dokonana w rozsądnym czasie i bez istotnej niedogodności dla konsumenta, z uwzględnieniem charakteru towarów i celów, dla których konsument ich potrzebuje.

[...]

5. Konsument może domagać się stosownej obniżki ceny lub unieważnienia umowy:
- jeżeli konsumentowi nie przysługuje ani naprawa, ani zastąpienie, lub
 - jeżeli sprzedawca nie dokonał naprawienia szkody w rozsądnym czasie, lub
 - jeżeli sprzedawca nie dokonał naprawienia szkody bez istotnych niedogodności dla konsumenta.
6. Konsument nie ma prawa do unieważnienia umowy, jeżeli brak zgodności ma nikłe znaczenie”.

2. Rozporządzenie nr 715/2007

10. Zgodnie z motywami 7 i 17 rozporządzenia nr 715/2007:

„(7) Przy ustalaniu norm emisji zanieczyszczeń należy uwzględnić konsekwencje dla rynków i konkurencyjności producentów, bezpośrednie i pośrednie koszty ponoszone przez przedsiębiorców oraz korzyści w zakresie propagowania innowacyjnych rozwiązań, poprawy jakości powietrza, zmniejszenia kosztów ochrony zdrowia oraz wzrostu średniej długości życia, jak również konsekwencje dla globalnego bilansu emisji dwutlenku węgla.

[...]

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

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

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

12. Artykuł 3 wspomnianego rozporządzenia, zatytułowany „Definicje”, stanowi w pkt 10 i 13:

„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;

[...]

13) »urządzenie kontrolujące emisję przeznaczone na części zamienne« oznacza urządzenie kontrolujące emisję lub zespół takich urządzeń służący do zastąpienia oryginalnego urządzenia kontrolującego emisję, które może uzyskać homologację jako odrębny zespół techniczny, zgodnie z dyrektywą 70/156/EWG⁷⁾».

13. Artykuł 4 tego rozporządzenia, zatytułowany „Obowiązki producentów”, stanowi w ust. 1 i 2:

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

14. Artykuł 5 rozporządzenia nr 715/2007, zatytułowany „Wymogi i badania”, w ust. 1 i 2 ma następujące brzmienie:

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

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

a) urządzenie jest niezbędne dla zabezpieczenia silnika przed uszkodzeniem lub awarią [wypadkiem], 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”.

⁷⁾ Dyrektywą Rady z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich w odniesieniu do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep (Dz.U. 1970, L 42, s. 1).

15. Załącznik I do tego rozporządzenia, zatytułowany „Wartości dopuszczalne”, przewiduje wartości graniczne emisji NO_x, w szczególności dla pojazdów generacji Euro 5, które są przedmiotem tabeli 1.

3. Dyrektywa 2007/46/WE

16. Dyrektywa 2007/46/WE⁸ została uchylona rozporządzeniem (UE) 2018/858⁹ ze skutkiem od dnia 1 września 2020 r. na mocy art. 88 tego rozporządzenia. Jednakże z uwagi na datę wystąpienia rozpatrywanych okoliczności faktycznych dyrektywa ta ma nadal zastosowanie do sporów w postępowaniach głównych.

17. Zgodnie z motywem 3 wspomnianej dyrektywy:

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

18. Artykuł 1 tej dyrektywy, zatytułowany „Przedmiot”, stanowił:

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

[...]

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

19. Artykuł 3 dyrektywy 2007/46, zatytułowany „Definicje”, przewidywał w pkt 5 i 36:

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

[...]

⁸ 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) nr 214/2014 z dnia 25 lutego 2014 r. (Dz.U. 2014, L 69, s. 3) (zwana dalej „dyrektywą 2007/46”).

⁹ Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady 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[a] (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylającym dyrektywę 2007/46/WE (Dz.U. 2018, L 151, s. 1).

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

[...]

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

20. Artykuł 4 tej dyrektywy, zatytułowany „Obowiązki państw członkowskich”, stanowił:

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

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

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

[...]”.

21. Artykuł 5 wspomnianej dyrektywy, zatytułowany „Obowiązki producentów”, miał w ust. 1 następujące brzmienie:

„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”.

22. Artykuł 18 tej dyrektywy, zatytułowany „Świadectwo zgodności”, stanowił w ust. 1:

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

[...]”.

23. Artykuł 26 dyrektywy 2007/46, zatytułowany „Rejestracja, sprzedaż i dopuszczenie do ruchu pojazdów”, przewidywał 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 ważne świadectwo zgodności wydane zgodnie z art. 18.

[...].

24. W załączniku IV do tej dyrektywy, 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 odniesieniu do „[e]misj[i] (Euro 5 i 6) pojazdów lekkich/dostęp[u] do informacji”.

25. Załącznik IX¹⁰ do wspomnianej dyrektywy, zatytułowany „Świadectwo zgodności WE”, zawierał pkt 0, zatytułowany „Cele”, który stanowił, że świadectwo zgodności jest oświadczeniem, które producent pojazdu składa jego nabywcy w celu zapewnienia go, że nabyty przez niego pojazd jest zgodny z prawodawstwem obowiązującym w Unii w momencie wyprodukowania pojazdu.

4. Rozporządzenie nr 692/2008

26. Artykuł 1 rozporządzenia nr 692/2008, zatytułowany „Przedmiot”, stanowi:

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

27. Artykuł 2 rozporządzenia nr 692/2008, zatytułowany „Definicje”, przewiduje w pkt 8 i 18:

„Dla celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

[...]

8. »typ urządzenia kontrolującego emisję zanieczyszczeń« oznacza katalizatory i filtry cząstek stałych, które nie różnią się od siebie w żadnym z następujących kluczowych aspektów:

[...]

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

28. Artykuł 3 tego rozporządzenia, zatytułowany „Wymogi dotyczące homologacji typu”, stanowi w ust. 9:

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

Jednakże występując z wnioskiem o udzielenie homologacji typu, producenci przedstawiają organowi udzielającemu homologacji informacje wykazujące, że urządzenie służące do

¹⁰ Brzmienie tego załącznika wynika z rozporządzenia Komisji (UE) 2017/1151 z dnia 1 czerwca 2017 r. uzupełniającego rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów, zmieniającego dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 i rozporządzenie Komisji (UE) nr 1230/2012 oraz uchylającego rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 (Dz.U. 2017, L 175, s. 1).

oczyszczania spalin z NO_x osiąga wystarczająco wysoką temperaturę, aby zacząć skutecznie działać w ciągu 400 sekund od rozruchu zimnego silnika w temperaturze -7°C , jak opisano w badaniu typu 6.

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

[...]”.

29. Artykuł 10 wspomnianego rozporządzenia, zatytułowany „Urządzenia kontrolujące emisję zanieczyszczeń”, stanowi w ust. 1:

„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.

Dla celów niniejszego rozporządzenia katalizatory i filtry cząstek stałych uważa się za urządzenia kontrolujące emisję zanieczyszczeń”.

30. Załącznik I do tego rozporządzenia, zatytułowany „Przepisy administracyjne dotyczące homologacji typu WE”, w pkt 3.3, zatytułowanym „Rozszerzenia związane z trwałością urządzeń kontrolujących emisję zanieczyszczeń (badanie typu 5)”, stanowi:

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

3.3.1.1. Pojazd:

[...]

3.3.1.2. Silnik

[...]

3.3.1.3. Parametry układu kontrolującego emisję zanieczyszczeń:

[...]

c) Układ EGR:

jest lub nie ma

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

[...]”.

31. Załącznik XI do rozporządzenia nr 692/2008, zatytułowany „Diagnostyka pokładowa (OBD) w pojazdach silnikowych”, przewiduje w dodatku 2, dotyczącym „[p]odstawow[ej] charakterystyk[i] rodziny pojazdów”:

„[...]

Silnik:

[...]

Układ kontroli emisji zanieczyszczeń:

[...]

– rodzaj pochłaniacza cząstek stałych,

[...]

– recyrkulacja spalin (tzn. z recyrkulacją lub bez).

[...]”.

5. Rozporządzenie (UE) 2016/427

32. Zgodnie z motywami 1, 2 i 4 rozporządzenia (UE) 2016/427¹¹:

„(1) Rozporządzenie [nr 715/2007] zawiera wymóg, aby Komisja prowadziła stałą kontrolę procedur, testów i wymogów homologacji typu, które są określone w rozporządzeniu Komisji [nr 692/2008], oraz aby dostosowywała je tak, aby w razie potrzeby w wystarczający sposób odzwierciedlały emisje pochodzące z rzeczywistego ruchu drogowego.

(2) Komisja przeprowadziła szczegółową analizę w tym zakresie na podstawie własnych badań i informacji zewnętrznych, i stwierdziła, że poziom emisji pochodzących z rzeczywistego ruchu drogowego pojazdów Euro 5/6 znacznie przekracza wartości emisji zmierzone w regulacyjnym nowym europejskim cyklu jezdny (New European Driving Cycle, NEDC), w szczególności w odniesieniu do emisji NO_x z pojazdów napędzanych olejem napędowym.

[...]

(4) W styczniu 2011 r. Komisja powołała grupę roboczą z udziałem wszystkich zainteresowanych stron w celu opracowania procedury badania emisji w rzeczywistych warunkach jazdy (ang. real driving emission – RDE), która lepiej odzwierciedlałaby wielkość emisji faktycznie mierzonych na drodze. [...]”.

¹¹ Rozporządzenia Komisji z dnia 10 marca 2016 r. zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 692/2008 w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 6) (Dz.U. 2016, L 82, s. 1).

33. Artykuł 1 rozporządzenia 2016/427 stanowi:

„W rozporządzeniu [nr 692/2008] wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2 dodaje się pkt 41 i 42 w brzmieniu:

- »41. ‘emisje zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy (RDE)’ oznaczają emisje pojazdu w normalnych warunkach użytkowania;
- 42. ‘przewoźny system pomiaru emisji (PEMS)’ oznacza przewoźny system pomiaru emisji zanieczyszczeń spełniający wymogi określone w dodatku 1 do załącznika IIIA;«”.

6. Rozporządzenie 2017/1151

34. Zgodnie z motywami 1–3 rozporządzenia 2017/1151¹²:

- „(1) Rozporządzenie Komisji [nr 692/2008] wykonujące i zmieniające rozporządzenie [nr 715/2007] przewiduje badanie pojazdów lekkich zgodnie z nowym europejskim cyklem jezdny (NEDC).
- (2) W wyniku stałego przeglądu odpowiednich procedur, cykli badań i wyników badań przewidzianych w art. 14 ust. 3 rozporządzenia [nr 715/2007] jest oczywiste, że informacje dotyczące zużycia paliwa i emisji CO₂ uzyskane poprzez badanie pojazdów zgodnie z cyklem NEDC nie są już wystarczające i nie odzwierciedlają już rzeczywistych emisji zanieczyszczeń.
- (3) W tym kontekście należy zapewnić nową regulacyjną procedurę badań poprzez wprowadzenie do prawodawstwa unijnego światowej zharmonizowanej procedury badania pojazdów lekkich (WLTP)”.

35. Artykuł 1 rozporządzenia 2017/1151, zatytułowany „Przedmiot”, stanowi:

„Niniejsze rozporządzenie określa środki konieczne do wykonania rozporządzenia [nr 715/2007]”.

36. W załączniku IIIA do rozporządzenia 2017/1151, zatytułowanym „Badanie emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy”, przewidziano:

[...]

„4.1. Emisyjność w rzeczywistych warunkach jazdy (RDE) wykazuje się w drodze badania pojazdów na drodze, użytkowanych zgodnie z normalnymi wzorcami jazdy, w normalnych warunkach jazdy i przy normalnych obciążeniach użytkowych. Badanie RDE jest reprezentatywne dla pojazdów użytkowanych na ich rzeczywistych trasach przejazdów, przy normalnym obciążeniu.

[...]

¹² Zmienionego rozporządzeniem Komisji (UE) 2017/1154 z dnia 7 czerwca 2017 r. (Dz.U. 2017, L 175, s. 708) (zwanego dalej „rozporządzeniem 2017/1151”).

5.2.1. Badanie przeprowadza się w warunkach otoczenia określonych w niniejszej sekcji. Warunki otoczenia stają się »rozszerzone« w przypadku gdy rozszerzony zostanie co najmniej jeden z warunków (temperatura lub wysokość). Współczynnik korekcji dotyczący rozszerzonych warunków w odniesieniu do temperatury i wysokości stosuje się wyłącznie raz. Jeżeli część badania lub całe badanie przeprowadza się w warunkach wykraczających poza normalne lub rozszerzone warunki, badanie jest nieważne.

5.2.2. Umiarkowane warunki wysokościowe: Wysokość bezwzględna niższa niż lub równa 700 m nad poziomem morza.

5.2.3. Rozszerzone warunki wysokościowe: Wysokość bezwzględna powyżej 700 m nad poziomem morza i niższa niż lub równa 1300 m nad poziomem morza.

5.2.4. Umiarkowane warunki temperaturowe: Temperatura przekraczająca lub równa 273,15 K (0 °C) i niższa niż lub równa 303,15 K (30 °C).

5.2.5. Rozszerzone warunki temperaturowe: Temperatura przekraczająca lub równa 266,15 K (–7 °C) i niższa niż 273,15 K (0 °C) lub przekraczająca 303,15 K (30 °C) i niższa niż lub równa 308,15 K (35 °C).

[...]”.

7. Dyrektywa (UE) 2019/771

37. Zgodnie z art. 23 dyrektywy (UE) 2019/771¹³ dyrektywa 1999/44 traci moc ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2022 r.

38. Artykuł 1 dyrektywy 2019/771, zatytułowany „Przedmiot i cel”, stanowi:

„Celem niniejszej dyrektywy jest przyczynianie się do właściwego funkcjonowania rynku wewnętrznego i zapewnianie przy tym wysokiego poziomu ochrony konsumentów poprzez ustanowienie wspólnych przepisów dotyczących niektórych wymagań w odniesieniu do umów sprzedaży zawartych między sprzedawcą i konsumentem, w szczególności przepisów dotyczących zgodności towarów z umową, środków ochrony prawnej przysługujących w przypadku braku takiej zgodności, sposobów korzystania z tych środków, a także gwarancji handlowych”.

39. Artykuł 7 tej dyrektywy, zatytułowany „Obiektywne wymogi zgodności z umową”, przewiduje w ust. 1:

„Oprócz spełniania subiektywnych wymogów zgodności z umową towary:

- a) nadają się do celów, do których zazwyczaj używa się towarów tego samego rodzaju, z uwzględnieniem, w stosownych przypadkach, obowiązujących przepisów prawa Unii i prawa krajowego, norm technicznych lub, w przypadku braku takich norm technicznych, branżowych kodeksów postępowania mających zastosowanie w danym sektorze;

¹³ Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 maja 2019 r. w sprawie niektórych aspektów umów sprzedaży towarów, zmieniającej rozporządzenie (UE) 2017/2394 oraz dyrektywę 2009/22/WE i uchylającej dyrektywę 1999/44 (Dz.U. 2019, L 136, s. 28).

[...]”.

B. Prawo austriackie

40. Paragraf 871 ust. 1 Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch (ogólnego kodeksu cywilnego, zwanego dalej „ABGB”) stanowi:

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

41. Paragraf 879 ust. 1 ABGB stanowi:

„Umowa, która narusza zakaz prawny lub jest sprzeczna z dobrymi obyczajami, jest nieważna”.

42. Paragraf 922 ust. 1 ABGB stanowi:

„Kto odstępuje drugiemu rzecz w sposób odpłatny, daje rękojmię, że jest ona zgodna z umową. Odpowiada więc za to, że rzecz ma właściwości uzgodnione albo zwykle przyjmowane, że jest zgodna z jej opisem, próbą albo wzorem oraz że można jej używać zgodnie z umową lub w sposób odpowiadający charakterowi czynności prawnej”.

43. Paragraf 932 ust. 1 i 4 ABGB ma następujące brzmienie:

„1) W wypadku stwierdzenia wady przyjmujący może żądać jej usunięcia (naprawy lub uzupełnienia braków), wymiany rzeczy, odpowiedniego obniżenia zapłaty (obniżenie ceny) lub rozwiązania umowy (unieważnienia umowy z obowiązkiem wzajemnego zwrotu świadczeń).

[...]

4) Jeżeli zarówno usunięcie wady, jak i wymiana nie są możliwe lub są związane z nieproporcjonalnie wysokim nakładem dla przekazującego, przyjmujący ma prawo do obniżenia ceny lub, o ile nie chodzi o wadę nieistotną, prawo do unieważnienia umowy z obowiązkiem wzajemnego zwrotu świadczeń. [...]”.

C. Prawo niemieckie

44. Zgodnie z § 25 ust. 2 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), zwanego dalej „EG-FGV”]:

„Celem usunięcia stwierdzonych braków i zapewnienia zgodności z normami pojazdów dopuszczonych już do ruchu, części lub odrębnych zespołów technicznych

[Kraftfahrt-Bundesamt (federalny urząd ds. pojazdów silnikowych, zwany dalej »KBA«)] może następnie ustanowić dodatkowe warunki”.

III. Spory w postępowaniach głównych, pytania prejudycjalne i postępowania przed Trybunałem

A. Sprawa C-128/20

45. W dniu 9 stycznia 2011 r. GSMB Invest GmbH & Co. KG zawarła z Auto Krainer Gesellschaft mbH umowę sprzedaży dotyczącą pojazdu samochodowego marki Volkswagen, model VW Caddy Maxi Confortline 4MOTION, wyposażonego w silnik wysokoprężny typu EA 189 generacji Euro 5, o pojemności skokowej 2 litrów (zwany dalej „pojazdem 1”). Pojazd ten posiada zawór EGR.

46. W dniu 27 grudnia 2017 r. GSMB Invest wniosła powództwo do Landesgericht Klagenfurt (sądu okręgowego w Klagenfurcie, Austria), sądu odsyłającego, żądając unieważnienia tej sprzedaży na podstawie § 879 ust. 1 i § 932 ust. 4 ABGB, w zamian za zapłatę wynagrodzenia za korzystanie z pojazdu.

47. W postępowaniu przed tym sądem GSMB Invest podniosła, że w dniu wspomnianej sprzedaży sądziła ona, iż kupuje nowy samochód przyjazny dla środowiska naturalnego, którego w szczególności emisje spalin odpowiadają normom przewidzianym w aktach prawnych. Tymczasem w następstwie aktualizacji oprogramowania zintegrowanego ze sterownikiem silnika w pojeździe 1 (zwanego dalej „spornym oprogramowaniem”), dokonanej przez Volkswagena, oczyszczanie spalin jest wyłączane w temperaturze zewnętrznej poniżej 15 stopni Celsjusza i w temperaturze zewnętrznej powyżej 33 stopni Celsjusza, a także na wysokości poruszania się pojazdu wynoszącej powyżej 1000 metrów nad poziomem morza (warunki te zwane są dalej „oknem termicznym”). Okno to stanowi układ niezgodny z prawem, ponieważ nie uzasadnia go żadne z odstępstw od zakazu stosowania urządzenia ograniczającego skuteczność działania, o których mowa w art. 5 rozporządzenia nr 715/2007. Tym samym takie zmniejszenie oczyszczania spalin nie służy ochronie silnika pojazdu 1 w braku bezpośredniego uszkodzenia wspomnianego silnika.

48. Spółka Auto Krainer odpowiedziała, że okno termiczne jest stosowane przez wszystkich producentów pojazdów o silnikach wysokoprężnych należących do kategorii Euro 5. KBA, czyli organ udzielający homologacji typu WE w Niemczech, zawsze uważała to okno za zgodne z prawem w rozumieniu rozporządzenia nr 715/2007. Ponadto podczas kontroli spornego oprogramowania KBA stwierdziła po przeprowadzeniu pogłębionej analizy, że aktualizacja nie miała żadnego negatywnego wpływu na trwałość urządzeń służących redukcji zanieczyszczenia powietrza.

49. Zdaniem sądu odsyłającego z art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007 wynika, że okno termiczne jest niezgodnym z prawem urządzeniem ograniczającym skuteczność działania w rozumieniu tego rozporządzenia. W większości państw członkowskich Unii, w szczególności w Austrii i w Niemczech, temperatura zewnętrzna jest bowiem w ciągu roku najczęściej niższa niż 15 stopni Celsjusza, a biorąc pod uwagę ukształtowanie terenu tych państw, pojazdy często poruszają się na poziomie przekraczającym 1000 metrów nad poziomem morza, wobec czego warunki te występują podczas „normalnego działania i użytkowania pojazdu” w rozumieniu wspomnianego art. 3 pkt 10. Odstępstwo dotyczące ochrony silnika przewidziane w art. 5 ust. 2

lit. a) tego rozporządzenia nie może zatem ewentualnie służyć za podstawę prawną stosowania urządzenia ograniczającego skuteczność działania, które włącza się w „normalnych” warunkach użytkowania pojazdów.

50. Sąd odsyłający dodał, że zgodnie z art. 3 ust. 9 rozporządzenia nr 692/2008 urządzenie do oczyszczania spalin z NO_x musi osiągnąć wystarczająco wysoką temperaturę, aby zacząć skutecznie działać w ciągu 400 sekund od rozruchu zimnego silnika w temperaturze -7 stopni Celsjusza, jak opisano w badaniu typu 6. Właściwy organ nie mógłby wydać homologacji typu WE, gdyby warunki te nie zostały wystarczająco wykazane. Z ustalonego w ten sposób ciężaru dowodu wynika, że prawodawca Unii uznał, iż okno termiczne nie może być uzasadnione, jeżeli nie odpowiada ono takim warunkom.

51. W związku z tym okno termiczne, biorąc pod uwagę przyjęte warunki temperatury i wysokości, nie działa w pełnym zakresie normalnych warunków użytkowania pojazdu.

52. W tych okolicznościach Landesgericht Klagenfurt (sąd okręgowy w Klagenfurcie) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

- „1) Czy art. 5 ust. 1 rozporządzenia [nr 715/2007] należy interpretować w ten sposób, że niedopuszczalne jest wyposażenie pojazdu w rozumieniu art. 1 ust. 1 [tego rozporządzenia], w ramach którego zawór recyrkulacji spalin, zatem część mająca przypuszczalnie wpływ na emisję zanieczyszczeń, jest tak skonstruowany, że szybkość recyrkulacji spalin, czyli część spalin, która zostaje cofnięta, jest tak ustawiona, że zawór recyrkulacji spalin gwarantuje tryb o niskiej emisji szkodliwych substancji jedynie pomiędzy 15 a 33 stopniami Celsjusza i poniżej 1000 metrów wysokości, a poza tym zakresem temperatur, w przedziale 10 stopni Celsjusza, i powyżej 1000 metrów wysokości, w przedziale 250 metrów wysokości, zostaje liniowo zmniejszony do 0, zatem dochodzi do wzrostu emisji NO_x ponad wartości graniczne wynikające z rozporządzenia nr 715/2007?
- 2) Czy art. 5 ust. 2 rozporządzenia [nr 715/2007], zawierający wyrażenie »dla zabezpieczenia silnika przed uszkodzeniem lub awarią [wypadkiem]«, należy interpretować w ten sposób, że strategia dotycząca emisji spalin skierowana głównie na ochronę elementów dobudowanych, takich jak zawory [do recyrkulacji spalin] [(*Exhaust Gas Recirculation* (EGR))] [zwane dalej »zaworami EGR«¹⁴], chłodnice EGR i filtry cząstek stałych, nie spełnia przesłanek wskazanych w przepisach regulujących wyjątki?
- 3) Czy art. 5 ust. 1 rozporządzenia [nr 715/2007] należy interpretować w ten sposób, że strategia dotycząca emisji spalin gwarantująca pełną funkcjonalność urządzeń ograniczających emisję zanieczyszczeń jedynie w zakresie temperatury pomiędzy 15 a 33 stopniami Celsjusza i poniżej 1000 metrów wysokości (tak zwane »okno termiczne«) i w związku z tym w Europie, a w szczególności w Austrii, w ciągu roku przeważnie nie funkcjonuje w pełnym zakresie, nie spełnia wymogu wynikającego z art. 5 ust. 1 – funkcjonowanie w trakcie normalnego użytkowania – i stanowi zabronione urządzenie ograniczające skuteczność działania?».

53. GSMB Invest, Auto Krainer, rząd niemiecki i Komisja Europejska przedstawiły uwagi na piśmie. Te same strony udzieliły również pisemnej odpowiedzi na pytania zadane przez Trybunał.

¹⁴ Zawór EGR nazywany jest również »zaworem recyrkulacji spalin«.

B. Sprawa C-134/20

54. W 2013 r. IR, konsument, kupił pojazd samochodowy marki Volkswagen, model VW Touran Confortline BMT, wyposażony w silnik wysokoprężny typu EA 189 generacji Euro 5, o pojemności skokowej 1,6 litra i o mocy 77 kW (zwany dalej „pojazdem 2”). Pojazd ten posiada zawór EGR.

55. W pojeździe 2 zamontowano pierwotnie oprogramowanie zintegrowane ze sterownikiem silnika obejmujące „tryb 0” i „tryb 1” (zwane dalej „układem przełączania”). Tryb 1 był stosowany w ramach testu homologacji dotyczącego emisji zanieczyszczeń, zwanego „New European Driving Cycle” (NEDC), przeprowadzanego w laboratorium. W braku warunków charakterystycznych dla tego testu homologacyjnego zastosowanie miał tryb 0, przy czym w tym przypadku poziom recyrkulacji spalin obniżał się, a moment i czas trwania wtrysku zmieniały się. W rzeczywistości pojazd 2 działał prawie wyłącznie w trybie 0, z tym skutkiem, że nie spełniał dopuszczalnych wartości NO_x przewidzianych w rozporządzeniu nr 715/2007. Z postanowienia odsyłającego wynika, że układ przełączania stanowił w związku z tym urządzenie ograniczające skuteczność działania niezgodne z prawem w rozumieniu art. 5 ust. 1 i 2 tego rozporządzenia.

56. Z postanowienia odsyłającego wynika również, że pojazd 2 jest sprawny pod względem technicznym i może być używany w ruchu drogowym. Jednakże gdyby IR został poinformowany, że pojazd ten nie spełnia wymogów prawnych ze względu na zamontowane w nim oprogramowanie, nie dokonałby jego zakupu.

57. Pismem z dnia 8 października 2015 r. generalny importer pojazdów marki Volkswagen do Austrii poinformował IR, że należy wprowadzić zmiany w pojeździe 2 i że producent poniesie koszty wszelkich wymaganych w tym celu napraw. Następnie IR został wezwany do zainstalowania w pojeździe 2 spornego oprogramowania, co zostało wykonane.

58. Ta aktualizacja miała na celu stworzenie okna termicznego. KBA udzieliła zezwolenia na stosowanie spornego oprogramowania, a zatem nie cofnęła homologacji typu WE. W tym względzie stwierdziła w szczególności brak urządzenia ograniczającego skuteczność działania niezgodnego z prawem w rozumieniu rozporządzenia nr 715/2007. KBA nie dysponowała żadnymi informacjami dotyczącymi tego oprogramowania, ponieważ nie zażądała ich udostępnienia.

59. IR wytoczył powództwo przed Landesgericht Eisenstadt (sądem okręgowym w Eisenstadcie, Austria), sądem odsyłającym, żądając unieważnienia sprzedaży pojazdu 2 na podstawie § 871 ABGB.

60. Zdaniem sądu odsyłającego nie jest możliwe ustalenie, czy okno termiczne jest konieczne dla ochrony silnika pojazdu 2 przed uszkodzeniem, ani ustalenie, czy sporne oprogramowanie pogorszy zużycie, wytwarzanie sadzy, moc i całkowity przebieg tego pojazdu. Nie jest również możliwe ustalenie, czy w przypadku gdy aktualizacja tego oprogramowania zostałaby przeprowadzona bez okna termicznego, wymogi przewidziane w rozporządzeniu nr 715/2007 w zakresie trwałości urządzeń kontrolujących emisję zanieczyszczeń, o których mowa w art. 4 ust. 2 tego rozporządzenia, byłyby przestrzegane ani czy wartość rynkowa wspomnianego pojazdu spadła po dokonaniu tej aktualizacji.

61. Sąd odsyłający dodaje, że zgodnie z prawem austriackim kontrahent osoby, której zgoda była obciążona istotnym błędem, może uniknąć skutków prawnych tego błędu, utrzymując w mocy transakcję taką, jaką osoba, której zgoda została obciążona wadą, sądziła, że zawiera. Ta ostatnia

nie ma już zatem interesu prawnego. Sąd ten uważa, że układ przełączania, pierwotnie zamontowany w pojeździe 2, nie jest zgodny z prawem Unii. Volkswagen twierdzi, że zainstalowanie spornego oprogramowania w tym samochodzie stanowiło spełnienie świadczenia wobec IR i pozbawiło go interesu prawnego, czemu on zaprzecza.

62. Sąd odsyłający wskazuje, że w celu wydania rozstrzygnięcia należy ustalić, czy sporne oprogramowanie stanowi rozwiązanie techniczne zgodne z wymogami przewidzianymi w prawie Unii, w szczególności w rozporządzeniach nr 715/2007 i nr 692/2008. Jedynie w przypadku udzielenia odpowiedzi twierdzącej umowa sprzedaży pojazdu 2 nie podlega unieważnieniu, a zatem powództwo IR należałoby oddalić.

63. W tych okolicznościach Landesgericht Eisenstadt (sąd okręgowy w Eisenstadcie) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

- „1) Czy art. 5 ust. 1 rozporządzenia [nr 715/2007] należy interpretować w ten sposób, że wyposażenie pojazdu w rozumieniu art. 1 ust. 1 [tego rozporządzenia] jest zabronione, jeżeli zawór recyrkulacji spalin, zatem część mająca potencjalny wpływ na emisję zanieczyszczeń, jest tak skonstruowany, że szybkość recyrkulacji spalin, zatem część spalin, która zostaje cofnięta, jest tak ustawiona, że zawór recyrkulacji spalin gwarantuje tryb o niskiej emisji szkodliwych substancji tylko pomiędzy 15 a 33 stopniami Celsjusza i tylko poniżej 1000 metrów wysokości, a poza tym zakresem temperatur i wysokości, w przedziale 10 stopni Celsjusza, i ponad 1000 metrów wysokości, w przedziale 250 metrów wysokości, zostaje liniowo zmniejszony do 0, zatem dochodzi do wzrostu emisji NO_x ponad wartości graniczne wynikające z rozporządzenia nr 715/2007?
- 2) Czy dla oceny pytania pierwszego ma znaczenie kwestia, czy wyposażenie pojazdu, o którym mowa w pytaniu pierwszym, jest niezbędne dla zabezpieczenia silnika przed uszkodzeniem?
- 3) Czy dla oceny pytania drugiego ma ponadto znaczenie kwestia, czy częścią silnika, którą należy zabezpieczyć przed uszkodzeniem, jest zawór recyrkulacji spalin?
- 4) Czy dla oceny pytania pierwszego ma znaczenie kwestia, czy wyposażenie pojazdu, o którym mowa w pytaniu pierwszym, zostało zainstalowane już w ramach produkcji pojazdu, czy też przedstawione w pytaniu pierwszym ustawienie zaworu recyrkulacji spalin ma zostać dokonane w pojeździe w ramach naprawy w rozumieniu art. 3 ust. 2 dyrektywy [1999/44]?”.

64. IR, Volkswagen, rząd niemiecki i Komisja przedstawiły uwagi na piśmie. Te same strony udzieliły również pisemnej odpowiedzi na pytania zadane przez Trybunał.

C. Sprawa C-145/20

65. W dniu 21 grudnia 2013 r. DS, konsument, zakupił samochód osobowy marki Volkswagen, wyposażony w silnik wysokoprężny typu EA 189 generacji Euro 5, od spółki Porsche Inter Auto GmbH & Co. KG, niezależnego koncesjonariusza Volkswagena (zwany dalej „pojazdem 3”). Pojazd ten posiada zawór EGR i jest objęty zakresem stosowania rozporządzenia nr 715/2007.

66. Wspomniany pojazd zawierał oprogramowanie, które umożliwiało funkcjonowanie układu recyrkulacji spalin zgodnie z układem przełączania. Omawiany typ pojazdu został homologowany przez KBA. Istnienie układu przełączania nie zostało temu organowi ujawnione. Gdyby wiedział on o tym układzie, nie dokonałby homologacji typu WE. Ponadto DS zakupiłby pojazd, nawet gdyby wiedział o istnieniu wspomnianego układu.

67. W dniu 15 października 2015 r. KBA wydała na podstawie § 25 ust. 2 EG-FGV decyzję, w której między innymi nakazała Volkswagenowi zapewnienie zgodności silników typu EA 189 generacji Euro 5 z obowiązującymi przepisami krajowymi i unijnymi. Pismem z dnia 20 grudnia 2016 r. KBA poinformowała Volkswagena, że potwierdza, iż sporne oprogramowanie jest odpowiednie do przywrócenia zgodności odnośnych pojazdów z umową. KBA nie odwołała ani nie cofnęła później homologacji typu WE pojazdów takich jak pojazd 3.

68. W dniu 15 lutego 2017 r. DS zlecił zainstalowanie w pojeździe 3 spornego oprogramowania, o którym mowa w piśmie KBA z dnia 20 grudnia 2016 r. Aktualizacja ta polegała na zastąpieniu układu przełączania poprzez wdrożenie okna termicznego.

69. DS wniósł pozew do Landesgericht Linz (sądu okręgowego w Linzu, Austria), żądając zwrotu ceny zakupu pojazdu 3 w zamian za zwrot tego pojazdu, tytułem żądania ewentualnego, obniżenia ceny tego pojazdu oraz, tytułem dalszego żądania ewentualnego, stwierdzenia odpowiedzialności spółek Porsche Inter Auto i Volkswagen z tytułu szkód wynikających z zamontowania niezgodnego z prawem urządzenia ograniczającego skuteczność działania w rozumieniu art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007. Wyrokiem z dnia 12 grudnia 2018 r. Landesgericht Linz (sąd okręgowy w Linzu) oddalił powództwo DS.

70. Po rozpoznaniu apelacji wniesionej przez DS do Oberlandesgericht Linz (wyższego sądu krajowego w Linzu, Austria) sąd ten utrzymał zaskarżone orzeczenie w mocy wyrokiem z dnia 4 kwietnia 2019 r. Ów sąd uznał w szczególności, że nawet przy założeniu, iż pojazd 3 był pierwotnie dotknięty wadą, zainstalowanie spornego oprogramowania naprawiło tę wadę. Ponadto w ocenie tego sądu układ zmniejszający recyrkulację spalin, gdy temperatura zewnętrzna była niższa niż 15 stopni Celsjusza lub przekraczała 33 stopnie Celsjusza, jest zgodny z prawem na podstawie art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007, ponieważ jest on niezbędny dla ochrony silnika przed uszkodzeniem.

71. DS wniósł skargę rewizyjną do Oberster Gerichtshof (sądu najwyższego, Austria), sądu odsyłającego. DS podniósł przed tym sądem, że pojazd 3 jest wadliwy ze względu na to, iż układ przełączania stanowi niezgodne z prawem urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007. Sporne oprogramowanie nie usunęło tej wady. W przyszłości może wystąpić utrata wartości, a także dalsze szkody spowodowane przez zainstalowanie tego oprogramowania.

72. Spółki Porsche Inter Auto i Volkswagen przyznały przed sądem odsyłającym, że okno termiczne stanowi urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007. Podniosły one, że urządzenie to jest zgodne z prawem na podstawie art. 5 ust. 2 tego rozporządzenia i że KBA również tak to ocenia.

73. Sąd odsyłający wskazuje, że ma wypowiedzieć się w kwestii, czy pojazd 3 był obciążony wadą w dniu jego wydania, czy wada ta została usunięta i czy DS poniósł szkodę, która została wyrządzona przez producenta, który skonstruował ów pojazd.

74. Zdaniem tego sądu układ przełączania stanowi urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007 w związku z art. 5 ust. 1 i 2 tego rozporządzenia. W każdym razie pojazd 3 jest wadliwy w rozumieniu § 922 ABGB, ponieważ KBA nie została poinformowana o obecności tego urządzenia ograniczającego skuteczność działania.

75. Ponieważ sporne oprogramowanie zostało przez ten organ zatwierdzone, sąd odsyłający zastanawia się przede wszystkim, czy samo to zatwierdzenie wystarczy do usunięcia wady zakupionego przedmiotu w rozumieniu § 932 ust. 1 ABGB. Zdaniem tego sądu należy domniemywać, że w przypadku produktu takiego jak pojazd silnikowy, o którym wiadomo, że musi spełniać określone wymagania normatywne, przeciętny konsument, właściwie poinformowany oraz dostatecznie uważny i rozsądny oczekuje spełnienia tych wymogów. Okoliczność, że typy pojazdów muszą zostać poddane procesowi homologacji, niekoniecznie stoi w sprzeczności z przedstawionym wyżej rozumieniem art. 2 ust. 2 lit. d) dyrektywy 1999/44. Taka wykładnia skutkowałaby tym, że sprzedawca pojazdu silnikowego musiałby udzielać rękojmi nie tylko co do istnienia homologacji niezbędnej dla zwykłego przyjmowanego użytkowania w rozumieniu § 922 ABGB, lecz również co do tego, że nie zawiera on żadnych zabronionych elementów konstrukcyjnych.

76. Następnie, w przypadku gdyby próba usunięcia wady poprzez instalację spornego oprogramowania nie była udana, pomimo że KBA nie cofnęła ani nie uchyliła homologacji typu WE, należałoby zbadać, czy w pojeździe 3 nadal znajduje się urządzenie ograniczające skuteczność działania zabronione na podstawie art. 5 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 715/2007. Zdaniem sądu odsyłającego cel ochrony środowiska naturalnego przemawia za ścisłą wykładnią wyjątków przewidzianych w art. 5 ust. 2 tego rozporządzenia. Ponadto powszechnie wiadomo, że na części terytorium Unii, w szczególności w Austrii, średnia temperatura jest niższa niż 15 stopni Celsjusza przez kilka miesięcy w roku. Temperatura zewnętrzna, w której recyrkulacja spalin takiego typu jak w pojeździe 3 jest w pełni skuteczna, nie jest przeciętnie osiągnięta przez znaczną część roku. W tych okolicznościach nie jest możliwe uzasadnienie stosowania urządzenia ograniczającego skuteczność działania, które działa tak często, za pomocą jednego z odstępstw przewidzianych w art. 5 ust. 2 wspomnianego rozporządzenia.

77. Wreszcie, sąd odsyłający wskazuje, że przy badaniu ewentualnego zakwalifikowania wady jako mającej „nikłe znaczenie”, co wyklucza możliwość odstąpienia od umowy na podstawie § 932 ust. 4 ABGB, należy dokonać obiektywnego wyważenia interesów stron umowy w odniesieniu do konkretnej umowy i okoliczności konkretnego przypadku. Tymczasem art. 3 ust. 6 dyrektywy 1999/44 nie jest na tyle jednoznaczny, aby można było zastosować doktrynę *acte clair*.

78. W tych okolicznościach Oberster Gerichtshof (sąd najwyższy) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

„1) Czy art. 2 ust. 2 lit. d) dyrektywy [1999/44] należy interpretować w ten sposób, że pojazd silnikowy, który objęty jest zakresem stosowania rozporządzenia [nr 715/2007] wykazuje jakość, która jest normalna dla towarów tego samego rodzaju i jakiej konsument może racjonalnie oczekiwać, jeżeli pojazd wyposażony jest w zabronione urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu art. 3 pkt 10 i art. 5 ust. 2 [tego rozporządzenia], lecz dany typ pojazdu mimo to posiada ważną homologację typu WE, a tym samym pojazd ten może być używany w ruchu drogowym?

- 2) Czy art. 5 ust. 2 lit. a) rozporządzenia nr 715/2007 należy interpretować w ten sposób, że urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu art. 3 pkt 10 tego rozporządzenia, które jest zaprojektowane w taki sposób, że recyrkulacja spalin – poza badaniami testowymi w warunkach laboratoryjnych – w rzeczywistych warunkach jazdy uruchamia się w pełni tylko wtedy, gdy temperatury zewnętrzne wynoszą od 15 do 33 stopni Celsjusza, może być dozwolone na podstawie art. 5 ust. 2 lit. a) tego rozporządzenia, czy też zastosowanie tego wyjątku jest z góry wyłączone już ze względu na ograniczenie pełnej skuteczności recyrkulacji spalin do warunków, które w pewnych częściach Unii Europejskiej występują tylko przez mniej więcej pół roku?
- 3) Czy art. 3 ust. 6 dyrektywy 1999/44 należy interpretować w ten sposób, że brak zgodności z umową polegający na wyposażeniu pojazdu w układ recyrkulacji spalin zabroniony na podstawie art. 3 pkt 10 w związku z art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007 należy uznać za mający »nikłe znaczenie« w rozumieniu tego przepisu, jeżeli nabywca, wiedząc o tej okoliczności i jej skutkach, i tak nabyłby dany pojazd?”.

79. DS, Porsche Inter Auto, rząd niemiecki i Komisja przedstawili uwagi na piśmie. Te same strony udzieliły również pisemnej odpowiedzi na pytania zadane przez Trybunał¹⁵.

IV. Analiza

80. Pytania przedstawione przez sądy odsyłające dotyczą z jednej strony wykładni rozporządzenia nr 715/2007 w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń¹⁶, a z drugiej strony wykładni dyrektywy 1999/44, która ma na celu zapewnienie jednolitej minimalnej ochrony konsumentów w ramach rynku wewnętrznego.

A. W przedmiocie pytań pierwszego i trzeciego w sprawie C-128/20, pytania pierwszego w sprawie C-134/20 oraz części pierwszej pytania drugiego w sprawie C-145/20

81. W pytaniach pierwszym i trzecim w sprawie C-128/20, w pytaniu pierwszym w sprawie C-134/20 i w części pierwszej pytania drugiego w sprawie C-145/20, które należy zbadać łącznie, sądy odsyłające zmierzają w istocie do ustalenia, czy art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007 w związku z art. 5 ust. 1 tego rozporządzenia należy interpretować w ten sposób, że urządzenie, które w rzeczywistych warunkach jazdy pojazdu samochodowego w pełni zapewnia recyrkulację spalin tylko wtedy, gdy temperatura zewnętrzna wynosi od 15 do 33 stopni Celsjusza, a wysokość, na jakiej pojazd się porusza, jest mniejsza niż 1000 metrów nad poziomem morza, natomiast poza tym przedziałem temperatur, na przestrzeni 10 stopni Celsjusza, i powyżej 1000 metrów nad poziomem morza, na przestrzeni kolejnych 250 metrów, stopień recyrkulacji spalin zmniejsza się liniowo do 0, co powoduje wzrost emisji NOx powyżej wartości dopuszczalnych określonych we wspomnianym rozporządzeniu, jest „urządzeniem ograniczającym skuteczność działania”.

82. W tym względzie należy zauważyć, że w art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007 zdefiniowano „urządzenie ograniczające skuteczność działania” jako dowolny element konstrukcyjny mierzący temperaturę, prędkość pojazdu, prędkość obrotową silnika, przełożenie

¹⁵ W trzech niniejszych sprawach Trybunał postanowił orzekać bez przeprowadzania rozprawy ze względu na zagrożenia sanitarne związane z pandemią koronawirusa.

¹⁶ W celu zapoznania się z ogólną prezentacją ram regulacyjnych dotyczących homologacji pojazdów silnikowych zob. opinia rzecznik generalnej E. Sharpston w sprawie CLCV i in. (Urządzenie ograniczające skuteczność działania w silniku o zapłonie samoczynnym) (C-693/18, EU:C:2020:323, pkt 45–54).

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.

83. W wyroku X Trybunał wypowiedział się po raz pierwszy w przedmiocie wykładni tego przepisu. Sprawa zakończona tym wyrokiem dotyczyła pojazdów silnikowych wyposażonych w zawór EGR, w których zamontowano oprogramowanie zdolne do wykrycia fazy homologacji dotyczącej emisji zanieczyszczeń w ramach NEDC w celu ich homologacji¹⁷. We wspomnianym wyroku Trybunał orzekł, że oprogramowanie zintegrowane ze sterownikiem kontrolującym pracę silnika lub oddziałujące na ten sterownik stanowi „element konstrukcyjny” w rozumieniu omawianego przepisu, jeżeli wpływa ono na działanie układu kontroli emisji zanieczyszczeń i zmniejsza jego skuteczność¹⁸. W tym samym wyroku Trybunał uznał, że pojęcie „układu kontroli emisji zanieczyszczeń” w rozumieniu tego przepisu obejmuje zarówno technologie i metody „oczyszczania spalin”, które ograniczają emisje w fazie końcowej, czyli po ich powstaniu, jak i te, które tak jak układ EGR ograniczają emisje w fazie początkowej, czyli przy ich powstawaniu¹⁹. Z wyroku X wynika, 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 art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007, nawet jeżeli taką intensyfikację działania można zaobserwować również sporadycznie w normalnych warunkach użytkowania pojazdu²⁰. Trybunał dodał, że takie urządzenie nie może zostać objęte wyjątkiem od zakazu używania takich urządzeń przewidzianym w art. 5 ust. 2 lit. a) tego rozporządzenia, mającym związek z zabezpieczeniem silnika przed uszkodzeniem lub wypadkiem oraz z bezpieczeństwem użytkowania pojazdu²¹.

84. Niniejsze sprawy są kontynuacją sprawy zakończonej wyrokiem X, ponieważ w ramach homologacji typu WE dotyczą one pojazdów generacji Euro 5 wyposażonych w zawór EGR, w których zamontowano sporne oprogramowanie, oddziałujące na funkcjonowanie układu kontroli emisji zanieczyszczeń i obniżające jego skuteczność. Oprogramowanie to wprowadziło bowiem okno termiczne, które sprawia, zdaniem sądów odsyłających, że recyrkulacja spalin działa w pełni tylko wtedy, gdy temperatura zewnętrzna utrzymuje się między 15 a 33 stopniami Celsjusza, a pojazd porusza się na wysokości mniejszej niż 1000 metrów nad poziomem morza. Poza tym oknem poziom recyrkulacji spalin obniża się liniowo do 0, co w niniejszym przypadku prowadzi do przekroczenia dopuszczalnych wartości emisji ustalonych dla NO_x w tabeli 1 załącznika I do rozporządzenia nr 715/2007.

85. Auto Krainer i Volkswagen podnoszą, odpowiednio, w swoich uwagach na piśmie w sprawach C-128/20 i C-134/20, że w zależności od działania spornego oprogramowania obniżenie poziomu recyrkulacji spalin jest przewidziane, gdy temperatura powietrza dolotowego jest niższa niż 15 stopni Celsjusza, przy czym temperatura ta jest parametrem technicznym średnio wyższym o 5 stopni Celsjusza od temperatury otoczenia. W konsekwencji całość spalin podlega

¹⁷ Zobacz wyrok X, pkt 27, 31.

¹⁸ Wyrok X, pkt 68.

¹⁹ Wyrok X, pkt 90.

²⁰ Wyrok X, pkt 102.

²¹ Zobacz wyrok X, pkt 115.

recyrkulacji tak długo, jak temperatura otoczenia jest równa 10 stopniom Celsjusza lub wyższa, to znaczy w przedziale średniej rocznej temperatury w Niemczech, a mianowicie 10,4 stopnia Celsjusza.

86. Pragnę w tym względzie przypomnieć, że w ramach postępowania, o którym mowa w art. 267 TFUE, opartego na wyraźnym rozdziale zadań sądów krajowych i Trybunału, ocena stanu faktycznego sprawy oraz wykładnia i zastosowanie prawa krajowego należą wyłącznie do sądu krajowego²². W związku z tym w niniejszej sprawie Trybunał jest związany ustaleniem i oceną okoliczności faktycznych, których dokonały sądy odsyłające, zresztą w sposób spójny, wobec czego Auto Krainer i Volkswagen nie mogą ich podważyć w ramach niniejszych wniosków o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym. W konsekwencji będę odnosił się do okna termicznego ustalonego przez sądy odsyłające²³.

87. Biorąc pod uwagę rozważania Trybunału zawarte w wyroku X, sporne oprogramowanie należy uznać za „element konstrukcyjny” w rozumieniu art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007, zaś zastosowana technologia, w tym przypadku zawór EGR, wchodzi w zakres pojęcia „układu kontroli emisji zanieczyszczeń” w rozumieniu tego przepisu²⁴. Ponadto oprogramowanie to mierzy temperaturę powietrza oraz inny parametr, a mianowicie wysokość, na jakiej pojazd się porusza, „w celu włączenia, przetwarzania, opóźnienia lub wyłączenia działania dowolnej części układu kontroli emisji zanieczyszczeń” w rozumieniu wspomnianego przepisu.

88. W związku z tym w celu ustalenia, czy w świetle definicji przyjętej w art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007 sporne oprogramowanie stanowi „urządzenie ograniczające skuteczność działania”, należy zbadać, czy obniżenie skuteczności układu kontroli emisji zanieczyszczeń następuje „w warunkach, jakich można w sposób racjonalny spodziewać się podczas normalnego działania i użytkowania pojazdu”.

89. W swoich pytaniach sądy odsyłające powołują się nie na art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007, lecz na art. 5 ust. 1 tego rozporządzenia, zgodnie z którym producent pojazdów wyposaża pojazdy w taki sposób, aby części mające potencjalny wpływ na emisję zanieczyszczeń były tak zaprojektowane, zbudowane i zamontowane, by pojazdy „w trakcie normalnego użytkowania” mogły być zgodne z wymogami wspomnianego rozporządzenia i środkami wykonawczymi do tego rozporządzenia. W tym względzie wydaje mi się jasne, że te dwa przepisy uzupełniają się i są wyrazem tej samej koncepcji, a mianowicie, że w celu sprawdzenia, czy zostały spełnione wspólne wymogi techniczne dotyczące homologacji pojazdów silnikowych, należy odnieść się do funkcjonowania spornego oprogramowania podczas „normalnego użytkowania” danych pojazdów²⁵.

90. Rozporządzenie nr 715/2007 nie definiuje w swych przepisach tego pojęcia „normalnego użytkowania”. W takim przypadku zarówno z wymogu jednolitego stosowania prawa Unii, jak i z zasady równego traktowania wynika, że treść przepisu prawa Unii, który nie zawiera wyraźnego odesłania do prawa państw członkowskich do celów ustalenia jego znaczenia

²² Wyrok z dnia 29 kwietnia 2021 r., Bank BPH (C-19/20, EU:C:2021:341, pkt 37 i przytoczone tam orzecznictwo).

²³ Zobacz pkt 47 niniejszej opinii.

²⁴ Zobacz pkt 83 niniejszej opinii.

²⁵ Podobnie art. 4 ust. 2 akapit drugi rozporządzenia nr 715/2007 stanowi, że „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” (wyróżnienie własne).

i zakresu, powinna zwykle w całej Unii być przedmiotem autonomicznej i jednolitej wykładni, którą należy ustalić z uwzględnieniem nie tylko jego brzmienia, ale również kontekstu tego przepisu oraz celu danego uregulowania²⁶.

91. W tym względzie w uwagach na piśmie przedstawionych w sprawach C-128/20 i C-134/20 Auto Krainer i Volkswagen podnoszą, odpowiednio, że przestrzeganie wartości dopuszczalnych dla zanieczyszczeń należy określać wyłącznie w ramach NEDC²⁷, obowiązującego w czasie, gdy miały miejsce okoliczności faktyczne w postępowaniu głównym²⁸.

92. Nie podzielam tego stanowiska. Moim zdaniem z brzmienia art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007, z kontekstu tego przepisu oraz z celu tego rozporządzenia jasno wynika, że „normalne użytkowanie” odnosi się nie do warunków przewidzianych przez NEDC, lecz do rzeczywistych warunków jazdy²⁹.

93. Po pierwsze, art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007 w związku z art. 5 ust. 1 tego rozporządzenia nie odnosi się bowiem wyłącznie do emisji zanieczyszczeń mierzonych w trakcie procedury homologacji. Podobnie w wyroku X stwierdzono, że „normalne warunki użytkowania pojazdów mogą wyjątkowo [...] odpowiadać warunkom jazdy stosowanym podczas procedur homologacji”, oraz że „w normalnych warunkach użytkowania pojazdów cel polegający na ograniczeniu emisji NOx nie zostaje zazwyczaj osiągnięty”³⁰. W konsekwencji w wyroku tym dokonano wyraźnego rozróżnienia między warunkami stosowanymi w procedurach homologacji i warunkami „podczas normalnego [...] użytkowania” i przyjęto te ostatnie jako punkt odniesienia dla oceny emisji zanieczyszczeń.

94. Po drugie, prawdą jest, że zgodnie z motywem 17 rozporządzenia nr 715/2007 „[k]onieczne jest wprowadzenie znormalizowanej metody pomiaru zużycia paliwa i emisji dwutlenku węgla pochodzących z pojazdów, aby zapobiec powstawaniu barier technicznych dla handlu między państwami członkowskimi”. Jednakże warunki stosowane w procedurach homologacji w przypadku NEDC nie mogą być równoważne z rzeczywistymi warunkami jazdy³¹. Podobnie motyw 2 rozporządzenia 2016/427 stanowi, że „poziom emisji pochodzących z rzeczywistego ruchu drogowego pojazdów Euro 5/6 znacznie przekracza wartości emisji zmierzone w regulacyjnym [NEDC], w szczególności w odniesieniu do emisji NOx z pojazdów napędzanych olejem napędowym”. Sytuacja ta doprowadziła do zmiany rozporządzenia nr 692/2008 poprzez

²⁶ Zobacz wyrok z dnia 29 kwietnia 2021 r., X (europejski nakaz aresztowania –ne bis in idem) (C-665/20 PPU, EU:C:2021:339, pkt 69 i przytoczone tam orzecznictwo).

²⁷ NEDC odbywa się w laboratorium i polega na powtarzaniu czterech cykli miejskich, po których następuje cykl pozamiejski. Pragnę zauważyć, że zgodnie z pkt 6.1.1 załącznika 4, zatytułowanego „Badanie typu I”, do regulaminu nr 83 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów w zakresie emisji zanieczyszczeń w zależności od paliwa zasilającego silnik (Dz.U. 2006, L 375, s. 242) „[p]odczas badania temperatura komory badań musi wynosić od [...] (20 do 30 [stopni Celsjusza])”.

²⁸ Jak wskazują motywy 1–3 rozporządzenia 2017/1151, NEDC został zastąpiony przez cykl badawczy WLTP (zharmonizowaną ogólnościową procedurę badań samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych).

²⁹ Podobnie rząd niemiecki w swoich uwagach na piśmie podkreśla, że obecnie zgodnie z jednomyślną opinią organów odpowiedzialnych za homologację typu w Europie przez „[warunki] podczas normalnego działania i użytkowania” należy rozumieć rzeczywiste warunki, jakie zwykle panują w Europie.

³⁰ Zobacz wyrok X, pkt 101.

³¹ W przedmiocie rozbieżności między emisjami NOx zmierzonymi w ramach procesu homologacji typu a emisjami zarejestrowanymi na drodze zob. dokument analityczny Europejskiego Trybunału Obrachunkowego, zatytułowany *Działania podjęte przez UE w odpowiedzi na aferę Dieselgate* z lutego 2019 r., s. 15.

rozporządzenie 2016/427 w celu wprowadzenia pojęcia „emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy (RDE)”³² zdefiniowanych jako „emisje pojazdu w normalnych warunkach użytkowania”³³.

95. Po trzecie, wykładnia, zgodnie z którą należy odnieść się do rzeczywistych warunków jazdy, a nie do warunków przewidzianych przez NEDC, znajduje potwierdzenie w celu realizowanym przez rozporządzenie nr 715/2007, który polega na zapewnieniu wysokiego poziomu ochrony środowiska naturalnego³⁴. Należy zatem zapewnić rzeczywiste ograniczenie emisji NOx.

96. W niniejszym przypadku, jak wskazano w pkt 84 niniejszej opinii, sporne oprogramowanie zostało zaprojektowane tak, aby recyrkulacja spalin działała w pełni tylko wtedy, gdy temperatura zewnętrzna wynosi od 15 do 33 stopni Celsjusza, a wysokość, na jakiej pojazd się porusza, jest niższa niż 1000 metrów nad poziomem morza. Czy skoro emisje NOx należy mierzyć w rzeczywistych warunkach jazdy, można uznać, że okno termiczne jest reprezentatywne dla takich warunków jazdy w Europie?

97. Nie sędzę. Prawdą jest, że istnieją duże różnice klimatu pomiędzy północną a południową częścią Europy. Jednakże minimalna temperatura 15 stopni Celsjusza nie odpowiada średnim warunkom klimatycznym, które mogą występować w Europie. Ukształtowanie terenu w Unii jest również bardzo niejednolite.

98. Podobnie sąd odsyłający w sprawie C-128/20 podkreśla, że w Austrii i w Niemczech (które są państwami członkowskimi geograficznie zlokalizowanymi w centrum Unii) temperatura otoczenia jest najczęściej niższa od 15 stopni Celsjusza w ciągu całego roku oraz że z uwagi na ukształtowanie terenu tych państw pojazdy silnikowe poruszają się często na wysokości powyżej 1000 m nad poziomem morza³⁵. Sąd ten wywnioskował z tego w pytaniu trzecim, że oczyszczanie spalin wynikające z okna termicznego nie działa w pełni w Europie, w szczególności w Austrii, w przeważającej części roku. Sąd odsyłający w sprawie C-134/20 dokonał tego samego ustalenia.

99. Co się tyczy sądu odsyłającego w sprawie C-145/20, wskazuje on, że w 2018 r. w Wiedniu (Austria) średnia temperatura była niższa niż 15 stopni Celsjusza przez sześć miesięcy z dwunastu. Ponadto oficjalne statystyki miasta Wiedeń, do których odwołuje się ten sąd, wskazują, że średnia temperatura w tym mieście wynosiła 11,6 stopnia Celsjusza w 2017 r. oraz 12,4 stopnia Celsjusza w latach 2018–2019³⁶.

100. Pragnę również zauważyć, że zgodnie z oficjalnymi danymi średnia roczna temperatura w Niemczech wynosiła 9,6 stopnia Celsjusza w 2017 r., 10,4 stopnia Celsjusza w 2018 r. i 10,2 stopnia Celsjusza w roku 2019³⁷. Jeśli chodzi o inne państwa położone w centralnej części Unii, średnia roczna temperatura we Francji wynosiła 13,4 stopnia Celsjusza w 2017 r.,

³² Zobacz motyw 4 rozporządzenia 2016/427. Procedura badania RDE jest przedmiotem spraw połączonych Niemcy i Węgry/Komisja i Komisja/Ville de Paris i in. (od C-177/19 P do C-179/19 P). Rzecznik generalny M. Bobek przedstawił opinię w tych sprawach w dniu 10 czerwca 2021 r. (EU:C:2021:476).

³³ Zobacz art. 1 pkt 1 rozporządzenia 2016/427.

³⁴ Zobacz wyrok X, pkt 86.

³⁵ W tym względzie pragnę zauważyć, że średnia wysokość nad poziomem morza w Austrii wynosi około 900 metrów.

³⁶ <https://www.wien.gv.at/statistik/lebensraum/tabellen/temperatur-zr.html>.

³⁷ Deutscher Wetterdienst jest służbą meteorologiczną Niemiec. Zobacz odpowiednio https://www.dwd.de/DE/presse/pressemitteilungen/DE/2017/20171229_deutschlandwetter_jahr2017_news.html#:~:text=Mit%209%2C6%20Grad%20Celsius,Abweichung%20%2B0%2C7%20Grad;https://www.dwd.de/DE/presse/pressemitteilungen/DE/2018/20181228_deutschlandwetter_jahr2018_news.html#:~:text=Die%20Temperatur%20lag%20im%20Jahr,den%20w%C3%A4rmsten%20Regionen%20in%20Deutschland;https://www.dwd.de/DE/presse/pressemitteilungen/DE/2019/20191230_deutschlandwetter_jahr2019.pdf?__blob=publicationFile&v=3.

13,9 stopnia Celsjusza w 2018 r. i 13,7 stopnia Celsjusza w 2019 r.³⁸. Jeśli chodzi o średnią roczną temperaturę w Polsce, wyniosła ona 9 stopni Celsjusza w 2017 r., 9,8 stopnia Celsjusza w 2018 r. i 10,2 stopnia Celsjusza w 2019 r.³⁹. Te różne temperatury są znacznie niższe niż 15 stopni Celsjusza, przyjęte jako dolna wartość graniczna okna termicznego.

101. Należy dodać, że w rozporządzeniu 2017/1151, które ustanawia szczegółowe zasady stosowania rozporządzenia nr 715/2007, w pkt 4.1 załącznika IIIA, zatytułowanym „Badanie emisji w rzeczywistych warunkach jazdy”, stwierdzono, że „emisyjność w rzeczywistych warunkach jazdy (RDE) wykazuje się w drodze badania pojazdów na drodze, użytkowanych zgodnie z normalnymi wzorcami jazdy, w normalnych warunkach jazdy i przy normalnych obciążeniach użytkowych” oraz że „[b]adanie RDE jest reprezentatywne dla pojazdów użytkowanych na ich rzeczywistych trasach przejazdów, przy normalnym obciążeniu”. W pkt 5.2 tego załącznika określono warunki otoczenia do celów weryfikacji emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy podczas tego badania.

102. Jakkolwiek rozporządzenie 2017/1151 jest późniejsze i nie ma zastosowania *ratione temporis* do sporów w postępowaniach głównych, to jednak jest ono punktem odniesienia dla niniejszych spraw, ponieważ zmierza do bardziej realistycznej oceny rzeczywistych warunków jazdy. Tymczasem przedział temperatur przyjęty jako punkt odniesienia wydaje się dużo szerszy niż przedział określony przez okno termiczne. W szczególności minimalna temperatura uwzględniana dla „umiarkowanych warunków temperaturowych” w pkt 5.2.4 załącznika IIIA do tego rozporządzenia wynosi 0 stopni Celsjusza, co bardzo odbiega od 15 stopni Celsjusza w oknie termicznym. Ponadto „rozszerzone warunki wysokościowe”, o których mowa w pkt 5.2.3 tego załącznika, odpowiadają wysokości przekraczającej 700 metrów nad poziomem morza i nieprzekraczającej 1300 metrów nad poziomem morza⁴⁰.

103. W świetle powyższego jestem zdania, że wartości temperatury i wysokości przyjęte w ramach okna termicznego nie odzwierciedlają „normalnego użytkowania” w rozumieniu art. 5 ust. 1 rozporządzenia nr 715/2007 w odniesieniu do pojazdów silnikowych w Unii. Innymi słowy, sporne oprogramowanie zmniejsza skuteczność układu kontroli emisji zanieczyszczeń w „warunkach, jakich można w sposób racjonalny spodziewać się podczas normalnego działania i użytkowania pojazdu”, co skutkuje tym, że stanowi ono „urządzenie ograniczające skuteczność działania” w rozumieniu art. 3 pkt 10 tego rozporządzenia⁴¹.

104. W tych okolicznościach proponuję odpowiedzieć na pytania pierwsze i trzecie w sprawie C-128/20, na pytanie pierwsze w sprawie C-134/20 i na część pierwszą pytania drugiego w sprawie C-145/20, że art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007 w związku z art. 5 ust. 1 tego

³⁸ Météo-France jest służbą urzędową w zakresie meteorologii i klimatu we Francji. Zobacz odpowiednio <http://www.meteofrance.fr/climat-passe-et-futur/bilans-climatiques/bilan-2017/bilan-climatique-de-l-annee-2017>; <http://www.meteofrance.fr/climat-passe-et-futur/bilans-climatiques/bilan-2018/bilan-climatique-de-l-annee-2018>; <http://www.meteofrance.fr/climat-passe-et-futur/bilans-climatiques/bilan-2019/bilan-climatique-de-l-annee-2019>.

³⁹ IMGW jest instytutem meteorologii i gospodarki wodnej w Polsce. Zobacz <https://www.imgw.pl/sites/default/files/2021-04/imgw-pib-klimat-polski-2020-opracowanie-final-pojedyncze-min.pdf> (s. 12).

⁴⁰ Zgodnie z pkt 9.5 załącznika IIIA do rozporządzenia 2017/1151 „[j]eśli w danym przedziale czasu warunki otoczenia są rozszerzane zgodnie z pkt 5.2, emisje zanieczyszczeń w tym konkretnym przedziale czasu, obliczone zgodnie z dodatkiem 4, dzieli się przez wartość 1,6, przed dokonaniem ich oceny pod kątem zgodności z wymogami niniejszego załącznika”.

⁴¹ W swoich uwagach na piśmie rząd niemiecki podkreśla, że urządzenie ograniczające skuteczność działania skonstruowane w taki sposób, że poziom recyrkulacji spalin osiąga 100% jedynie w oknie termicznym między 15 a 33 stopni Celsjusza, jest w obecnym stanie rozwoju technicznego niezgodne z prawem, zważywszy, że okno to znajduje się znacznie powyżej średniej rocznej temperatury w Niemczech i że zmiana wspomnianego okna umożliwiająca objęcie szerszego przedziału temperatur, w szczególności niższe temperatury, jest technicznie możliwa. Rząd ten dodaje, że w odniesieniu do lat wcześniejszych niezbędna jest decyzja organu odpowiedzialnego za homologację typu, w poszczególnych przypadkach odnosząca się do określonego typu pojazdu, w której należy wziąć pod uwagę szczególne cechy rozpatrywanego rodzaju silnika.

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, na przestrzeni 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 NOx ponad wartości dopuszczalne określone we wspomnianym rozporządzeniu, jest „urządzeniem ograniczającym skuteczność działania”.

B. W przedmiocie pytania drugiego w sprawie C-128/20, pytań drugiego i trzeciego w sprawie C-134/20 oraz części drugiego pytania drugiego w sprawie C-145/20

105. Poprzez pytanie drugie w sprawie C-128/20, pytania drugie i trzecie w sprawie C-134/20 oraz część drugą pytania drugiego w sprawie C-145/20, które należy zbadać łącznie, sądy odsyłające zmierzają w istocie do ustalenia, czy art. 5 ust. 2 lit. a) rozporządzenia nr 715/2007 należy interpretować w ten sposób, że urządzenie ograniczające skuteczność działania, które w pełni zapewnia recyrkulację spalin tylko wtedy, gdy temperatura zewnętrzna wynosi od 15 do 33 stopni Celsjusza, a wysokość, na której porusza się samochód, jest mniejsza niż 1000 metrów nad poziomem morza, jest objęte ustanowionym w tym przepisie wyjątkiem od zakazu stosowania takich urządzeń, dotyczącym ochrony silnika przed uszkodzeniem lub wypadkiem oraz bezpieczeństwa użytkownika pojazdu, jeżeli urządzenie to służy przede wszystkim do sterowania częściami takimi jak zawór EGR, wymiennik EGR i filtr cząstek stałych.

106. 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 wyjątki⁴², w tym wyjątek wymieniony w lit. a) tego przepisu, a mianowicie gdy „urządzenie jest niezbędne dla zabezpieczenia silnika przed uszkodzeniem lub awarią [wypadkiem], lub ze względu na bezpieczeństwo użytkownika pojazdu”⁴³.

107. W świetle tego brzmienia i w odpowiedzi na pytanie drugie przedstawione przez sąd odsyłający w sprawie C-134/20 uważam, że kwestia, czy urządzenie ograniczające skuteczność działania rozpatrywane w postępowaniu głównym jest niezbędne dla ochrony silnika przed uszkodzeniem i ze względu na bezpieczeństwo użytkownika pojazdu, ma wpływ na ocenę zgodności tego urządzenia z prawem. Moim zdaniem bowiem nawet urządzenie ograniczające skuteczność działania układów kontroli emisji zanieczyszczeń może zostać dopuszczone na podstawie art. 5 ust. 2 lit. a) rozporządzenia nr 715/2007, jeżeli spełnione są przesłanki przewidziane w tym przepisie.

108. W wyroku X Trybunał dokonał, również po raz pierwszy, wykładni wspomnianego przepisu. W tym względzie wskazał on, że pojęcia „uszkodzenia” i „awarii [wypadku]” nie zostały zdefiniowane w art. 5 rozporządzenia nr 715/2007 ani w innych artykułach tego rozporządzenia i że wobec braku jakiegokolwiek definicji ustalenia znaczenia i zakresu owych słów należy dokonywać, w świetle utrwalonego orzecznictwa Trybunału, zgodnie z ich zwykłym znaczeniem w języku potocznym, z uwzględnieniem kontekstu, w którym są one użyte, i celów uregulowania,

⁴² Dwa pozostałe wyjątki przewidziane odpowiednio w art. 5 ust. 2 lit. b) i c) rozporządzenia nr 715/2007 nie mają zastosowania w sprawach w postępowaniach głównych.

⁴³ Wobec użycia spójnika „i” rozumiem ten przepis w ten sposób, że przewidziane przesłanki muszą być spełnione łącznie. Tak więc kryterium „bezpieczeństwa użytkownika pojazdu” nie jest niezależne od istnienia „uszkodzenia” lub „awarii”, a jedno z nich musi w każdym razie wystąpić.

którego są częścią⁴⁴. Trybunał uznał, że w swoim zwykłym znaczeniu w języku potocznym pojęcie „awarii [wypadku]” odnosi się do nieprzewidzianego i nagłego zdarzenia wiążącego się ze szkodami lub zagrożeniami, takimi jak obrażenia lub śmierć⁴⁵, oraz że pojęcie „uszkodzenia” oznacza natomiast szkodę wynikającą zwykle z gwałtownej lub nagłej przyczyny⁴⁶. W konsekwencji stosowanie urządzenia ograniczającego skuteczność działania układu kontroli emisji zanieczyszczeń jest uzasadnione, jeżeli zgodnie ze wspomnianym art. 5 ust. 2 lit. a) owo urządzenie umożliwia ochronę silnika przed nagłymi i wyjątkowymi szkodami⁴⁷. Tymczasem zanieczyszczania i starzenia się silnika nie można uznać za „awarię [wypadek]” lub „uszkodzenie” w rozumieniu tego przepisu, ponieważ zdarzenia te są co do zasady przewidywalne i nieodłącznie związane z normalnym działaniem pojazdu⁴⁸. Jedynie bezpośrednie ryzyko uszkodzenia wywołującego konkretne zagrożenie podczas jazdy może uzasadniać zastosowanie urządzenia ograniczającego skuteczność działania⁴⁹. Trybunał wywnioskował z tego, że art. 5 ust. 2 lit. a) rozporządzenia nr 715/2007 należy interpretować w ten sposób, iż 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 stosowania takich urządzeń, nawet jeżeli urządzenie to przyczynia się do spowolnienia starzenia się lub zanieczyszczania silnika⁵⁰.

109. W swoich uwagach na piśmie Auto Krainer, Volkswagen, Porsche Inter Auto i rząd niemiecki podnoszą, że nie zgadzają się z tą wykładnią przyjętą przez Trybunał, przedstawiając dwa rodzaje argumentów⁵¹.

110. Po pierwsze, na płaszczyźnie prawnej ci uczestnicy postępowania utrzymują zasadniczo, że należy dokonać bardziej precyzyjnego rozróżnienia pojęć „awarii [wypadku]” i „uszkodzenia” w rozumieniu art. 5 ust. 2 lit. a) rozporządzenia nr 715/2007. O ile termin „wypadek” należy rzeczywiście rozumieć jako „zdarzenie nieprzewidziane i nagłe”, o tyle „uszkodzenie” niekoniecznie następuje w sposób nieprzewidziany i nagły, ponieważ może wystąpić w następstwie skumulowanych skutków, które ostatecznie w trakcie normalnego okresu użytkowania pojazdu i w normalnych warunkach użytkowania mogłyby doprowadzić do uszkodzenia silnika, czego nie da się wyeliminować poprzez prace konserwacyjne wykonywane okresowo i zgodnie z zasadami sztuki.

⁴⁴ Wyrok X, pkt 106, 107.

⁴⁵ Wyrok X, pkt 108. W wyroku z dnia 19 grudnia 2019 r., Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127, pkt 35), Trybunał uznał podobnie, że w zwykłym znaczeniu pojęcie „wypadku” należy rozumieć jako „nieprzewidziane nieumyślne zdarzenie powodujące szkodę”. Zobacz także wyrok z dnia 12 maja 2021 r., Altenrhein Luftfahrt (C-70/20, EU:C:2021:379, pkt 33).

⁴⁶ Wyrok X, pkt 108.

⁴⁷ Wyrok X, pkt 109.

⁴⁸ Wyrok X, pkt 110.

⁴⁹ Wyrok X, pkt 114.

⁵⁰ Wyrok X, pkt 115.

⁵¹ Wyrok X został wydany po zakończeniu pisemnego etapu postępowania w niniejszych sprawach. Niemniej jednak uczestnicy postępowania mieli możliwość skomentowania opinii rzecznik generalnej E. Sharpston w sprawie X. Zostali oni w szczególności zapytani, w ramach sformułowanych przez Trybunał pytań, na które należało udzielić odpowiedzi na piśmie, o konsekwencje, jakie należy wyciągnąć z wyroku X w niniejszych sprawach.

111. Po drugie, z technicznego punktu widzenia brak bezpieczeństwa mógłby wynikać z funkcjonowania zaworu EGR, który ma na celu kontrolę i zmniejszenie emisji NOx pochodzących z niepełnego spalania paliwa⁵². W przypadku zbyt wysokich lub zbyt niskich temperatur zewnętrznych, to znaczy gdy części są używane poza przewidzianymi dla nich warunkami działania, podczas recyrkulacji spalin mogą powstać nadmierne osady lub skraplanie, określane jako „nagar” i „zanieczyszczenie”, co mogłoby prowadzić do błędów położenia zaworu EGR, takich jak jego zamknięcie lub trwałe pozostawanie w jednej otwartej pozycji⁵³. Sytuacja ta mogłaby doprowadzić do uszkodzenia silnika lub niektórych jego części, przy czym nie można przewidzieć, kiedy i w jaki sposób dojdzie do nieprawidłowego funkcjonowania zaworu EGR ani tego, jaki będzie jego zakres, ponieważ zależy to od sposobu prowadzenia i warunków atmosferycznych, zaś regularne i odpowiednie serwisowanie nie zawsze może zapobiec stopniowym uszkodzeniom. Wynika z tego, że może to mieć poważny i istotny wpływ na bezpieczeństwo użytkownika danego pojazdu, na przykład w przypadku nagłej i niespodziewanej utraty mocy podczas manewru wyprzedzania innego pojazdu. Filtr cząstek stałych może również ulec zapłonowi wskutek nadmiernej ilości spalin przekierowanych do komory spalania, co może pociągnąć za sobą pożar silnika, a nawet pojazdu.

112. Ponieważ argumenty te dotyczą bezpieczeństwa pojazdu silnikowego, wydaje mi się, że należy je uważnie zbadać i sprawdzić, w jakim stopniu mogą one uzasadniać stosowanie urządzenia ograniczającego skuteczność działania w postaci spornego oprogramowania.

113. W tym względzie, po pierwsze, pragnę zauważyć, że w celu zdefiniowania pojęcia „uszkodzenia” w rozumieniu art. 5 ust. 2 lit. a) rozporządzenia nr 715/2007 Trybunał odniósł się do opinii rzecznik generalnej E. Sharpston w sprawie X⁵⁴. Zdaniem rzecznik generalnej określenie to oznacza szkodę wynikającą zwykle z gwałtownej lub nagłej przyczyny, zgodnie z definicją słownika *Le Petit Robert*, a termin „damage” użyty w angielskiej wersji językowej tego rozporządzenia nie stoi z tym znaczeniem w sprzeczności⁵⁵.

114. Ze swej strony pragnę dodać, że słownik akademii francuskiej definiuje „uszkodzenie” w następujący sposób: „Szkoda, pogorszenie, dewastacja wynikająca z wypadku lub zamiaru zniszczenia”⁵⁶. Definicja ta ustanawia w ten sposób związek między „uszkodzeniem” a „wypadkiem”, przy czym wola zniszczenia nie występuje w sprawach w postępowaniach głównych. Natomiast Collins English Dictionary podaje następującą definicję: „Damage is physical harm that is caused to an object”⁵⁷. Co się tyczy definicji terminu „uszkodzenie” w języku niemieckim (Beschädigung), może on być rozumiany jako jakiekolwiek oddziaływanie na przedmiot, które zmienia jego skład materialny lub wpływa, nawet nieznacznie, na jego przewidziane użytkowanie, przy czym nie jest konieczne, aby uszkodzona została substancja⁵⁸.

⁵² Jak wskazuje sąd odsyłający w sprawie C-134/20, zawór EGR przekierowuje spaliny opuszczające silnik do kolektora dolotowego w celu zastąpienia nimi części świeżego powietrza, co zmniejsza temperaturę i spowalnia proces spalania, prowadząc do ograniczenia emisji NOx. Ponadto funkcją wymiennika EGR jest schładzanie spalanych gazów (zob. także w przedmiocie działania zaworu EGR pkt 33 wyroku X).

⁵³ Rząd niemiecki wskazuje, że jeśli chodzi o najbardziej nowoczesne silniki wysokoprężne generacji Euro 6, okna termiczne odgrywają nieznaczną rolę ze względu na stosowanie grzejników powietrza dolotowego, przy czym układ EGR nadal jest niezbędny w ekstremalnych temperaturach zewnętrznych, na przykład przy -10 stopniach Celsjusza.

⁵⁴ Opinii w sprawie CLCV i in. (Urządzenie ograniczające skuteczność działania w silniku o zapłonie samoczynnym) (C-693/18, EU:C:2020:323).

⁵⁵ Punkt 135 opinii.

⁵⁶ <https://www.dictionnaire-academie.fr/article/A9D0864>.

⁵⁷ „Szkoda jest to uszczerbek fizyczny, którego doznał dany przedmiot”. Zobacz <https://www.collinsdictionary.com/dictionary/english/damage>.

⁵⁸ „Eine Beschädigung ist jede Einwirkung auf eine Sache, die ihre stoffliche Zusammensetzung verändert oder ihre bestimmungsgemäße Brauchbarkeit nicht nur geringfügig beeinträchtigt. Eine Substanzverletzung ist nicht erforderlich” (wolne tłumaczenie). Zobacz <https://www.rechtswoerterbuch.de/recht/b/beschaedigung/>.

115. Prawdą jest, że wszystkie te definicje terminu „uszkodzenie” nie odnoszą się do zdarzenia nagłego. Niemniej jednak, ponieważ nie podważają one wykładni tego terminu dokonanej przez Trybunał w wyroku X, nie widzę powodu, aby zrewidować tę wykładnię, która została niedawno przedstawiona. W konsekwencji uznaję „uszkodzenie” w rozumieniu art. 5 ust. 2 lit. a) rozporządzenia nr 715/2007 za szkodę wynikającą zwykle z gwałtownej lub nagłej przyczyny. W świetle tej kwalifikacji należy zbadać, czy potrzeba stosowania urządzenia ograniczającego skuteczność działania rozpatrywanego w postępowaniu głównym jest uzasadniona względami *ochrony silnika przed uszkodzeniem*.

116. Sąd odsyłający w sprawie C-134/20 twierdzi, że zawór EGR stanowi integralną część silnika. Jednakże zdaniem Komisji silnik i „układ oczyszczania spalin” stanowią odrębne części pojazdu. W konsekwencji wadliwe działanie zaworu EGR nie wpływa na ochronę silnika.

117. W tym względzie pragnę podkreślić, że Trybunał powinien dokonać wykładni przepisów prawa Unii, które znajdują zastosowanie w postępowaniach głównych. Tymczasem, mimo że Auto Krainer, Volkswagen i Porsche Inter Auto w odpowiedzi na pisemne pytania Trybunału zakwestionowały ten wniosek, z właściwych przepisów prawa Unii w ich faktycznym brzmieniu wynika, że układ EGR nie stanowi części silnika. I tak art. 2 pkt 18 rozporządzenia nr 692/2008 stanowi, że „układ kontroli emisji zanieczyszczeń” oznacza, „w kontekście układu OBD [pokładowego układu diagnostycznego], elektroniczny układ kontroli pracy *silnika oraz wszelkie związane z emisjami zanieczyszczeń podzespoły układu kontroli spalin* lub par, które dostarczają dane wejściowe do układu lub otrzymują od niego dane wyjściowe”⁵⁹.

118. Podobnie załącznik I do rozporządzenia nr 692/2008, zatytułowany „Przepisy administracyjne dotyczące homologacji typu WE”, zawiera pkt 3.3.1, który stanowi, że „[h]omologację typu rozszerza się na różne typy pojazdu, jeżeli określone poniżej parametry pojazdu, *silnika lub układu kontroli emisji zanieczyszczeń* są identyczne lub pozostają w obrębie określonych tolerancji”⁶⁰. W załączniku tym dokonano wyraźnego rozróżnienia między „silnikiem” (pkt 3.3.1.2) a „Parametr[ami] układu kontrolującego emisję zanieczyszczeń” (pkt 3.3.1.3). Ten ostatni punkt zawiera lit. c), w której wymieniono „[u]kład EGR”⁶¹.

119. Z przepisów tych wynika, że zgodnie z właściwymi przepisami prawodawca Unii wyraźnie dokonał rozróżnienia między z jednej strony silnikiem, a z drugiej strony układem kontroli zanieczyszczeń, który obejmuje układ EGR. Ponadto zgodnie z art. 10 ust. 1 rozporządzenia nr 692/2008 dla celów tego rozporządzenia filtry cząstek stałych uważa się za urządzenia kontrolujące emisję zanieczyszczeń.

120. Ponadto, jak przypomniał Trybunał w wyroku X, zważywszy, że art. 5 ust. 2 lit. a) rozporządzenia nr 715/2007 ustanawia wyjątek od zakazu stosowania urządzeń ograniczających skuteczność działania, które zmniejszają skuteczność układów kontroli emisji zanieczyszczeń, ów przepis należy interpretować ściśle⁶².

⁵⁹ Wyróżnienie własne. Ta sama definicja została powtórzona w art. 2 pkt 18 rozporządzenia 2017/1151.

⁶⁰ Wyróżnienie własne.

⁶¹ Te same elementy zostały wymienione w pkt 3.3 załącznika I do rozporządzenia 2017/1151. Ponadto w załączniku XI do rozporządzenia nr 692/2008, zatytułowanym „Diagnostyka pokładowa (OBD) w pojazdach silnikowych”, powtórzono w dodatku 2 rozdział silnika i układu kontroli emisji zanieczyszczeń. Rozróżnienie to zostało również wprowadzone w dodatku 2 załącznika XI do rozporządzenia 2017/1151.

⁶² Wyrok X, pkt 112.

121. W tych okolicznościach, biorąc pod uwagę mające zastosowanie przepisy prawa Unii, jestem zdania, że urządzenie ograniczające skuteczność działania, które służy głównie do sterowania częściami takimi jak zawór EGR, wymiennik EGR i filtr cząstek stałych, nie jest objęte przewidzianym w art. 5 ust. 2 lit. a) rozporządzenia nr 715/2007 wyjątkiem od zakazu stosowania takiego urządzenia.

122. Wobec powyższego w odpowiedzi na pytanie trzecie przedstawione przez sąd odsyłający w sprawie C-134/20 uznaję, iż kwestia, czy częścią podlegającą ochronie przed uszkodzeniem jest zawór EGR, nie ma wpływu na zgodność z prawem rozpatrywanego urządzenia ograniczającego skuteczność działania w świetle art. 5 ust. 2 lit. a) rozporządzenia nr 715/2007.

123. Niemniej jednak, jak wskazano w pkt 111 niniejszej opinii, niektórzy uczestnicy postępowania podnieśli, że nieprawidłowe funkcjonowanie zaworu EGR może uszkodzić silnik lub niektóre jego części.

124. Co się tyczy sytuacji, w której silnik danego pojazdu zostaje zanieczyszczony z powodu nieprawidłowego działania zaworu EGR, jak już wskazano, z wyroku X wynika, że zanieczyszczania i starzenia się silnika nie można uznać za „awarię [wypadek]” lub „uszkodzenie” w rozumieniu art. 5 ust. 2 lit. a) rozporządzenia nr 715/2007, ponieważ zdarzenia te są co do zasady przewidywalne i nieodłącznie związane z normalnym działaniem pojazdu⁶³. Innymi słowy, chodzi o pogorszenie w wyniku zwykłego używania tego pojazdu. W konsekwencji wspomniane zdarzenia nie mogą być objęte wyjątkiem przewidzianym w tym przepisie.

125. Także zgodnie z wyrokiem X jedynie bezpośrednie ryzyko uszkodzenia wywołującego konkretne zagrożenie podczas jazdy może uzasadniać zastosowanie urządzenia ograniczającego skuteczność działania takiego jak okno termiczne⁶⁴. Moim zdaniem sytuacja ta mogłaby wystąpić w przypadku, gdyby nieprawidłowe funkcjonowanie zaworu EGR miało nagłe skutki dla funkcjonowania samego silnika, przy czym regularne i odpowiednie serwisowanie pojazdu nie mogłoby zapobiec tym skutkom⁶⁵.

126. Jedynie w takim przypadku omawiane urządzenie ograniczające skuteczność działania mogłoby zostać dopuszczone na podstawie art. 5 ust. 2 lit. a) rozporządzenia nr 715/2007. W związku z tym, że chodzi o badanie o charakterze faktycznym, do sądów odsyłających, które jako jedyne są właściwe do ustalenia i oceny okoliczności faktycznych sporów w postępowaniach głównych⁶⁶, należy zbadać, czy wadliwe działanie zaworu EGR, które mogłoby wystąpić, może stwarzać nagłe i natychmiastowe zagrożenie uszkodzenia samego silnika⁶⁷, wywołując konkretne niebezpieczeństwo podczas prowadzenia pojazdu, nawet w przypadku regularnego i odpowiedniego serwisowania tego pojazdu⁶⁸.

⁶³ Wyrok X, pkt 110.

⁶⁴ Wyrok X, pkt 114.

⁶⁵ W sytuacji, gdy regularne i odpowiednie serwisowanie pojazdu pozwala na uniknięcie nieprawidłowego działania zaworu EGR, można *całkowicie zapobiec* bezpośrednim zagrożeniom wystąpienia szkody, które powodują konkretne niebezpieczeństwo podczas prowadzenia pojazdu. W takim wypadku moim zdaniem nie powstaje zatem problem funkcjonowania silnika i bezpieczeństwa pojazdu.

⁶⁶ Zobacz orzecznictwo przytoczone w pkt 86 niniejszej opinii.

⁶⁷ Komisja utrzymuje, że ryzyko *nagłego i nieodwracalnego uszkodzenia silnika* wykorzystane do uzasadniania pomocniczych strategii emisji należy odpowiednio wykazać i udokumentować [zob. zawiadomienie Komisji z dnia 26 stycznia 2017 r. zatytułowane Wytoczne dotyczące oceny pomocniczych strategii emisji i obecności urządzeń ograniczających skuteczność działania w odniesieniu do stosowania rozporządzenia (WE) nr 715/2007 w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6), C(2017) 352 final, pkt 2.2, s. 8].

⁶⁸ Jeżeli tak jest, jestem zdania, że przesłanka, zgodnie z którą konieczność stosowania urządzenia musi być uzasadniona bezpieczeństwem użytkowania pojazdu, przewidziana w art. 5 ust. 2 lit. a) rozporządzenia nr 715/2007, byłaby zatem również spełniona.

127. W tym względzie pragnę zauważyć, że w sprawie C-134/20 sąd odsyłający twierdzi, iż nie jest możliwe ustalenie, czy urządzenie ograniczające skuteczność działania jest konieczne do ochrony silnika pojazdu przed uszkodzeniem. W sytuacji gdy ustalenie to jest rzeczywiście niemożliwe, należy przypomnieć, że art. 5 ust. 2 lit. a) rozporządzenia nr 715/2007 należy interpretować ściśle.

128. Pragnę dodać, że w swoich uwagach na piśmie Auto Krainer, Volkswagen, Porsche Inter Auto i rząd niemiecki podnoszą, iż rozporządzenie nr 715/2007 zostało pomyślane tak, aby było neutralne pod względem technologicznym, i nie wymaga ono stosowania najlepszej z możliwych technik. W tym względzie bezsporne jest, że stosowanie układu EGR, który funkcjonuje zgodnie z oknem termicznym w różnym zakresie w zależności od daty homologacji, odpowiada stanowi techniki.

129. Takie twierdzenia nie pozwalają moim zdaniem na dopuszczenie urządzenia ograniczającego skuteczność działania na podstawie art. 5 ust. 2 lit. a) rozporządzenia nr 715/2007. Z jednej strony bowiem w rozporządzeniu tym w żadnym miejscu nie wspomniano, że do celów homologacji typu WE należy stosować szczególną technologię. Ustalono jedynie cel w zakresie emisji zanieczyszczeń. Z drugiej strony, jak wskazano w motywie 7 tego rozporządzenia, „[p]rzy ustalaniu norm emisji zanieczyszczeń należy uwzględnić konsekwencje dla rynków i konkurencyjności producentów, bezpośrednie i pośrednie koszty ponoszone przez przedsiębiorców oraz korzyści w zakresie propagowania innowacyjnych rozwiązań, poprawy jakości powietrza, zmniejszenia kosztów ochrony zdrowia oraz wzrostu średniej długości życia, jak również konsekwencje dla globalnego bilansu emisji dwutlenku węgla”. W konsekwencji, gdy prawodawca Unii określał dopuszczalne wartości emisji zanieczyszczeń, brał już pod uwagę interesy producentów samochodów. Zatem to do tych ostatnich należy dostosowanie się i zastosowanie urządzeń technicznych odpowiednich do przestrzegania tych wartości dopuszczalnych⁶⁹, przy czym zastosowana technika nie musi być koniecznie najlepsza z możliwych ani narzucona.

130. Ponadto, jak zauważył Trybunał w wyroku X, zamierzony przez rozporządzenie nr 715/2007 cel polegający na zapewnieniu wysokiego poziomu ochrony środowiska i poprawie jakości powietrza w Unii wymaga skutecznego ograniczenia emisji NOx w ciągu całego okresu eksploatacji pojazdu⁷⁰. Tymczasem dopuszczenie urządzenia ograniczającego skuteczność działania na podstawie art. 5 ust. 2 lit. a) tego rozporządzenia z tego tylko powodu, że na przykład koszty badań są wysokie, urządzenie techniczne jest kosztowne lub że przeglądy techniczne pojazdu są częstsze i droższe dla użytkownika, spowodowałoby się do pozbawienia znaczenia wspomnianego rozporządzenia⁷¹.

131. W związku z powyższymi rozważaniami proponuję, aby Trybunał udzielił na pytanie drugie w sprawie C-128/20, pytania drugie i trzecie w sprawie C-134/20 oraz część drugą pytania drugiego w sprawie C-145/20 odpowiedzi, że art. 5 ust. 2 lit. a) rozporządzenia nr 715/2007 należy interpretować w ten sposób, iż urządzenie ograniczające skuteczność działania, które

⁶⁹ W sprawozdaniu w sprawie dochodzenia dotyczącego pomiarów emisji w sektorze motoryzacyjnym z dnia 2 marca 2017 r., s. 44, Parlament Europejski wskazał, że „[j]azda przy bardzo niskich temperaturach otoczenia (lub na bardzo dużych wysokościach, gdzie ciśnienie powietrza jest niskie) może stanowić wyzwanie dla układów [EGR] ze względu na możliwość gromadzenia się sadzy, węglowodorów i skroplin, a w rezultacie zablokowania zaworu [EGR] lub zmniejszenia drożności chłodnicy międzystopniowej, co może powodować np. zwiększenie emisji cząstek stałych lub węglowodorów [...] Mimo to producenci najwyraźniej stosują funkcję wyłączania układów [EGR] bez uzasadnienia po krótkim czasie i w temperaturach zbliżonych do zakresu temperatury wykorzystywanego w cyklu badawczym”.

⁷⁰ Wyrok X, pkt 113.

⁷¹ Podobnie Trybunał odwołuje się w swoim orzecznictwie do ogólnej zasady, zgodnie z którą ochronie zdrowia publicznego należy bezsprzecznie nadać przeważające znaczenie nad względami natury ekonomicznej [wyrok z dnia 19 kwietnia 2012 r., Artegoda/Komisja (C-221/10 P, EU:C:2012:216, pkt 99 i przytoczone tam orzecznictwo)].

w pełni zapewnia recyrkulację spalin tylko wtedy, gdy temperatura zewnętrzna wynosi od 15 do 33 stopni Celsjusza, a wysokość, na jakiej pojazd się porusza jest mniejsza niż 1000 metrów, nie jest objęte ustanowionym w tym przepisie wyjątkiem od zakazu stosowania takich urządzeń, związanym z ochroną silnika przed uszkodzeniem lub wypadkiem oraz bezpiecznym użytkowaniem pojazdu, jeżeli urządzenie to jest stosowane głównie do sterowania częściami takimi jak zawór EGR, wymiennik EGR i filtr cząstek stałych w silnikach wysokopiętnych.

C. W przedmiocie pytania czwartego w sprawie C-134/20

132. Poprzez pytanie czwarte w sprawie C-134/20 sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy art. 5 ust. 1 i 2 rozporządzenia nr 715/2007 należy interpretować w ten sposób, że zgodność z prawem urządzenia ograniczającego skuteczność działania zależy od tego, czy urządzenie to znajdowało się w pojeździe w chwili jego wyprodukowania, czy też zostało zainstalowane dopiero później w ramach naprawy w rozumieniu art. 3 ust. 2 dyrektywy 1999/44.

133. Zgodnie z art. 3 ust. 2 dyrektywy 1999/44 w przypadku braku zgodności towarów z umową w momencie dostawy konsument jest upoważniony do wolnego od opłat przywrócenia zgodności poprzez naprawę lub zastąpienie, zgodnie z ust. 3 tego artykułu, albo do uzyskania stosownej obniżki ceny lub do unieważnienia umowy w odniesieniu do tych towarów, zgodnie z ust. 5 i 6 wspomnianego artykułu.

134. W tym wypadku z postanowienia odsyłającego w sprawie C-134/20 wynika, że zainstalowanie urządzenia ograniczającego skuteczność działania w postaci spornego oprogramowania miało na celu usunięcie niezgodności z prawem układu przełączania i dostosowanie się w drodze naprawy do przepisów rozporządzenia nr 715/2007. Niniejsze pytanie opiera się na założeniu, że oprogramowanie to umożliwiło danemu producentowi samochodów osiągnięcie tego celu. Do sądu odsyłającego należy sprawdzenie, w świetle odpowiedzi udzielonych na poprzednio zbadane pytania, czy tak jest⁷². W przypadku odpowiedzi przeczącej urządzenie ograniczające skuteczność działania byłoby w każdym razie niezgodne z prawem na podstawie art. 5 ust. 1 i 2 tego rozporządzenia.

135. Zakładając, że rozpatrywane urządzenie ograniczające skuteczność działania zostanie uznane przez sąd odsyłający za zgodne z przepisami rozporządzenia nr 715/2007, jestem zdania, że zgodność z prawem takiego urządzenia nie zależy od tego, czy znajdowało się w ono w danym pojeździe w chwili jego wyprodukowania.

136. Przede wszystkim bowiem brzmienie art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007 w związku z art. 5 ust. 1 i 2 tego rozporządzenia nie wprowadza rozróżnienia w zależności od tego, czy urządzenie ograniczające skuteczność działania znajdowało się w pojeździe od początku, czy też zostało zainstalowane później, przy czym moment instalacji takiego urządzenia nie jest wymieniony w tych przepisach.

137. Następnie, w kontekście rozporządzenia nr 715/2007, art. 4 ust. 1 tego aktu stanowi, że producenci wykazują, iż *wszelkie* wymagające homologacji typu *nowe urządzenia kontrolujące emisję, przeznaczone na części zamienne*, sprzedawane lub wprowadzone do obrotu w Unii posiadają homologację zgodnie z wymogami określonymi w tym rozporządzeniu i w środkach wykonawczych do niego oraz że obowiązki te obejmują przestrzeganie norm emisji zanieczyszczeń, określonych w załączniku I i środkach wykonawczych, o których mowa w art. 5

⁷² Zobacz w szczególności pkt 126 niniejszej opinii.

wspomnianego rozporządzenia. 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 niniejszego rozporządzenia”. Z przepisów tych wynika zatem, że wszystkie urządzenia kontrolujące emisję zanieczyszczeń, zarówno zainstalowane pierwotnie, jak i później, muszą spełniać wymogi określone w rozporządzeniu nr 715/2007.

138. Wreszcie, jak już stwierdzono, rozporządzenie nr 715/2007 ma na celu zapewnienie wysokiego poziomu ochrony środowiska. Tymczasem hipoteza, zgodnie z którą należałoby się odnieść wyłącznie do dnia wyprodukowania pojazdu, oznaczałaby, że producenci samochodów po oddaniu pojazdu do użytku nie są zobowiązani do zainstalowania urządzenia ograniczającego skuteczność działania zgodnego z przepisami tego rozporządzenia. Taka sytuacja byłaby sprzeczna z celem wspomnianego rozporządzenia. Aby obejść obowiązki określone w tym rozporządzeniu, wystarczyłoby bowiem zastąpienie zgodnego z rozporządzeniem nr 715/2007 oryginalnego urządzenia kontrolującego zanieczyszczenia przez mniej skuteczne urządzenie ograniczające skuteczność działania, które nie zapewnia przestrzegania dopuszczalnych wartości przewidzianych dla NOx.

139. W konsekwencji jestem zdania, że na pytanie czwarte w sprawie C-134/20 należy odpowiedzieć, iż art. 5 ust. 1 i 2 rozporządzenia nr 715/2007 należy interpretować w ten sposób, że zgodność z prawem urządzenia ograniczającego skuteczność działania nie zależy od tego, czy urządzenie to znajdowało się w pojeździe w chwili jego wyprodukowania, czy też zostało zainstalowane dopiero później w ramach naprawy w rozumieniu art. 3 ust. 2 dyrektywy 1999/44.

D. W przedmiocie pytania pierwszego w sprawie C-145/20

140. Poprzez pytanie pierwsze w sprawie C-145/20 sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy art. 2 ust. 2 lit. d) dyrektywy 1999/44 należy interpretować w ten sposób, że pojazd silnikowy objęty zakresem stosowania rozporządzenia nr 715/2007 wykazuje jakość, która jest normalna dla towarów tego samego rodzaju i jakiej konsument może racjonalnie oczekiwać, w sytuacji gdy pojazd ten jest wyposażony w niezgodne z prawem urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu art. 3 pkt 10 tego rozporządzenia w związku z art. 5 ust. 2 wspomnianego rozporządzenia, przy czym wspomniany pojazd jest objęty ważną homologacją typu WE.

141. Na wstępie pragnę podkreślić, że pytanie to opiera się na założeniu, że dany pojazd jest wyposażony w urządzenie ograniczające skuteczność działania niezgodne z prawem w rozumieniu art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007 w związku z art. 5 ust. 2 tego rozporządzenia. Jak już wskazałem⁷³, do sądu odsyłającego należy zbadanie, czy tak jest.

142. W przypadku udzielenia odpowiedzi twierdzącej należy przypomnieć, że celem dyrektywy 1999/44, jak wskazano w jej motywie 1, jest zapewnienie wysokiego poziomu ochrony konsumentów. W szczególności art. 2 ust. 1 dyrektywy 1999/44 nakłada na sprzedawcę obowiązek dostarczenia konsumentowi towaru zgodnego z umową sprzedaży⁷⁴. W motywie 8 wspomnianej dyrektywy uściślono, że w celu ułatwienia stosowania zasady zgodności z umową użyteczne jest wprowadzenie wzruszalnego domniemania zgodności z umową obejmującego

⁷³ Zobacz pkt 126 niniejszej opinii.

⁷⁴ Wyrok z dnia 3 października 2013 r., Duarte Hueros (C-32/12, EU:C:2013:637, pkt 25, 26).

najpowszechniejsze sytuacje oraz że w braku szczególnych warunków umownych, a także w przypadku gdy zastosowanie ma klauzula minimalnej ochrony, elementy wspomniane w tym domniemaniu mogą być użyte do ustalenia braku zgodności z umową danego towaru.

143. Co się tyczy w szczególności pojazdów silnikowych, pragnę zauważyć, że zgodnie z motywem 3 dyrektywy 2007/46 akty regulacyjne określające wymagania techniczne „powinny przede wszystkim zapewniać wysoki poziom bezpieczeństwa drogowego, ochrony zdrowia, ochrony środowiska, efektywności energetycznej i ochrony przed niedozwolonym użyciem”⁷⁵. Podobnie w art. 3 pkt 5 tej dyrektywy „homologację typu WE” zdefiniowano 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”. We wspomnianym 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 odniesieniu do „[e]misj[i] (Euro 5 i 6) pojazdów lekkich/dostęp[u] do informacji”. Ponadto art. 4 ust. 3 akapit pierwszy wspomnianej dyrektywy stanowi, że państwa członkowskie rejestrują lub zezwalają na sprzedaż lub dopuszczenie do ruchu tylko takich pojazdów, które spełniają wymagania tej dyrektywy.

144. Z przepisów tych wynika, że w ramach homologacji typu WE dane pojazdy muszą spełniać wymogi określone w załączniku IV do dyrektywy 2007/46, w szczególności wymogi dotyczące urządzeń ograniczających skuteczność działania. Jeżeli tak nie jest, pojazdy te nie posiadają prawidłowego świadectwa zgodności, o którym mowa w art. 18 ust. 1 tej dyrektywy, a które zdefiniowano w art. 3 pkt 36 tej dyrektywy jako „dokument określony w załączniku IX⁷⁶], wydany przez producenta i zaświadczaający, że pojazd należący do serii typu homologowanego zgodnie z niniejszą dyrektywą, w momencie wyprodukowania jest zgodny ze wszystkimi aktami prawnymi”. Zgodnie z art. 26 ust. 1 wskazanej dyrektywy dokument ten jest niezbędny do rejestracji lub sprzedaży.

145. W swoich uwagach na piśmie spółka Porsche Inter Auto utrzymuje, iż konsument oczekuje od samochodu jedynie, że będzie go mógł prowadzić i że będzie mógł to robić bezpiecznie, przy czym całkowita zgodność tego pojazdu ze wszystkimi wymogami prawnymi nie ma dla niego znaczenia. Należy jednak podkreślić, że stanowisko to nie odpowiada brzmieniu art. 3 pkt 36 dyrektywy 2007/46, który dotyczy zgodności ze *wszystkimi aktami prawnymi* w momencie wyprodukowania do celów wydawania świadectwa zgodności.

146. Skoro przeciętny konsument, właściwie poinformowany oraz dostatecznie uważny i rozsądny, może spodziewać się, że zostaną spełnione wymogi prawne do celów homologacji typu WE pojazdów, nawet w braku szczególnych warunków umownych, wydaje mi się jasne, że dany pojazd, w sytuacji gdy wszystkie te wymogi nie są spełnione, nie jest zgodny z umową sprzedaży w rozumieniu dyrektywy 1999/44⁷⁷.

⁷⁵ W przedmiocie zasad prawa wtórnego Unii w dziedzinie rejestracji pojazdów zob. opinia rzecznika generalnego N. Wahla w sprawie RDW i in. (C-326/17, EU:C:2018:760, pkt 29–38).

⁷⁶ Punkt 0 załącznika IX do dyrektywy 2007/46 stanowi, że „[ś]wiadectwo zgodności jest oświadczeniem, które producent pojazdu składa jego nabywcy w celu zapewnienia go, że nabyty przez niego pojazd jest zgodny z prawodawstwem obowiązującym w Unii Europejskiej w momencie wyprodukowania pojazdu”.

⁷⁷ Podobnie Trybunał orzekł, że osoba, która nabyła pojazd, może racjonalnie spodziewać się, że pojazd ów będzie zgodny z przepisami, jakie obowiązują producenta pojazdów [wyrok z dnia 9 lipca 2020 r., Verein für Konsumenteninformation (C-343/19, EU:C:2020:534, pkt 37)]. W przedmiocie analizy, zgodnie z którą w stosunkach między przedsiębiorcami a konsumentami towary i usługi muszą być zgodne z uzasadnionymi oczekiwaniami konsumentów, zob. J. Calais-Auloy, H. Temple i M. Depincé, *Droit de la consommation*, 10e éd., Paris, Dalloz 2020, s. 225 i nast.

147. Moim zdaniem w braku prawidłowego świadectwa zgodności dany pojazd nie odpowiada bowiem „opisowi podanemu przez sprzedawcę” w rozumieniu art. 2 ust. 2 lit. a) dyrektywy 1999/44. Podobnie pojazd ten nie „nadaj[e] się do jakichkolwiek szczególnych celów, do których potrzebny jest konsumentowi”, i nie „nadaj[e] się do celów, do których towary tego samego rodzaju są normalnie stosowane”, w rozumieniu art. 2 ust. 2 lit. b) i c) tej dyrektywy. Podobnie, co się tyczy zapytania sądu odsyłającego, wspomniany pojazd nie wykazuje „jakości i [sprawności], które są normalne dla towarów tego samego rodzaju i jakich konsument może racjonalnie oczekiwać, [zważywszy na] charakter towarów” w rozumieniu art. 2 ust. 2 lit. d) wspomnianej dyrektywy.

148. Jak podkreśla Komisja, wykładnia ta znajduje potwierdzenie w art. 7 dyrektywy 2019/771, zatytułowanym „Obiektywne wymogi zgodności z umową”, który stanowi w ust. 1 lit. a), że oprócz spełniania subiektywnych wymogów zgodności z umową towary nadają się do celów, do których zazwyczaj używa się towarów tego samego rodzaju, z uwzględnieniem, w stosownych przypadkach, *obowiązujących przepisów prawa Unii* i prawa krajowego, norm technicznych lub, w przypadku braku takich norm technicznych, branżowych kodeksów postępowania mających zastosowanie w danym sektorze.

149. Moim zdaniem okoliczność, że dany typ pojazdu jest objęty homologacją typu WE umożliwiającą mu poruszanie się po drogach, nie zmienia odpowiedzi, jakiej należy udzielić na przedstawione pytanie⁷⁸. Homologację ową można bowiem w szczególności uzyskać, gdy organ udzielający homologacji nie wiedział o istnieniu nielegalnego urządzenia. I tak w sprawie C-145/20 sąd odsyłający wskazuje, że dany typ pojazdu został pierwotnie homologowany przez KBA, przy czym obecność układu przełączania nie została temu organowi ujawniona, zaś gdyby wiedział on o istnieniu tego układu, nie udzieliłby homologacji typu WE.

150. W konsekwencji, jakkolwiek dany pojazd objęty jest homologacją WE udzieloną przez właściwy organ krajowy, to jednak pojazd ten nie jest zgodny z umową sprzedaży w rozumieniu dyrektywy 1999/44.

151. W związku z tym proponuję, aby na pytanie pierwsze w sprawie C-145/20 odpowiedzieć, że art. 2 ust. 2 lit. d) dyrektywy 1999/44 należy interpretować w ten sposób, iż pojazd silnikowy objęty zakresem stosowania rozporządzenia nr 715/2007 nie wykazuje jakości, która jest normalna dla towarów tego samego rodzaju i jakiej konsument może racjonalnie oczekiwać, w sytuacji gdy pojazd ten jest wyposażony w niezgodne z prawem urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu art. 3 ust. 10 tego rozporządzenia w związku z art. 5 ust. 2 wspomnianego rozporządzenia, nawet jeśli wspomniany pojazd jest objęty ważną homologacją typu WE.

E. W przedmiocie pytania trzeciego w sprawie C-145/20

152. Poprzez pytanie trzecie w sprawie C-145/20 sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy art. 3 ust. 6 dyrektywy 1999/44 należy interpretować w ten sposób, że brak zgodności z umową polegający na obecności w danym pojeździe niezgodnego z prawem urządzenia ograniczającego skuteczność działania w rozumieniu art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007 w związku z art. 5 ust. 1 i 2 tego rozporządzenia można uznać za mający „nikłe znaczenie”, w sytuacji, w którejby konsument wiedział o istnieniu i działaniu tego urządzenia, mimo to kupiłby ten pojazd.

⁷⁸ Zobacz podobnie wyrok z dnia 4 października 2018 r., Komisja/Niemcy (C-668/16, EU:C:2018:802, pkt 85–89).

153. Jak wynika z orzecznictwa Trybunału, art. 2 ust. 1 dyrektywy 1999/44 nakłada na sprzedawcę obowiązek dostarczenia konsumentowi towaru zgodnego z umową sprzedaży. W tym kontekście zgodnie z art. 3 ust. 1 tej dyrektywy sprzedawca odpowiada przed konsumentem za każdy brak zgodności z umową, który istnieje w momencie dostawy towaru. W art. 3 ust. 2 wymieniono prawa, na które konsument może powołać się wobec sprzedawcy w przypadku braku zgodności dostarczonego towaru z umową. W pierwszej kolejności, zgodnie z ust. 3 wspomnianego artykułu, konsument ma prawo żądać doprowadzenia towaru do stanu zgodności z umową. Jeżeli nie jest możliwe doprowadzenie do takiego stanu zgodności, może on w drugiej kolejności, zgodnie z ust. 5 tego artykułu, żądać obniżenia ceny lub unieważnienia umowy. Niemniej jednak, jak wynika z art. 3 ust. 6, konsument nie ma prawa do unieważnienia umowy, jeżeli brak zgodności ma nikłe znaczenie, i w takim wypadku może on domagać się jedynie stosownej obniżki ceny sprzedaży danego towaru⁷⁹.

154. Z art. 3 ust. 3 i 5 dyrektywy 1999/44 w związku z jej motywem 10 wynika zatem, że w interesie obu stron umowy dyrektywa daje pierwszeństwo jej wykonaniu za pomocą dwóch środków zaradczych przewidzianych w pierwszej kolejności w stosunku do rozwiązania umowy⁸⁰.

155. W niniejszym przypadku sąd odsyłający w sprawie C-145/20 wskazuje, że DS, który wniósł powództwo przeciwko spółce Porsche Inter Auto, domagając się rozwiązania umowy sprzedaży pojazdu 3, zakupiłby go, choć na innych warunkach, gdyby wiedział, że był on wyposażony w układ przełączania, a mianowicie niezgodne z prawem urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007 w związku z art. 5 ust. 1 i 2 tego rozporządzenia. Sąd ten przedstawia niniejsze pytanie, uznając, że po zainstalowaniu spornego oprogramowania pojazd ten jest nadal wyposażony w urządzenie ograniczające skuteczność działania niezgodne z prawem w rozumieniu tych przepisów⁸¹.

156. Na wstępie pragnę zauważyć, że pytanie to opiera się na założeniu, że DS może żądać rozwiązania umowy sprzedaży pojazdu 3. Tymczasem wyłącznie w wypadku, gdy konsument nie ma prawa ani do naprawy, ani do wymiany towaru niezgodnego z umową lub gdy sprzedawca nie zastosował jednego z tych środków zaradczych w rozsądnym terminie lub bez istotnej niedogodności dla konsumenta, konsument może, na podstawie art. 3 ust. 5 dyrektywy 1999/44, żądać rozwiązania umowy, chyba że zgodnie z art. 3 ust. 6 tej dyrektywy 1999/44 brak zgodności z umową ma nikłe znaczenie⁸². Do sądu odsyłającego należy zbadać, czy w świetle tych warunków DS nie ma prawa ani do naprawy, ani do wymiany towaru niezgodnego z umową, lub czy spółka Porsche Inter Auto nie zastosowała któregoś ze wskazanych środków zaradczych.

157. Ponadto zgodnie z art. 2 ust. 3 dyrektywy 1999/44 uważa się, że brak zgodności z umową nie występuje, w rozumieniu tego artykułu, gdy w momencie zawierania umowy konsument był świadomy lub, racjonalnie rzecz biorąc, nie mógł być nieświadomy istnienia tego braku albo gdy brak zgodności wynika z materiałów dostarczonych przez konsumenta⁸³. Biorąc pod uwagę to brzmienie, jestem zdania, że wiedza konsumenta o braku zgodności z umową ma obiektywny charakter. Warunek ten jest spełniony na przykład wtedy, gdy sprzedawca informuje konsumenta o braku zgodności z umową w chwili sprzedaży i w konsekwencji kupuje on towar z pełną znajomością rzeczy. Logicznie rzecz biorąc, konsument ten nie może już później powoływać się na istnienie tego braku zgodności.

⁷⁹ Wyrok z dnia 3 października 2013 r., Duarte Hueros (C-32/12, EU:C:2013:637, pkt 26–28).

⁸⁰ Wyrok z dnia 23 maja 2019 r., Füllä (C-52/18, EU:C:2019:447, pkt 61).

⁸¹ Pragnę przypomnieć, że do sądu odsyłającego należy zbadać, czy tak jest, jak wskazano w pkt 126 niniejszej opinii.

⁸² Wyrok z dnia 23 maja 2019 r., Füllä (C-52/18, EU:C:2019:447, pkt 60).

⁸³ Ostatnia hipoteza nie ma zastosowania w postępowaniu głównym.

158. Moim zdaniem art. 2 ust. 3 dyrektywy 1999/44 nie może znaleźć zastosowania w postępowaniu głównym. Bezsporne jest bowiem, że w chwili sprzedaży pojazdu 3 DS nie wiedział o zarzucanym braku zgodności i nie mógł racjonalnie wiedzieć o tym braku. Pytanie przedstawione przez sąd odsyłający opiera się zatem wyłącznie na hipotetycznej zgodzie DS na nabycie tego pojazdu nawet przy powzięciu wiadomości o wspomnianym braku. Chodzi tu o element subiektywny, którego nie można udowodnić i który mógłby zresztą zmieniać się w czasie, w szczególności w zależności od posiadanych przez konsumenta informacji dotyczących wagi braku zgodności z umową⁸⁴.

159. W dyrektywie 1999/44 nie zdefiniowano pojęcia braku zgodności z umową, który ma „nikłe znaczenie”⁸⁵. Ponadto Trybunał nie wypowiedział się bezpośrednio na temat znaczenia tego pojęcia⁸⁶. Trudno jest podać ogólną definicję takiego pojęcia, ponieważ brak zgodności z umową zależy od konkretnej sytuacji i należy go określać odrębnie dla każdego przypadku, w zależności od umowy zawartej między stronami. W każdym razie jestem zdania, że brak zgodności z umową, który narusza bezpieczeństwo i prawidłowe funkcjonowanie towaru, nie ma „nikłego znaczenia” w rozumieniu art. 2 ust. 3 tej dyrektywy⁸⁷. Podobnie brak zgodności z umową nie ma „nikłego znaczenia”, jeżeli towar nie odpowiada warunkom umowy. Na przykład w przypadku gdy konsument zamawia samochód i wskazuje kolor czerwony, a zostaje mu dostarczony samochód w kolorze niebieskim, braku zgodności nie można uznać za mający „nikłe znaczenie”, co mogłoby prowadzić, na podstawie art. 3 ust. 3 i 5 wskazanej dyrektywy, do rozwiązania umowy.

160. Oczywiście, jak wynika z orzecznictwa Trybunału, art. 3 dyrektywy 1999/44 ma na celu ustanowienie właściwej równowagi między interesami konsumenta i interesami sprzedawcy, gwarantując temu pierwszemu jako słabszej stronie umowy pełną i skuteczną ochronę przeciwko nienależystemu wykonaniu przez sprzedawcę jego obowiązków umownych, jednocześnie pozwalając na wzięcie pod uwagę przywoływanych przez sprzedawcę względów natury ekonomicznej⁸⁸. W konsekwencji można żądać unieważnienia umowy, które stanowi najdalej idący środek zaradczy, jakim dysponuje konsument, jedynie w przypadku, gdy brak zgodności ma wystarczające znaczenie.

161. Jednakże, jak wskazano w pkt 146 niniejszej opinii, przeciętny konsument, właściwie poinformowany oraz dostatecznie uważny i rozsądny, może oczekiwać, że zostaną spełnione wymogi prawne do celów homologacji typu WE pojazdów, nawet w braku szczególnych warunków umownych. W przypadku stosowania urządzenia ograniczającego skuteczność

⁸⁴ W tym względzie w szczególności nie można wymagać od konsumenta, aby przewidział wynik analizy dotyczącej kwalifikacji prawnej braku zgodności towaru z umową [zob. podobnie wyrok z dnia 3 października 2013 r., Duarte Hueros (C-32/12, EU:C:2013:637, pkt 40)].

⁸⁵ Pojęcie „braku zgodności z umową mającego »nikłe znaczenie«” zostało już użyte we wniosku dotyczącym dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie sprzedaży towarów konsumpcyjnych i związanych z tym gwarancji z dnia 18 czerwca 1996 r. [COM(95) 520 wersja ostateczna, s. 1]. W uzasadnieniu tego wniosku wskazano, że „[w] duchu kompromisu oraz w celu umożliwienia transpozycji dyrektywy dostosowanej do różnych tradycji krajowych dopuszczalne jest, aby państwa członkowskie ograniczały wybór konsumenta w przypadku braków zgodności mających nikłe znaczenie” (s. 14). Dyrektywa 1999/44 została ponadto uchylona ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2022 r. dyrektywą 2019/771, w której również nie zdefiniowano pojęcia „braku zgodności z umową mającego »nikłe znaczenie«”.

⁸⁶ Pragnę zauważyć, że w sprawie, w której zapadł wyrok z dnia 3 października 2013 r., Duarte Hueros (C-32/12, EU:C:2013:637, pkt 17, 18, 20), konsument zakupił samochód wyposażony w dach przesuwany, a gdy padał deszcz, woda przeciekała przez dach do wnętrza pojazdu. Ponieważ konsument ten domagał się rozwiązania umowy sprzedaży, sąd odsyłający uznał, że brak, który doprowadził do zawisłego przed nim sporu, ma „nikłe znaczenie” w rozumieniu art. 3 ust. 6 dyrektywy 1999/44. W opinii w sprawie Duarte Hueros (C-32/12, EU:C:2013:128, pkt 57) rzecznik generalna J. Kokott wskazała, że inne europejskie sądy, w szczególności także sądy najwyższe, w przypadkach, które wydawały się podobne, orzekały, iż nieszczelnego dachu kabrioletu w przypadku nowego samochodu nie można uznać za brak zgodności o nikłym znaczeniu, iż okoliczność, iż pojazd pomimo dostawania się do niego wody, nadal nadawał się do użytku jako środek transportu, nie grała żadnej roli w tamtych orzeczeniach.

⁸⁷ Zobacz podobnie M. Durovic, *Consumer sales law in the European Union, Comparative Consumer Sales Law*, 2018, s. 1–182, szczególnie s. 41.

⁸⁸ Wyrok z dnia 23 maja 2019 r., Füllä, C-52/18 (EU:C:2019:447, pkt 41 i przytoczone tam orzecznictwo).

działania niezgodnego z prawem w rozumieniu art. 5 ust. 1 i 2 rozporządzenia nr 715/2007 świadectwo zgodności nie jest prawidłowe⁸⁹. Tymczasem na podstawie art. 26 ust. 1 dyrektywy 2007/46 państwa członkowskie dokonują rejestracji i zezwalają na sprzedaż lub dopuszczenie do ruchu pojazdów wyłącznie, gdy pojazdy te mają ważne świadectwo zgodności wydane zgodnie z art. 18 tej dyrektywy.

162. Zatem, jak wskazano w odpowiedzi na pytanie pierwsze przedstawione w sprawie C-145/20, pojazd nie wykazuje w szczególności jakości, która jest normalna dla towarów tego samego rodzaju i jakiej konsument może racjonalnie oczekiwać w rozumieniu art. 2 ust. 2 lit. d) dyrektywy 1999/44, w sytuacji gdy pojazd ten jest wyposażony w niezgodne z prawem urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu art. 5 ust. 1 i 2 rozporządzenia nr 715/2007.

163. W tych okolicznościach jestem zdania, że braku zgodności rzeczzonego pojazdu z umową wynikającego z zastosowania takiego urządzenia nie można uznać za mający „nikłe znaczenie” w rozumieniu art. 3 ust. 6 dyrektywy 1999/44.

164. Na podstawie powyższych rozważań proponuję, aby na pytanie trzecie w sprawie C-145/20 odpowiedzieć, że art. 3 ust. 6 dyrektywy 1999/44 należy interpretować w ten sposób, iż braku zgodności z umową polegającego na obecności w danym pojeździe niezgodnego z prawem urządzenia ograniczającego skuteczność działania w rozumieniu art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007 w związku z art. 5 ust. 1 i 2 tego rozporządzenia nie można uznać za mający „nikłe znaczenie”, nawet przy założeniu, że gdyby konsument wiedział o istnieniu i działaniu tego urządzenia, mimo to kupiłby ten pojazd.

V. Wnioski

165. W świetle powyższych rozważań proponuję Trybunałowi, by na pytania prejudycjalne przedstawione przez Landesgericht Klagenfurt (sąd okręgowy w Klagenfurcie, Austria), Landesgericht Eisenstadt (sąd okręgowy w Eisenstadcie, Austria) i Oberster Gerichtshof (sąd najwyższy, Austria) odpowiedział następująco:

- 1) Artykuł 3 pkt 10 rozporządzenia (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów, zmienionego rozporządzeniem Komisji (WE) nr 692/2008 z dnia 18 lipca 2008 r., w związku z art. 5 ust. 1 tego rozporządzenia należy interpretować w ten sposób, że 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 pojazd porusza się na wysokości mniejszej niż 1000 metrów nad poziomem morza, podczas gdy poza tym przedziałem, na przestrzeni 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 tlenków azotu (NOx) ponad wartości dopuszczalne określone we wspomnianym rozporządzeniu, jest „urządzeniem ograniczającym skuteczność działania”.

⁸⁹ Zobacz również pkt 144 niniejszej opinii.

- 2) Artykuł 5 ust. 2 lit. a) rozporządzenia nr 715/2007, ze zmianami, należy interpretować w ten sposób, że urządzenie ograniczające skuteczność działania, które w pełni zapewnia recyrkulację spalin tylko wtedy, gdy temperatura zewnętrzna wynosi od 15 do 33 stopni Celsjusza, a wysokość, na jakiej pojazd się porusza, jest mniejsza niż 1000 metrów, nie jest objęte ustanowionym w tym przepisie wyjątkiem od zakazu stosowania takich urządzeń, związanym z ochroną silnika przed uszkodzeniem lub wypadkiem oraz bezpiecznym użytkowaniem pojazdu, jeżeli urządzenie to jest stosowane głównie do sterowania częściami takimi jak zawór EGR, wymiennik EGR i filtr cząstek stałych w silnikach wysokoprężnych.
- 3) Artykuł 5 ust. 1 i 2 rozporządzenia nr 715/2007, ze zmianami, należy interpretować w ten sposób, że zgodność z prawem urządzenia ograniczającego skuteczność działania nie zależy od tego, czy urządzenie to znajdowało się w pojeździe w chwili jego wyprodukowania, czy też zostało zainstalowane dopiero później w ramach naprawy w rozumieniu art. 3 ust. 2 dyrektywy 1999/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 maja 1999 r. w sprawie niektórych aspektów sprzedaży towarów konsumpcyjnych i związanych z tym gwarancji.
- 4) Artykuł 2 ust. 2 lit. d) dyrektywy 1999/44 należy interpretować w ten sposób, iż pojazd silnikowy objęty zakresem stosowania rozporządzenia nr 715/2007, ze zmianami, nie wykazuje jakości, która jest normalna dla towarów tego samego rodzaju i jakiej konsument może racjonalnie oczekiwać, w sytuacji gdy pojazd ten jest wyposażony w niezgodne z prawem urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu art. 3 ust. 10 tego rozporządzenia w związku z art. 5 ust. 2 wspomnianego rozporządzenia, nawet jeśli wspomniany pojazd jest objęty ważną homologacją typu WE.
- 5) Artykuł 3 ust. 6 dyrektywy 1999/44 należy interpretować w ten sposób, że braku zgodności z umową polegającego na obecności w danym pojeździe niezgodnego z prawem urządzenia ograniczającego skuteczność działania w rozumieniu art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007 w związku z art. 5 ust. 1 i 2 tego rozporządzenia nie można uznać za mający „nikłe znaczenie”, nawet przy założeniu, że gdyby konsument wiedział o istnieniu i działaniu tego urządzenia, mimo to kupiłby ten pojazd.