



Sbírka soudních rozhodnutí

STANOVISKO GENERÁLNÍHO ADVOKÁTA
ATHANASIA RANTOSE
přednesené dne 23. září 2021¹

Věci C-128/20, C-134/20 a C-145/20

GSMB Invest GmbH & Co. KG

proti

Auto Krainer Gesellschaft mbH

[žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná Landesgericht Klagenfurt (zemský soud v Klagenfurtu, Rakousko)]

a

IR

proti

Volkswagen AG

[žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná Landesgericht Eisenstadt (zemský soud v Eisenstadtu, Rakousko)]

a

DS

proti

Porsche Inter Auto GmbH & Co. KG,

Volkswagen AG

[žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná Oberster Gerichtshof (Nejvyšší soud, Rakousko)]

„Řízení o předběžné otázce – Sbližování právních předpisů – Nařízení (ES) č. 715/2007 – Motorová vozidla – Článek 3 bod 10 – Článek 5 odst. 1 a 2 – Vznětové motory – Emise znečišťujících látek – Software nainstalovaný do řídicí jednotky motoru – Ventil pro recirkulaci výfukových plynů – Snížení emisí oxidu dusíku omezené ‚teplotním oknem‘ – Odpojovací zařízení – Přípustnost takového zařízení v případě oprávněné potřeby z důvodu ochrany motoru proti poškození nebo poruše – Zařízení namontované v rámci opravy vozidla – Směrnice 1999/44/ES – Prodej spotřebního zboží a záruky na toto zboží – Zboží, které je v souladu s kupní smlouvou – Článek 2 odst. 2 písm. d) – Domněnka souladu zboží, jež vykazuje jakost, která je obvyklá u zboží tohoto druhu a kterou může spotřebitel rozumně očekávat – Platné ES schválení typu – Článek 3 odst. 6 – Koupě dotyčného vozidla i v případě, že by spotřebitel v okamžiku prodeje věděl o existenci odpojovacího zařízení – Nevýznamný rozpor se smlouvou“

¹ – Původní jazyk: francouzština.

I. Úvod

1. Článek 11 SFEU stanoví, že „[p]ožadavky na ochranu životního prostředí musí být zahrnuty do vymezení a provádění politik a činností Unie, zejména s ohledem na podporu udržitelného rozvoje“. Zvýšené povědomí o důležitosti ochrany životního prostředí se odráží zejména ve vůli normotvůrce Evropské unie omezit emise znečišťujících látek².

2. V tomto smyslu se právní úprava týkající se motorových vozidel postupně zpřísňuje³, zejména s přijetím nařízení (ES) č. 715/2007⁴. Výrobci vozidel se musí nutně přizpůsobit novým společným technickým požadavkům týkajícím se schvalování takových vozidel, což může být příčinou sporů s veřejnými orgány a spotřebiteli.

3. Ve věci, ve které byl vydán rozsudek ze dne 17. prosince 2020, X (Odpojovací zařízení vznětového motoru) (C-693/18, dále jen „rozsudek X“, EU:C:2020:1040), bylo dotyčnému výrobcí automobilů vytýkáno, že uvedl do provozu vozidla vybavená počítačovým softwarem, jehož cílem bylo zkreslit výsledky kontrol emisí znečišťujících plynů, zejména NOx⁵. V tomto rozsudku Soudní dvůr poprvé poskytl výklad pojmu „odpojovací zařízení“ ve smyslu čl. 3 bodu 10 nařízení č. 715/2007 a určil, v jakém rozsahu je jeho použití nepřípustné s ohledem na čl. 5 odst. 2 písm. a) uvedeného nařízení, který stanoví výjimky ze zákazu odpojovacích zařízení, mimo jiné z důvodu ochrany motoru proti poškození nebo poruše a bezpečného provozu vozidla.

4. Tři projednávané věci navazují na uvedenou věc v tom ohledu, že se týkají vozidel vybavených softwarem, který je zakomponovaný do řídicí jednotky motoru a za určitých teplotních a výškových podmínek v provozu omezuje snížení emisí NOx, v důsledku čehož dochází k překročení mezní hodnoty stanovené v nařízení č. 715/2007. V podstatě byly položeny tyto předběžné otázky: představuje software tohoto druhu „odpojovací zařízení“ ve smyslu čl. 3 bodu 10 tohoto nařízení? Pokud ano, může být tento software přípustný na základě čl. 5 odst. 2 písm. a) uvedeného nařízení? Pro případ, že uvedený software není přípustný, může být jeho použití důvodem pro zrušení prodeje z důvodu rozporu vozidla se smlouvou na základě směrnice 1999/44/ES⁶?

5. Vzhledem k existujícím vazbám mezi projednávanými věcmi, zejména s ohledem na skutečnost, že právní otázky v nich vznesené se v podstatném rozsahu překrývají, bylo považováno za vhodné předložit k nim společné stanovisko, přestože se Soudní dvůr rozhodl tyto věci s ohledem na jejich zvláštní rysy nespojit.

² – Podle Světové zdravotnické organizace (WHO) představuje znečištění ovzduší hlavní environmentální riziko pro zdraví. Viz zpráva Světové zdravotnické organizace s názvem „Ambient air pollution: A global assessment of exposure and burden of disease“, 13. května 2016, s. 15.

³ – Pokud jde o navazující normy Euro v oblasti emisí oxidu dusíku (NOx), viz informační dokument Evropského účetního dvora s názvem „Reakce EU na skandál ‚dieselgate‘“, únor 2019, s. 9.

⁴ – Nařízení Evropského parlamentu a Rady ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla (Úř. věst. 2007, L 171, s. 1), ve znění nařízení Komise (ES) č. 692/2008 ze dne 18. července 2008 (Úř. věst. 2008, L 199, s. 1) (dále jen „nařízení č. 715/2007“).

⁵ – Viz rozsudek X, bod 27.

⁶ – Směrnice Evropského parlamentu a Rady ze dne 25. května 1999 o některých aspektech prodeje spotřebního zboží a záruk na toto zboží (Úř. věst. 1999, L 171, s. 12; Zvl. vyd. 15/04, s. 223).

II. Právní rámec

A. Unijní právo

1. Směrnice 1999/44

6. Body 1 a 8 odůvodnění směrnice 1999/44 uvádí:

„(1) vzhledem k tomu, že podle čl. 153 odst. 1 a 3 [ES] přispěje Společenství k dosažení vysoké úrovně ochrany spotřebitele prostřednictvím opatření, která Společenství přijme podle článku 95 [ES];

[...]

(8) vzhledem k tomu, že za účelem usnadnění použití zásady souladu zboží se smlouvou je vhodné zavést vyvratitelnou domněnku souladu se smlouvou, kterou je možno použít ve většině případů; že tato domněnka neomezuje zásadu smluvní volnosti; že v případě neexistence zvláštních smluvních podmínek, jakož i v případě použití doložky o minimální ochraně, mohou být prvky uvedené v této domněnce použity k určení rozporu zboží se smlouvou; že jakost a provedení, které může spotřebitel rozumně očekávat, závisí mimo jiné rovněž na tom, zda je zboží nové nebo použité; že prvky uvedené v domněnce platí současně; že je-li některý prvek uvedený v domněnce podle okolností konkrétního případu nepoužitelný, zůstává platnost ostatních prvků domněnky nedotčena.“

7. Článek 1 této směrnice, nadepsaný „Oblast působnosti a definice“, v odstavci 1 stanoví:

„Cílem této směrnice je sblížit právní a správní předpisy jednotlivých členských států týkající se některých aspektů prodeje spotřebního zboží a záruk na spotřební zboží s cílem zajistit jednotnou základní úroveň ochrany spotřebitele v rámci vnitřního trhu.“

8. Článek 2 uvedené směrnice, nadepsaný „Soulad se smlouvou“, stanoví:

„1. Prodávající je povinen předat spotřebiteli zboží, které je v souladu s kupní smlouvou.

2. Předpokládá se, že spotřební zboží je v souladu se smlouvou, jestliže:

- a) souhlasí s popisem prodávajícího a má vlastnosti spotřebního zboží, které prodávající spotřebiteli předvedl ve formě vzorku nebo vzoru;
- b) se hodí k účelu, který spotřebitel požadoval a o němž prodávajícího informoval v době uzavření smlouvy a s nímž prodávající souhlasil;
- c) se hodí k účelům, ke kterým se zboží tohoto druhu obvykle používá;
- d) vykazuje jakost a vlastnosti, které jsou obvyklé u zboží tohoto druhu a které může spotřebitel rozumně očekávat s ohledem na charakter spotřebního zboží, a rovněž zejména na veřejné vyjádření v reklamě nebo na etiketách prodávajícího, výrobce nebo jeho zástupce o konkrétních vlastnostech zboží.

3. Ve smyslu tohoto článku se nejedná o rozpor se smlouvou v případě, že spotřebitel v okamžiku uzavření smlouvy věděl o rozporu se smlouvou nebo pokud o něm rozumně nemohl nevědět nebo pokud rozpor se smlouvou vznikl na základě materiálu dodaného spotřebitelem.

[...]

9. Článek 3 téže směrnice, nadepsaný „Práva spotřebitele“, stanoví:

„1. Prodávající odpovídá spotřebiteli za každý rozpor se smlouvou existující v okamžiku dodání spotřebního zboží.

2. V případě rozporu se smlouvou má spotřebitel nárok buď na bezplatné uvedení spotřebního zboží do stavu odpovídajícího smlouvě prostřednictvím opravy, nebo náhradního dodání zboží podle ustanovení odstavce 3 nebo na přiměřené snížení kupní ceny nebo na odstoupení od smlouvy podle ustanovení odstavců 5 a 6.

3. Spotřebitel může požadovat u prodávajícího nejprve bezplatnou opravu nebo bezplatné náhradní dodání spotřebního zboží za předpokladu, že takové plnění není nemožné nebo nepoměrné.

Zjednání nápravy se považuje za nepoměrné v případě, že by pro prodávajícího znamenalo vznik nákladů, které by ve srovnání s ostatními možnostmi zjednání nápravy zohlednily:

- hodnotu, kterou by spotřební zboží mělo bez rozporu se smlouvou,
- význam rozporu se smlouvou

a

- značné obtíže, které by zjednání nápravy představovalo pro spotřebitele.

Oprava nebo náhradní dodání zboží se musí uskutečnit v přiměřené lhůtě a bez značných obtíží pro spotřebitele, přičemž je třeba vzít v úvahu druh spotřebního zboží a účel, pro který spotřebitel spotřební zboží vyžadoval.

[...]

5. Spotřebitel může požadovat přiměřené snížení kupní ceny nebo může odstoupit od smlouvy:

- jestliže nemá nárok na opravu ani na náhradní dodání zboží

nebo

- jestliže prodávající nezjednal nápravu v přiměřené lhůtě

nebo

- jestliže prodávající nezjednal nápravu bez značných obtíží pro spotřebitele.

6. Při nevýznamném rozporu se smlouvou nemá spotřebitel právo odstoupit od smlouvy.“

2. Nařízení č. 715/2007

10. Body 7 a 17 odůvodnění nařízení č. 715/2007 zní:

„(7) Při stanovení emisních norem je důležité zohlednit jejich dopad na trhy a konkurenceschopnost výrobců, přímé a nepřímé náklady, které podnikům vzniknou, a jejich výhody, pokud jde o podporu inovací, zlepšení kvality ovzduší a snížení zdravotních nákladů, prodloužení očekávané délky života a důsledky pro celkový dopad emisí CO₂.

[...]

(17) Za účelem toho, aby mezi členskými státy nevznikaly technické překážky obchodu, je potřebná standardizovaná metoda měření spotřeby paliva a emisí oxidu uhličitého. Dále je také nutné zajistit, aby zákazníci a uživatelé dostávali objektivní a přesné informace.“

11. Článek 1 tohoto nařízení, nadepsaný „Předmět“, v odstavci 1 uvádí:

„Toto nařízení stanoví společné technické požadavky pro schvalování typu motorových vozidel (dále jen ‚vozidel‘) a náhradních dílů, jako jsou náhradní zařízení k regulaci znečišťujících látek, z hlediska emisí.“

12. Článek 3 uvedeného nařízení, nadepsaný „Definice“, v bodech 10 a 13 stanoví:

„Pro účely tohoto nařízení a jeho prováděcích opatření se použijí tyto definice:

[...]

10) ‚odpojovacím zařízením‘ se rozumí konstrukční prvek vozidla, který snímá teplotu, rychlost vozidla, otáčky motoru, zařazený rychlostní stupeň, podtlak v sacím potrubí nebo jakýkoli jiný parametr, aby se aktivovala, měnila, zpomalovala nebo deaktivovala činnost jakékoli části systému regulace emisí, která snižuje účinnost systému regulace emisí za podmínek, jejichž výskyt lze očekávat při běžném provozu a používání vozidla.

[...]

13) ‚náhradním zařízením k regulaci znečišťujících látek‘ se rozumí zařízení k regulaci znečišťujících látek nebo soubor takových zařízení, který je určen jako náhrada původního zařízení k regulaci znečišťujících látek“ a může být schválen jako samostatný technický celek podle směrnice 70/156/EHS^[7].“

13. Článek 4 téhož nařízení, nadepsaný „Povinnosti výrobců“, v odstavcích 1 a 2 uvádí:

„1. Výrobci prokáží, že všechna nová vozidla, která jsou prodávána, registrována nebo uváděná do provozu ve Společenství jsou typově schválena v souladu s tímto nařízením a jeho prováděcími opatřeními. Výrobci také prokáží, že všechna nová náhradní zařízení regulaci znečišťujících látek, u nichž je požadováno schválení typu, která jsou prodávána nebo uváděná do provozu ve Společenství, jsou typově schválena v souladu s tímto nařízením a jeho prováděcími opatřeními.

⁷ – Směrnice Rady ze dne 6. února 1970 o sblížování právních předpisů členských států týkajících se schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel (Úř. věst. 1970, L 42, s. 1; Zvl. vyd. 13/01, s. 44).

Tyto povinnosti zahrnují splnění mezních hodnot emisí stanovených v příloze I a prováděcích opatření uvedených v článku 5.

2. Výrobci zajistí, že budou splněny postupy schvalování typu pro ověření shodnosti výroby, životnosti zařízení k regulaci znečišťujících látek a shodnosti v provozu.

Technická opatření, která výrobci přijmou, musejí kromě toho zajišťovat, že emise z výfuku a emise způsobené vypařováním budou v souladu s tímto nařízením účinně omezeny po celou běžnou životnost vozidla za běžných podmínek používání. [...]"

14. Článek 5 nařízení č. 715/2007, nadepsaný „Požadavky a zkoušky“, zní v odstavcích 1 a 2 takto:

„1. Výrobce vybaví vozidla tak, aby konstrukční části, které by mohly mít vliv na emise, byly navrhované, konstruované a namontované tak, aby vozidlo při běžném použití vyhovovalo tomuto nařízení a jeho prováděcím opatřením.

2. Použití odpojovacích zařízení snižujících účinnost systému regulace emisí se zakazuje. Zákaz neplatí v těchto případech:

a) potřeba tohoto zařízení je oprávněná z důvodu ochrany motoru proti poškození nebo poruše a bezpečného provozu vozidla;

b) zařízení je funkční pouze při startování motoru;

nebo

c) podmínky jsou v podstatné míře zahrnuty do zkušebních postupů pro ověřování emisí způsobených vypařováním a průměrných emisí z výfuku.“

15. Příloha I tohoto nařízení, nadepsaná „Mezní hodnoty emisí“, stanoví mezní hodnoty emisí NO_x, zejména pro vozidla generace Euro 5, která jsou předmětem tabulky 1.

3. Směrnice 2007/46//ES

16. Směrnice 2007/46/ES⁸ byla zrušena nařízením (EU) 2018/858⁹, s účinkem od 1. září 2020, v souladu s článkem 88 posledně uvedeného nařízení. Nicméně s ohledem na dobu rozhodnou z hlediska dotčených skutkových okolností je na spory v původních řízeních tato směrnice nadále použitelná.

⁸ – Směrnice Evropského parlamentu a Rady ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla (rámcová směrnice) (Úř. věst. 2007, L 263, s. 1), ve znění nařízení Komise (EU) č. 214/2014 ze dne 25. února 2014 (Úř. věst. 2014, L 69, s. 3, dále jen „směrnice 2007/46“).

⁹ – Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) ze dne 30. května 2018 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a č. 595/2009 a o zrušení směrnice 2007/46/ES (Úř. věst. 2018, L 151, s. 1).

17. Bod 3 odůvodnění uvedené směrnice zněl:

„Technické požadavky použitelné na systémy, konstrukční části, samostatné technické celky a vozidla je třeba harmonizovat a specifikovat v regulačních aktech. Tyto regulační akty by měly mít především za cíl zajistit vysokou míru bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, ochrany zdraví, ochrany životního prostředí, energetické účinnosti a ochrany proti neoprávněnému použití.“

18. Článek 1 uvedené směrnice, nadepsaný „Předmět“, stanovil:

„Tato směrnice stanoví harmonizovaný rámec zahrnující správní ustanovení a obecné technické požadavky pro schvalování všech nových vozidel v její oblasti působnosti a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla, za účelem usnadnění jejich registrace, prodeje a uvádění do provozu ve Společenství.

[...]

Zvláštní technické požadavky na konstrukci a fungování vozidel se stanoví za použití této směrnice v regulačních aktech, jejichž vyčerpávající seznam je uveden v příloze IV.“

19. Článek 3 směrnice 2007/46, nadepsaný „Definice“, v bodech 5 a 36 stanovil:

„Pro účely této směrnice a regulačních aktů uvedených v příloze IV se, není-li v nich stanoveno jinak, rozumí:

[...]

5. ‚ES schválením typu‘ postup, kterým členský stát osvědčuje, že určitý typ vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku vyhovuje příslušným správním ustanovením a technickým požadavkům této směrnice a regulačních aktů uvedených v příloze IV nebo XI;

[...]

36. ‚prohlášením o shodě‘ dokument uvedený v příloze IX vydaný výrobcem a osvědčující, že vozidlo náležející do série typu schváleného v souladu s touto směrnicí splňovalo v době výroby požadavky všech regulačních aktů.“

20. Článek 4 této směrnice, nadepsaný „Povinnosti členských států“ stanovil:

„1. Členské státy zajistí, aby výrobci žádající o schválení splnili své povinnosti podle této směrnice.

2. Členské státy schválí pouze taková vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky, jež splňují požadavky této směrnice.

3. Členské státy provedou registraci nebo povolí prodej nebo uvedení do provozu pouze těch vozidel, konstrukčních částí a samostatných technických celků, jež splňují požadavky této směrnice.

[...]“

21. Článek 5 uvedené směrnice, nadepsaný „Povinnosti výrobců“, v odstavci 1 zněl takto:

„Výrobce odpovídá schvalovacímu orgánu za všechna hlediska postupu schvalování a za zajištění shodnosti výroby, ať už je výrobce přímo zapojen do všech stupňů výroby vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, či nikoliv.“

22. Článek 18 též směrnice, nadepsaný „Prohlášení o shodě“ v odstavci 1 uváděl:

„Výrobce jako držitel ES schválení typu vozidla vydává prohlášení o shodě, jímž musí být opatřeno každé vozidlo, ať úplné, neúplné nebo dokončené, jež bylo vyrobeno ve shodě se schváleným typem vozidla.“

[...]“

23. Článek 26 směrnice 2007/46 nadepsaný „Registrace, prodej a uvedení vozidel do provozu“ v odstavci 1 stanovil:

„Aniž jsou dotčeny články 29 a 30, zaregistrují členské státy vozidla a povolí jejich prodej nebo uvedení do provozu pouze tehdy, jsou-li opatřena platným prohlášením o shodě vydaným v souladu s článkem 18.“

[...]“

24. Příloha IV uvedené směrnice, nadepsaná „Soupis požadavků pro ES schválení typu vozidla“, se v části I, nadepsané „Seznam právních předpisů k ES schválení typu vozidla vyráběného v neomezených sériích“, týkala nařízení č. 715/2007 z hlediska „[e]mis[í] z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a 6)/přístup[u] k informacím“.

25. Příloha IX¹⁰ uvedené směrnice, nadepsaná „ES Prohlášení o shodě“, obsahovala bod 0, nadepsaný „Cíle“, který stanovil, že prohlášení o shodě je osvědčení, které výrobce vozidla vydává kupujícímu, aby ho ujistil, že vozidlo, které získal, splňovalo v době výroby platné právní předpisy Evropské unie.

4. Nařízení č. 692/2008

26. Článek 1 nařízení č. 692/2008, nadepsaný „Předmět“, stanoví:

„Toto nařízení stanoví opatření pro provádění článků 4, 5 a 8 nařízení [č. 715/2007].“

¹⁰ – Znění této přílohy vyplývá z nařízení ze dne 1. června 2017, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla, mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES, nařízení Komise (ES) č. 692/2008 a nařízení Komise (EU) č. 1230/2012 a zrušuje nařízení Komise (ES) č. 692/2008 (Úř. věst. 2017, L 175, s. 1).

27. Článek 2 nařízení č. 692/2008, nadepsaný „Definice“, v bodech 8 a 18 stanoví:

„Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

[...]

8. ‚typem zařízení k regulaci znečišťujících látek‘ katalyzátory a filtry částic, které se neliší v těchto zásadních aspektech:

[...]

18. ‚systémem pro regulaci emisí‘ v rámci palubního diagnostického systému [OBD] elektronická řídicí jednotka motoru a všechny součásti související s emisemi z výfuku nebo s emisemi způsobenými vypařováním, které dodávají vstupní signály nebo přijímají signály z řídicí jednotky.“

28. Článek 3 tohoto nařízení, nadepsaný „Požadavky pro schválení typu“, v odstavci 9 stanoví:

„Zkouška typu 6 měřící emise při nízkých teplotách stanovená v příloze VIII se nepoužije na vozidla se vznětovým motorem.

Při žádosti o schválení typu výrobcí nicméně schvalovacímu orgánu předloží informace prokazující, že zařízení pro následné zpracování NO_x dosahuje dostatečně vysoké teploty pro účinné fungování, a to před uplynutím 400 sekund po studeném startu za teploty –7 °C, jak je popsáno ve zkoušce typu 6.

Kromě toho výrobce schvalovacímu orgánu poskytne informace o strategii fungování systému recirkulace výfukových plynů, včetně jeho fungování za nízkých teplot.

[...]“

29. Článek 10 uvedeného nařízení, nadepsaný „Zařízení k regulaci znečišťujících látek“, zní v odstavci 1 takto:

„Výrobce zajistí, aby náhradní zařízení k regulaci znečišťujících látek, jež mají být namontována do vozidel se ES schválením typu spadajících do oblasti působnosti nařízení [č. 715/2007], měla ES schválení typu jakožto samostatné technické celky ve smyslu čl. 10 odst. 2 směrnice [2007/46] v souladu s článkem 12, článkem 13 a přílohou XIII tohoto nařízení.

Katalyzátory a filtry částic se pro účely tohoto nařízení považují za zařízení k regulaci znečišťujících látek.“

30. Příloha I téhož nařízení, nadepsaná „Správní předpisy pro ES schválení typu“, v bodě 3.3, nadepsaném „Rozšíření pro životnost zařízení k regulaci znečišťujících látek (zkouška typu 5)“, uvádí:

„3.3.1. Schválení typu se rozšíří na různé typy vozidla za předpokladu, že níže specifikované parametry vozidla, motoru nebo zařízení k regulaci znečišťujících látek jsou identické nebo zůstávají v mezích předepsané tolerance.

3.3.1.1. Vozidlo:

[...]

3.3.1.2. Motor

[...]

3.3.1.3. Parametry systému k regulaci znečišťujících látek:

[...]

c) Recirkulace výfukových plynů:

je nebo není

typ (chlazený nebo nechlazený, aktivní nebo pasivní řízení, vysoký nebo nízký tlak).

[...]“

31. Příloha XI nařízení č. 692/2008, nadepsaná „Schvalovací zkoušky palubního diagnostického systému (OBD)“ stanoví v dodatku 2 týkajícím se „[z]ákladní[ch] vlastnost[í] rodiny vozidel“:

„[...]

Motor:

[...]

Systém pro regulaci emisí:

[...]

– druh filtru částic;

[...]

– recirkulace výfukových plynů (je na vozidle nebo není).

[...]“

5. Nařízení (EU) 2016/427

32. Body 1, 2 a 4 odůvodnění nařízení č. 2016/427¹¹ zní:

- „(1) Nařízení [č. 715/2007] vyžaduje, aby Komise přezkoumávala postupy, zkoušky a požadavky týkající se schválení typu, které jsou stanoveny v nařízení Komise (ES) č. 692/2008, a aby je v případě potřeby upravovala tak, aby přiměřeně odrážely emise vznikající při skutečném provozu na silnici.
- (2) Komise v tomto ohledu provedla podrobnou analýzu na základě vlastního výzkumu a externích informací a zjistila, že emise z vozidel Euro 5/6 při skutečném provozu na silnici výrazně přesahují emise naměřené v regulačním novém evropském jízdním cyklu (NEDC), a to zejména pokud jde o emise NO_x z naftových vozidel.

[...]

- (4) Komise v lednu 2011 ustavila pracovní skupinu, v níž jsou zapojeny všechny zúčastněné strany a jejímž cílem je vyvinout zkušební postup pro emise při skutečném provozu, který lépe odráží emise měřené na silnici. [...]"

33. Článek 1 nařízení č. 2016/427 stanoví:

„Nařízení [č. 692/2008] se mění takto:

1) V článku 2 se doplňují nové odstavce 41 a 42, které znějí:

- „41. ‚emisemi při skutečném provozu‘ emise vozidla za běžných podmínek používání;
42. ‚přenosným systémem pro měření emisí (PEMS)‘ přenosný systém pro měření emisí splňující požadavky stanovené v dodatku 1 přílohy IIIA.“

6. Nařízení 2017/1151

34. Body 1 a 3 odůvodnění nařízení 2017/1151¹² zní:

- „(1) Nařízení Komise [č. 692/2008], kterým se provádí a mění nařízení [č. 715/2007], stanoví, že lehká užitková vozidla se mají zkoušet v souladu s novým evropským jízdním cyklem (NEDC).
- (2) Na základě průběžného přezkumu příslušných postupů, zkušebních cyklů a výsledků zkoušek podle čl. 14 odst. 3 nařízení [č. 715/2007] je zjevné, že informace o spotřebě paliva a emisích CO₂ u vozidel zkoušených v souladu s NEDC již nejsou přiměřené a neodrážejí skutečné emise.

¹¹ – Nařízení Komise ze dne 10. března 2016, kterým se mění nařízení (ES) č. 692/2008 z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 6) (Úř. věst. 2016, L 82, s. 1).

¹² – Ve znění nařízení Komise (EU) 2017/1154 ze dne 7. června 2017 (Úř. věst. 2017, L 175, s. 708) (dále jen „nařízení 2017/1151“).

(3) V této souvislosti je vhodné provést celosvětově harmonizované zkušební postupy pro lehká užitková vozidla (WLTP) do právních předpisů EU, a stanovit tak nový regulativní zkušební postup.“

35. Článek 1 nařízení č. 2017/1151, nadepsaný „Předmět“, stanoví:

„Tímto nařízením se stanoví opatření k provedení nařízení [č. 715/2007].“

36. Příloha IIIA nařízení 2017/1151, nadepsaná „Ověřování emisí v reálném provozu“, stanoví:

[...]

4.1. Výkonnost z hlediska emisí v reálném provozu se prokazuje zkoušením vozidel na silnici v normálním jízdním režimu, za běžných jízdních podmínek a s normálním užitečným zatížením. Zkouška emisí v reálném provozu je reprezentativní pro vozidla na skutečných jízdních trasách a s normálním zatížením.

[...]

5.2.1. Zkouška se provádí v okolních podmínkách stanovených v tomto oddíle. Okolní podmínky se stávají ‚rozšířenými‘, je-li rozšířena alespoň jedna z podmínek týkajících se teploty a nadmořské výšky. Korekční faktor pro rozšířené podmínky pro účely korekce ohledně teploty a nadmořské výšky se použije jen jednou. Je-li zkouška nebo jen některá její část provedena za podmínek vymykajících se normálním nebo rozšířeným podmínkám, je zkouška neplatná.

5.2.2. Mírné podmínky nadmořské výšky: nadmořská výška nižší nebo rovna 700 m n. m.

5.2.3. Rozšířené podmínky nadmořské výšky: nadmořská výška vyšší než 700 m n. m. a nižší nebo rovna 1300 m n. m.

5.2.4. Mírné teplotní podmínky: teplota vyšší nebo rovna 273,15 K (0 °C) a nižší nebo rovna 303,15 K (30 °C).

5.2.5. Rozšířené teplotní podmínky: teplota vyšší nebo rovna 266,15 K (–7 °C) a nižší než 273,15 K (0 °C) nebo vyšší než 303,15 K (30 °C) a nižší nebo rovna 308,15 K (35 °C).

[...]“

7. Směrnice (EU) 2019/771

37. Podle článku 23 směrnice (EU) 2019/771¹³ se směrnice 1999/44 zrušuje s účinkem ode dne 1. ledna 2022.

¹³ – Směrnice Evropského parlamentu a Rady ze dne 20. května 2019 o některých aspektech smluv o prodeji zboží, o změně nařízení (EU) 2017/2394 a směrnice 2009/22/ES a o zrušení směrnice 1999/44 (Úř. věst. 2019, L 136, s. 28).

38. Článek 1 směrnice 2019/771, nadepsaný „Předmět a účel“, stanoví:

„Účelem této směrnice je přispět k řádnému fungování vnitřního trhu a zároveň poskytovat vysokou úroveň ochrany spotřebitele tím, že stanoví společná pravidla týkající se určitých požadavků na kupní smlouvy uzavírané mezi prodávajícími a spotřebiteli, zejména pravidla týkající se souladu zboží se smlouvou, prostředků nápravy v případě nesouladu se smlouvou, podmínek pro uplatnění uvedených prostředků nápravy a obchodní záruky.“

39. Článek 7 této směrnice, nadepsaný „Objektivní požadavky na soulad“, v odstavci 1 stanoví:

„Kromě toho, že splňuje veškeré subjektivní požadavky na soulad, musí zboží:

- a) být vhodné k účelům, pro které by se zboží stejného druhu obvykle použilo, s případným přihlédnutím ke stávajícímu unijnímu a vnitrostátnímu právu, technickým normám, nebo pokud takové technické normy neexistují, k použitelným kodexům chování daného odvětví;

[...]“

B. Rakouské právo

40. Ustanovení § 871 odst. 1 Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (všeobecný občanský zákoník, dále jen „ABGB“) stanoví:

„Jestliže jedna strana byla na omylu o obsahu projevu, který učinila anebo který došel druhé straně, a omyl se týká hlavní věci nebo její podstatné vlastnosti, k níž se úmysl převážně vázal a byl projevem, nevznikne pro ni závazek, pokud druhá strana dala k omylu podnět, nebo pokud jí musel být omyl z okolností zřejmý, nebo pokud byl včas odhalen.“

41. Ustanovení § 879 odst. 1 ABGB zní:

„Smlouva, která odporuje zákonnému zákazu nebo dobrým mravům, je neplatná.“

42. Ustanovení § 922 odst. 1 ABGB uvádí:

„Jestliže někdo jinému přenechá věc za úplatu, odpovídá za to, že věc je v souladu se smlouvou. Odpovídá tedy za to, že věc má vlastnosti výslovně vymíněné nebo obvykle předpokládané, že odpovídá popisu, vzorku nebo typu, a že je vhodná k užití stanoveným způsobem nebo způsobem odpovídajícím povaze právního jednání.“

43. Ustanovení § 932 odst. 1 a 4 ABGB zní:

„1) Přebírající může z důvodu vady požadovat nápravu (opravu nebo dodání chybějícího), výměnu věci, přiměřené snížení úplaty (snížení ceny) nebo zrušení smlouvy (navrácení plnění).

[...]

4) Není-li vylepšení ani výměna možná nebo by byla pro předávajícího spojena s nepřiměřeně vysokými náklady, má osoba, která věc obdržela, právo na snížení ceny, nebo, nejedná-li se o nevýznamnou vadu, právo na navrácení plnění. [...]“

C. Německé právo

44. Podle § 25 odst. 2 Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung) [nařízení pro ES schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla (nařízení pro ES schvalování motorových vozidel), dále jen „EG-FGV“]:

„Za účelem odstranění vzniklých závad a zajištění souladu vozidel, konstrukčních částí nebo technických celků již uvedených do provozu může [Kraftfahrt-Bundesamt (Spolkový úřad pro provoz motorových vozidel, Německo, dále jen „KBA“)] přijmout doplňující ustanovení.“

III. Spory v původním řízení, předběžné otázky a řízení před Soudním dvorem

A. Věc C-128/20

45. Dne 9. ledna 2011 uzavřela společnost GSMB Invest GmbH & Co. KG kupní smlouvu se společností Auto Krainer Gesellschaft mbH týkající se automobilu značky Volkswagen, modelu VW Caddy Maxi Confortline 4MOTION, vybaveného vznětovým motorem EA 189 generace Euro 5 o objemu 2 litry (dále jen „vozidlo č. 1“). Toto vozidlo je vybaveno ventilem recirkulace výfukových plynů.

46. Dne 27. prosince 2017 podala společnost GSMB Invest k Landesgericht Klagenfurt (zemský soud v Klagenfurtu, Rakousko), který je předkládajícím soudem, žalobu na neplatnost této kupní smlouvy na základě § 879 odst. 1 a § 932 odst. 4 ABGB, oproti platbě úhrady za používání.

47. Společnost GSMB Invest před zmíněným soudem tvrdila, že uzavřela kupní smlouvu s přesvědčením, že kupuje nový vůz, který je ekologický a zejména s tím, že jeho emise výfukových plynů jsou v souladu se zákonnými ustanoveními. Avšak po aktualizaci softwaru zakomponovaného do řídicí jednotky motoru vozidla č. 1 (dále jen „dotyčný software“) provedené společností Volkswagen se systém čištění výfukových plynů deaktivoval při venkovní teplotě nižší než 15 stupňů Celsia a při venkovní teplotě vyšší než 33 stupňů Celsia, jakož i v nadmořské výšce vyšší než 1 000 metrů (dále jen „teplotní okno“). Toto okno podle uvedené společnosti představuje nepřipustný systém, jelikož není splněna žádná z výjimek ze zákazu odpojovacích zařízení stanovených v článku 5 nařízení č. 715/2007, která by byla oprávněným důvodem k jeho použití. Toto omezení čištění výfukových plynů podle ní neslouží k ochraně motoru vozidla č. 1, jelikož nedochází k přímému poškození motoru.

48. Společnost Auto Krainer toto tvrzení odmítla s tím, že teplotní okno používají všichni výrobci vozidel se vznětovými motory spadajícími do kategorie Euro 5. Úřad KBA, tedy německý úřad pro ES schvalování typu, podle ní vždy považoval toto okno za přípustné opatření ve smyslu nařízení č. 715/2007. Mimoto podle ní úřad KBA také po detailní kontrole dotčeného softwaru konstatoval, že aktualizace softwaru neměla žádné negativní dopady na životnost zařízení na snižování emisí do ovzduší.

49. Podle předkládajícího soudu z čl. 3 bodu 10 nařízení č. 715/2007 vyplývá, že teplotní okno je nepřipustným odpojovacím zařízením ve smyslu tohoto nařízení. Je tomu zejména proto, že ve většině zemí Evropské unie, konkrétně v Rakousku a Německu, se teplota prostředí pohybuje po

většinu roku pod 15 stupni Celsia a s ohledem na výškový profil terénu těchto zemí jsou vozidla často provozována v oblastech nacházejících se v nadmořské výšce nad 1 000 m n. m., což znamená, že jde o podmínky vyskytující se „při běžném provozu a používání vozidla“ ve smyslu uvedeného článku 3 bodu 10. Výjimka týkající se ochrany motoru stanovená v čl. 5 odst. 2 písm. a) tohoto nařízení tak nemůže sloužit jako právní základ pro použití odpojovacího zařízení, které se spouští při „běžných“ podmínkách provozu vozidel.

50. Předkládající soud dodává, že podle čl. 3 odst. 9 nařízení č. 692/2008 musí zařízení pro následné zpracování NOx dosáhnout po studeném startu za teploty –7 stupňů Celsia dostatečně vysoké teploty pro účinné fungování během 400 vteřin, jak je popsáno ve zkoušce typu 6. Schvalovací orgán nesmí udělit ES schválení typu, pokud tyto podmínky nebyly dostatečně prokázány. Z takto stanoveného důkazního břemene podle předkládajícího soudu vyplývá, že unijní normotvůrce měl za to, že teplotní okno nemůže být odůvodněné, pokud nesplňuje uvedené podmínky.

51. S ohledem na teplotní a výškové podmínky tak teplotní okno podle zmíněného soudu nezajišťuje plnou funkčnost za běžných provozních podmínek.

52. Za těchto podmínek se Landesgericht Klagenfurt (zemský soud v Klagenfurtu, Rakousko) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

- „1) Musí být čl. 5 odst. 1 nařízení [č. 715/2007] vykládán v tom smyslu, že je nepřípustné takové zařízení vozidla ve smyslu čl. 1 odst. 1 [tohoto nařízení], kdy je ventil pro recirkulaci výfukových plynů, tedy konstrukční část, která by mohla mít vliv na emise, konstruován tak, že míra recirkulace výfukových plynů, tedy podíl výfukových plynů, který je recirkulován, je upraven tak, že tento ventil zajišťuje nízkoemisní režim pouze za teplot mezi 15 a 33 stupni Celsia a do nadmořské výšky 1 000 m n. m. a mimo toto teplotní okno poklesne v průběhu deseti stupňů Celsia a ve výšce nad 1 000 m n. m. v průběhu 250 výškových metrů lineárně na nulu, a tím dochází ke zvýšení emisí NOx nad mezní hodnoty stanovené nařízením č. 715/2007?
- 2) Musí být slovní spojení „z důvodu ochrany motoru proti poškození nebo poruše“ obsažené v čl. 5 odst. 2 nařízení [č. 715/2007] vykládáno v tom smyslu, že způsob úpravy výfukových plynů, který slouží především ochraně součástí, jako je ventil [pro recirkulaci výfukových plynů] [(*Exhaust Gas Recirculation* (EGR))] [dále jen ‚ventil pro recirkulaci výfukových plynů‘¹⁴] a chladič recirkulace výfukových plynů a filtr pevných částic, tato ustanovení o výjimce nesplňuje?
- 3) Musí být čl. 5 odst. 1 nařízení [č. 715/2007] vykládán v tom smyslu, že způsob zpracování výfukových plynů, který zaručuje úplnou funkčnost zařízení ke snižování emisí pouze v teplotním rozmezí od 15 do 33 stupňů Celsia a v nadmořské výšce do 1 000 m n. m. (takzvané ‚teplotní okno‘), a není proto v Evropě, a zejména v Rakousku, v převážné části roku plně funkční, nesplňuje podmínky stanovené v čl. 5 odst. 1, jejichž ‚výskyt lze očekávat při běžném provozu a používání vozidla‘, a představuje nepřípustné odpojovací zařízení?“

53. Písemná vyjádření předložily společnosti GSMB Invest a Auto Krainer, německá vláda a Evropská komise. Tytéž zúčastněné strany rovněž poskytly písemné odpovědi na otázky položené Soudním dvorem.

¹⁴ – Ventil pro recirkulaci výfukových plynů je rovněž označován anglickou zkratkou „EGR“.

B. Věc C-134/20

54. Spotřebitel IR si v roce 2013 zakoupil motorové vozidlo Volkswagen, model VW Touran Confortline BMT, vybavené vznětovým motorem typu EA 189 generace Euro 5 o objemu 1,6 litru a výkonu 77 kW (dále jen „vozidlo č. 2“). Toto vozidlo je vybaveno ventilem recirkulace výfukových plynů.

55. Vozidlo č. 2 mělo původně v řídicí jednotce motoru nainstalován software s „režimem 0“ a „režimem 1“ (dále jen „přepínací logika“). Režim 1 byl použit pro zkoušku schvalování typu týkající se emisí znečišťujících látek, označovanou jako „*New European Driving Cycle*“ (NEDC), která se provádí v laboratoři. Pokud nebyly splněny podmínky charakteristické pro tuto zkoušku schvalování typu, spustil se režim 0, přičemž v takovém případě se snížila míra recirkulace výfukových plynů a změnilo se načasování a doba trvání vstřikování. Ve skutečném provozu bylo vozidlo č. 2 téměř výhradně v režimu 0, a tudíž nesplňovalo mezní hodnoty NO_x stanovené nařízením č. 715/2007. Z předkládacího rozhodnutí vyplývá, že předmětná přepínací logika tudíž představovala nepřípustné odpojovací zařízení ve smyslu čl. 5 odst. 1 a 2 tohoto nařízení.

56. Z předkládacího rozhodnutí rovněž vyplývá, že vozidlo č. 2 je technicky bezpečné a provozuschopné, a může tak být používáno v silničním provozu. Nicméně pokud by byl IR informován o tom, že toto vozidlo nesplňuje z důvodu softwaru, který je v něm nainstalován, požadavky stanovené právními předpisy, nekoupil by si jej.

57. Dopisem generálního dovozce vozidel značky Volkswagen v Rakousku ze dne 8. října 2015 byl IR informován o tom, že u vozidla č. 2 budou zapotřebí úpravy a že výrobce ponese náklady na veškeré opravy vyžadované v tomto ohledu. Následně byl IR vyzván, aby si do vozidla č. 2 nechal nainstalovat dotčený software, což bylo provedeno.

58. Cílem této aktualizace bylo zavést teplotní okno. Jelikož byl dotčený software schválen úřadem KBA, zmíněný úřad nezrušil vydané ES schválení typu. V tomto ohledu mimo jiné konstatoval neexistenci nepřípustného odpojovacího zařízení ve smyslu nařízení č. 715/2007. Úřad KBA neměl k dispozici žádné informace o tomto softwaru, jelikož si je nevyžádal.

59. IR podal k Landesgericht Eisenstadt (zemský soud v Eisenstadtu, Rakousko), který je předkládajícím soudem, žalobu na neplatnost kupní smlouvy na vozidlo č. 2 na základě § 871 ABGB.

60. Podle předkládajícího soudu nelze určit, zda je teplotní okno nezbytné k ochraně motoru vozidla č. 2 před poškozením ani zda dotčený software zvyšuje spotřebu paliva a produkci sazí a snižuje výkon a celkový počet najetých kilometrů u tohoto vozidla. Podle zmíněného soudu dále nelze určit, zda by byly splněny požadavky nařízení č. 715/2007 týkající se životnosti zařízení k regulaci znečišťujících látek, stanovené v čl. 4 odst. 2 uvedeného nařízení, pokud by byla aktualizace dotčeného softwaru provedena bez teplotního okna, ani zda se po provedení této aktualizace snížila tržní hodnota uvedeného vozidla.

61. Předkládající soud dodává, že podle rakouského práva se může smluvní partner osoby, jejíž souhlas je stížen podstatnou vadou spočívající v omylu, vyhnout právním důsledkům této vady tím, že zajistí, aby transakce byla uskutečněna v podobě, v jaké jí osoba, jejíž souhlas byl stížen touto vadou, podle svého přesvědčení uzavřela. V takovém případě by již posledně uvedená osoba neměla zájem na podání žaloby. Zmíněný soud má za to, že přepínací logika, kterou bylo

vozidlo č. 2 původně vybaveno, není v souladu s unijním právem. Společnost Volkswagen tvrdí, že instalací dotčeného softwaru do předmětného vozidla byly nároky IR uspokojeny a ten již nemá právní zájem na podání žaloby, což posledně uvedený zpochybňuje.

62. Předkládající soud uvádí, že pro účely rozhodnutí je nutné určit, zda dotčený software představuje technické řešení, které splňuje požadavky stanovené unijním právem, zejména nařízením č. 715/2007 a nařízením č. 692/2008. Pouze v takovém případě by nemusela být kupní smlouva na prodej vozidla č. 2 prohlášena za neplatnou a žaloba IR by musela být zamítnuta.

63. Za těchto podmínek se Landesgericht Eisenstadt (zemský soud v Eisenstadtu, Rakousko) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

- „1) Musí být čl. 5 odst. 1 nařízení [č. 715/2007] vykládán v tom smyslu, že je nepřipustné takové zařízení vozidla ve smyslu čl. 1 odst. 1 [tohoto nařízení], kdy je ventil pro recirkulaci výfukových plynů, tedy konstrukční část, která by mohla mít vliv na emise, konstruován tak, že míra recirkulace výfukových plynů, tedy podíl výfukových plynů, který je recirkulován, je upraven tak, že tento ventil zajišťuje nízkoemisní režim pouze za teplot mezi 15 a 33 stupni Celsia a do výšky 1 000 m n. m. a mimo toto teplotní okno poklesne v průběhu deseti stupňů Celsia a ve výšce nad 1 000 m n. m. v průběhu 250 výškových metrů lineárně na nulu, a tím dochází ke zvýšení emisí NO_x nad mezní hodnoty stanovené nařízením č. 715/2007?
- 2) Má pro posouzení první otázky význam, zda zařízení vozidla uvedené v první otázce je nezbytné k ochraně motoru před poškozeními?
- 3) Má pro posouzení druhé otázky význam skutečnost, zda částí motoru, kterou je třeba chránit před poškozením, je ventil pro recirkulaci výfukových plynů?
- 4) Má pro posouzení první otázky význam, zda zařízení vozidla uvedené v první otázce již bylo namontováno do vozidla při jeho výrobě, nebo zda úprava ventilu pro recirkulaci výfukových plynů popsaná v první otázce má být ve vozidle provedena jako oprava ve smyslu čl. 3 odst. 2 směrnice [1999/44]?“

64. Písemná vyjádření předložili IR, společnost Volkswagen, německá vláda a Evropská komise. Tytéž zúčastněné strany rovněž poskytly písemné odpovědi na otázky položené Soudním dvorem.

C. Věc C-145/20

65. Dne 21. prosince 2013 zakoupil spotřebitel DS u nezávislého prodejce vozidel Volkswagen, společnosti Porsche Inter Auto GmbH & Co. KG, motorové vozidlo značky Volkswagen vybavené vznětovým motorem EA 189 generace Euro 5 (dále jen „vozidlo č. 3“). Toto vozidlo, které je vybaveno ventilem pro recirkulaci výfukových plynů, spadá do oblasti působnosti nařízení č. 715/2007.

66. Uvedené vozidlo obsahovalo software, který ovládal systém recirkulace výfukových plynů na základě přepínací logiky. Tento typ vozidla byl schválen úřadem KBA. Tento úřad nebyl informován o tom, že vozidlo je vybaveno systémem založeným na přepínací logice. Pokud by o tomto systému věděl, ES schválení typu by nevydal. Kromě toho by DS vozidlo koupil i v případě, že by o přítomnosti tohoto systému věděl.

67. Dne 15. října 2015 vydal úřad KBA rozhodnutí podle § 25 odst. 2 EG-FGV, kterým společnosti Volkswagen mimo jiné uložil zajistit soulad motorů EA 189 generace Euro 5 s platnou vnitrostátní a unijní právní úpravou. Dopisem ze dne 20. prosince 2016 úřad KBA informoval společnost Volkswagen, že potvrzuje, že dotčený software je vhodný k opětovnému zajištění shody dotčených vozidel. Úřad KBA tudíž nezrušil ani neodňal ES schválení typu pro taková vozidla, jako je vozidlo č. 3.

68. Dne 15. února 2017 nechal DS do vozidla č. 3 nainstalovat dotčený software, který byl uveden v potvrzení úřadu KBA ze dne 20. prosince 2016. V rámci této aktualizace byla přepínací logika nahrazena zavedením teplotního okna.

69. DS podal žalobu k Landesgericht Linz (zemský soud v Linci, Rakousko), kterou se domáhal vrácení kupní ceny vozidla č. 3 výměnou za jeho vrácení, podpůrně pak snížení ceny tohoto vozidla, a ještě podpůrněji určení odpovědnosti společností Porsche Inter Auto a Volkswagen za škodu vyplývající ze zabudování nepřípustného odpojovacího zařízení ve smyslu čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007. Landesgericht Linz (zemský soud v Linci) rozsudkem ze dne 12. prosince 2018 žalobu DS zamítl.

70. Posledně uvedený podal odvolání, na jehož základě Oberlandesgericht Linz (Vrchní zemský soud v Linci, Rakousko) rozsudkem ze dne 4. dubna 2019 uvedený rozsudek potvrdil. Zmíněný soud zejména rozhodl, že i pokud bylo vozidlo č. 3 původně vadné, byla tato vada dotčeným softwarem odstraněna. Navíc systém, který snižuje recirkulaci výfukových plynů při vnějších teplotách nižších než 15 stupňů Celsia a vyšších než 33 stupňů Celsia, je podle čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007 přípustný, neboť je podle zmíněného soudu potřebný k ochraně motoru před poškozením.

71. DS podal opravný prostředek „Revision“ k Oberster Gerichtshof (Nejvyšší soud, Rakousko), který je předkládajícím soudem. V řízení před tímto soudem DS tvrdil, že vozidlo č. 3 má vadu, neboť přepínací logika představuje nepřípustné odpojovací zařízení ve smyslu čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007. Dotčený software tuto vadu podle něj neodstranil. Tvrdí, že hrozí snížení hodnoty v budoucnu a rovněž následné škody způsobené instalací tohoto softwaru.

72. Společnosti Porsche Inter Auto a Volkswagen před předkládajícím soudem uznaly, že teplotní okno představuje odpojovací zařízení ve smyslu čl. 3 bodu 10 nařízení č. 715/2007. Uvedené společnosti tvrdí, že toto zařízení je přípustné na základě čl. 5 odst. 2 tohoto nařízení, a že stejně je posoudil i úřad KBA.

73. Předkládající soud uvádí, že má rozhodnout o tom, zda mělo vozidlo č. 3 vadu v okamžiku jeho předání, zda byla tato vada odstraněna a zda DS vznikla škoda zaviněná dotyčným výrobcem automobilů.

74. Podle zmíněného soudu představuje přepínací logika nepřípustné odpojovací zařízení ve smyslu čl. 3 bodu 10 nařízení č. 715/2007 ve spojení s čl. 5 odst. 1 a 2 tohoto nařízení. V každém případě mělo podle něj vozidlo č. 3 vadu ve smyslu § 922 ABGB, jelikož o přítomnosti tohoto odpojovacího zařízení nebyl informován úřad KBA.

75. Vzhledem k tomu, že dotčený software byl posledně uvedeným úřadem schválen, vnitrostátní soud si klade předně otázku, zda je toto schválení samo o sobě dostačující k tomu, aby došlo ke zlepšení zakoupené věci ve smyslu § 932 odst. 1 ABGB. Podle tohoto soudu je třeba předpokládat, že pokud jde o takový výrobek, jako je motorové vozidlo, o němž je známo, že musí

splňovat požadavky stanovené právními předpisy, průměrný spotřebitel, který je přiměřeně informovaný a přiměřeně pozorný a obezřetný, očekává, že tyto požadavky jsou splněny. Okolnost, že vozidla musí projít procesem ES schválení typu, uvedenému chápání článku 2 odst. 2 písm. d) směrnice 1999/44 nutně nebrání. Výklad v tomto smyslu podle uvedeného soudu znamená, že prodejce motorového vozidla musí nejen zajistit požadované ES schválení typu pro obvykle předpokládaný způsob užití ve smyslu § 922 ABGB, ale rovněž to, aby vozidlo neobsahovalo žádné nepřipustné konstrukční prvky.

76. Za druhé, v případě, že snaha o zlepšení vozidla pomocí instalace dotčeného softwaru nebyla úspěšná, i když úřad KBA nezrušil ani neodňal ES schválení typu, je podle zmíněného soudu třeba posoudit, zda je vozidlo č. 3 stále vybaveno nepřipustným odpojovacím zařízením ve smyslu čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007. Předkládající soud má za to, že s ohledem na ochranu životního prostředí je třeba výjimky stanovené v čl. 5 odst. 2 tohoto nařízení vykládat restriktivně. Kromě toho je podle něj obecně známou skutečností, že v části Unie, konkrétně v Rakousku, je průměrná teplota po několik měsíců v roce nižší než 15 stupňů Celsia. Takových vnějších teplot, za nichž je recirkulace výfukových plynů u vozu takového typu, jako je vozidlo č. 3, plně účinná, není tedy ve značné části roku v průměru vůbec dosaženo. Za těchto okolností podle předkládajícího soudu nelze odůvodnit odpojovací zařízení, které funguje tak často, žádnou z výjimek stanovených v čl. 5 odst. 2 uvedeného nařízení.

77. Konečně předkládající soud uvádí, že při posouzení, zda se jedná o „nevýznamnou“ vadu vylučující navrácení plnění ve smyslu § 932 odst. 4 ABGB, musí být provedeno objektivní vyvážení zájmů smluvních stran s ohledem na smlouvu, již uzavřely, a okolnosti projednávané věci. Článek 3 odst. 6 směrnice 1999/44 přitom podle uvedeného soudu není natolik jednoznačný, aby se jednalo o *acte clair*.

78. Za těchto podmínek se Oberster Gerichtshof (Nejvyšší soud) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

- „1) Musí být čl. 2 odst. 2 písm. d) směrnice [1999/44] vykládán v tom smyslu, že vozidlo, které spadá do oblasti působnosti nařízení [č. 715/2007] vykazuje jakost, která je obvyklá u zboží tohoto druhu a kterou může spotřebitel rozumně očekávat, pokud je toto vozidlo vybaveno nepřipustným odpojovacím zařízením ve smyslu čl. 3 bodu 10 a čl. 5 odst. 2 [tohoto] nařízení [...], avšak daný typ vozidla má i přesto platné ES schválení typu, takže vozidlo lze používat v silničním provozu?
- 2) Musí být čl. 5 odst. 2 písm. a) nařízení č. 715/2007 vykládán v tom smyslu, že odpojovací zařízení ve smyslu čl. 3 bodu 10 tohoto nařízení, které je konstruováno tak, že mimo zkoušek za laboratorních podmínek, tedy za podmínek při skutečném provozu, je recirkulace výfukových plynů plně funkční pouze tehdy, pokud se vnější teploty pohybují v rozmezí od 15 do 33 stupňů Celsia, může být přípustné, nebo je uvedená výjimka předem vyloučena již z důvodu omezení plné účinnosti recirkulace výfukových plynů na podmínky, které v některých částech Evropské unie panují pouze zhruba během poloviny roku?
- 3) Musí být čl. 3 odst. 6 směrnice 1999/44/ES vykládán v tom smyslu, že rozpor se smlouvou, který spočívá ve vybavení vozidla odpojovacím zařízením nepřipustným podle čl. 3 bodu 10 ve spojení s čl. 5 odst. 2 nařízení (ES) 715/2007, musí být posuzován jako ‚nevýznamný‘ ve smyslu uvedeného ustanovení, pokud by kupující zakoupil vozidlo i v případě, že by věděl o existenci a způsobu fungování tohoto odpojovacího zařízení?“

79. Písemná vyjádření předložili DS, Porsche Inter Auto, německá vláda a Evropská komise. Tytéž zúčastněné strany rovněž poskytly písemné odpovědi na otázky položené Soudním dvorem¹⁵.

IV. Analýza

80. Otázky položené předkládajícím soudem se týkají na jedné straně výkladu nařízení č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí znečišťujících látek¹⁶ a na druhé straně výkladu směrnice 1999/44, jejímž cílem je zajistit jednotnou základní úroveň ochrany spotřebitele v rámci vnitřního trhu.

A. K první a třetí předběžné otázce ve věci C-128/20, první předběžné otázce ve věci C-134/20, jakož i k první části druhé předběžné otázky ve věci C-145/20

81. Podstatou první a třetí předběžné otázky ve věci C-128/20, první předběžné otázky ve věci C-134/20 a první části druhé předběžné otázky ve věci C-145/20 položených předkládajícími soudy, které je třeba posoudit společně, je, zda musí být čl. 3 bod 10 nařízení č. 715/2007 ve spojení s čl. 5 odst. 1 tohoto nařízení vykládán v tom smyslu, že zařízení, které za podmínek při skutečném provozu motorového vozidla plně zajišťuje recirkulaci výfukových plynů pouze při teplotách mezi 15 a 33 stupni Celsia a v nadmořské výšce do 1 000 m n. m., přičemž mimo toto teplotní okno míra recirkulace výfukových plynů poklesne v průběhu deseti stupňů Celsia a ve výšce nad 1 000 m n. m. v průběhu 250 výškových metrů lineárně na nulu, a tím dochází ke zvýšení emisí NOx nad mezní hodnoty stanovené v uvedeném nařízení, představuje „odpojovací zařízení“.

82. V tomto ohledu je třeba připomenout, že v čl. 3 bodě 10 nařízení č. 715/2007 je „odpojovací zařízení“ definováno jako konstrukční prvek vozidla, který snímá teplotu, rychlost vozidla, otáčky motoru, zařazený rychlostní stupeň, podtlak v sacím potrubí nebo jakýkoli jiný parametr, aby se aktivovala, měnila, zpomalovala nebo deaktivovala činnost jakékoli části systému regulace emisí, která snižuje účinnost systému regulace emisí za podmínek, jejichž výskyt lze očekávat při běžném provozu a používání vozidla.

83. V rozsudku X se Soudní dvůr poprvé vyslovil k výkladu tohoto ustanovení. Věc, ve které byl vydán uvedený rozsudek, se týkala motorových vozidel vybavených ventilem recirkulace výfukových plynů a počítačovým softwarem, jenž byl schopen rozpoznat fázi schvalování typu týkající se kontroly emisí znečišťujících látek v rámci zkoušek NEDC¹⁷. V uvedeném rozsudku Soudní dvůr rozhodl, že software zakomponovaný do řídicí jednotky motoru nebo ovládající tuto jednotku představuje „konstrukční prvek“ ve smyslu uvedeného ustanovení, jelikož působí na fungování systému regulace emisí a snižuje jeho účinnost¹⁸. V témže rozsudku Soudní dvůr rozhodl, že pod pojem „systém regulace emisí“ ve smyslu téhož ustanovení spadají jak technologie a tzv. strategie následného zpracování výfukových plynů, které snižují emise na výstupu, tj. po jejich vzniku, tak technologie a strategie, které podobně jako systém zpětného vedení výfukových plynů snižují emise na vstupu, tj. během jejich vzniku¹⁹. Z rozsudku X vyplývá, že „odpojovacím zařízením“ ve smyslu čl. 3 bodu 10 nařízení č. 715/2007 je zařízení, které rozpozná jakýkoli

¹⁵ – Ve všech třech projednávaných věcech se Soudní dvůr rozhodl, že s ohledem na zdravotní rizika související s pandemií koronaviru rozhodne bez ústního jednání.

¹⁶ – Pokud jde o přehled právního rámce týkající se schvalování typu motorových vozidel, viz stanovisko generální advokátky E. Sharpston ve věci CLCV a další (Odpojovací zařízení vznětového motoru) (C-693/18, EU:C:2020:323, body 45 až 54).

¹⁷ – Viz rozsudek X, body 27 a 31.

¹⁸ – Rozsudek X, bod 68.

¹⁹ – Rozsudek X, bod 90.

parametr související s průběhem postupů schvalování typu stanovených tímto nařízením, s cílem zlepšit během těchto postupů výkon systému regulace emisí, a získat tak schválení typu vozidla, i když lze takové zlepšení také pozorovat *ad hoc* za běžných podmínek používání vozidla²⁰. Soudní dvůr dodal, že takové zařízení nemůže spadat pod výjimku ze zákazu takových zařízení stanovenou v čl. 5 odst. 2 tohoto nařízení, jež se týká ochrany motoru proti poškození nebo poruše a bezpečného provozu vozidla²¹.

84. Projednávané věci navazují na věc, v níž byl vydán rozsudek X, v tom ohledu, že se v rámci ES schválení typu týkají vozidel generace Euro 5 vybavených ventilem recirkulace výfukových plynů, do nichž byl zabudován dotčený software, který působí na fungování systému regulace emisí a snižuje jeho účinnost. Tento software totiž zavedl teplotní okno, v jehož důsledku podle předkládajících soudů recirkulace výfukových plynů plně funguje pouze tehdy, pokud se venkovní teplota pohybuje mezi 15 a 33 stupni Celsia a vozidlo je provozováno v nadmořské výšce pod 1 000 m n. m. Mimo toto teplotní okno poklesne míra recirkulace výfukových plynů lineárně na nulu, což v projednávaných věcech vede ke zvýšení emisí NOx nad mezní hodnoty stanovené v tabulce 1 v příloze I nařízení č. 715/2007.

85. Společnosti Auto Krainer a Volkswagen ve svých písemných vyjádřeních předložených ve věcech C-128/20 a C-134/20 tvrdí, že fungování dotčeného softwaru předpokládá snížení rychlosti recirkulace výfukových plynů, pokud je teplota nasávaného vzduchu nižší než 15 stupňů Celsia, přičemž tato teplota je technický parametr, který je v průměru o 5 stupňů Celsia vyšší než teplota okolí. Podle nich tak dochází k recirkulaci všech výfukových plynů, pokud je teplota prostředí vyšší nebo rovna 10 stupňům Celsia, tedy v rámci průměrné roční teploty v Německu, která činí 10,4 °C.

86. V tomto ohledu připomínám, že v rámci řízení upraveného v článku 267 SFEU, které je založeno na jasném rozdělení funkcí mezi vnitrostátními soudy a Soudním dvorem, je ke zjištění a posouzení skutkových okolností sporu v původním řízení i k výkladu a uplatňování vnitrostátního práva příslušný pouze vnitrostátní soud²². V projednávané věci je proto Soudní dvůr vázán skutkovými zjištěními a posouzením ze strany předkládajících soudů, které se v tomto ohledu ostatně shodují, takže společnosti Auto Krainer a Volkswagen nemohou tato zjištění v rámci těchto řízení o předběžné otázce zpochybnit. Z tohoto důvodu budu odkazovat na teplotní okno tak, jak jej vymezily předkládající soudy²³.

87. S ohledem na úvahy, z nich vycházel Soudní dvůr ve věci X, je třeba dotčený software považovat za „konstrukční prvek“ ve smyslu čl. 3 bodu 10 nařízení č. 715/2007, přičemž použitá technologie, v tomto případě ventil recirkulace výfukových plynů, spadá pod pojem „systém regulace emisí“ ve smyslu tohoto ustanovení²⁴. Kromě toho tento software zjišťuje teplotu vzduchu a další parametr, a to výšku, v níž je vozidlo provozováno, „aby se aktivovala, měnila, zpomalovala nebo deaktivovala činnost jakékoli části systému regulace emisí“ ve smyslu tohoto ustanovení.

²⁰ – Rozsudek X, bod 102.

²¹ – Viz rozsudek X, bod 115.

²² – Rozsudek ze dne 29. dubna 2021, Bank BPH (C-19/20, EU:C:2021:341, bod 37 a citovaná judikatura).

²³ – Viz bod 47 tohoto stanoviska.

²⁴ – Viz bod 83 tohoto stanoviska.

88. To znamená, že pro určení, zda dotčený software představuje „odpojovací zařízení“ s ohledem na definici uvedenou v čl. 3 bodě 10 nařízení č. 715/2007, je nutné posoudit, zda ke snížení účinnosti systému regulace emisí znečišťujících látek dochází „za podmínek, jejichž výskyt lze očekávat při běžném provozu a používání vozidla“.

89. Předkládající soudy ve svých předběžných otázkách neodkazují na čl. 3 bod 10 nařízení č. 715/2007, ale na čl. 5 odst. 1 tohoto nařízení, podle kterého výrobce vybaví vozidla tak, aby konstrukční části, které by mohly mít vliv na emise, byly navrženy, konstruovány a namontovány tak, aby vozidlo „při běžném použití“ vyhovovalo uvedenému nařízení a jeho prováděcím opatřením. V tomto ohledu se mi zdá jasné, že se tato dvě ustanovení vzájemně doplňují a vyjadřují stejnou myšlenku, a sice že za účelem ověření, zda jsou splněny společné technické požadavky na schvalování typu motorových vozidel, je třeba vycházet z fungování dotčeného softwaru při „běžném použití“ dotčených vozidel²⁵.

90. Nařízení č. 715/2007 ve svých ustanoveních pojem „běžné použití“ nedefinuje. V tomto ohledu jak z požadavků jednotného použití unijního práva, tak ze zásady rovnosti vyplývá, že znění ustanovení unijního práva, které výslovně neodkazuje na právo členských států za účelem vymezení svého smyslu a dosahu, musí být zpravidla vykládáno autonomním a jednotným způsobem v celé Unii, přičemž tento výklad je třeba nalézt s přihlédnutím ke kontextu tohoto ustanovení a k cíli sledovanému dotčenou právní úpravou²⁶.

91. V tomto ohledu společnosti Auto Krainer a Volkswagen ve svých písemných vyjádřeních předložených ve věcech C-128/20 a C-134/20 tvrdí, že dodržování mezních hodnot znečišťujících látek musí být určeno výhradně v rámci zkoušky NEDC²⁷, která platila v době rozhodné z hlediska skutkového stavu v původním řízení²⁸.

92. S tímto názorem nesouhlasím. Podle mého názoru ze znění čl. 3 bodu 10 nařízení č. 715/2007, z kontextu tohoto ustanovení a z cíle sledovaného tímto nařízením jasně vyplývá, že pojem „běžné použití“ se nevztahuje na podmínky stanovené pro zkoušku NEDC, ale na podmínky při skutečném provozu²⁹.

93. Důvodem je zaprvé, že čl. 3 bod 10 nařízení č. 715/2007 ve spojení s čl. 5 odst. 1 uvedeného nařízení se nevztahuje pouze na emise znečišťujících látek naměřené během postupu schvalování typu. Ve stejném smyslu je v rozsudku X uvedeno, že „běžné podmínky používání vozidel mohou výjimečně odpovídat podmínkám řízení při postupech schvalování typu“ a že „za běžných podmínek používání vozidel není obvykle dosaženo cíle snížení emisí NOx“³⁰. Uvedený rozsudek

²⁵ – Obdobně čl. 4 odst. 2 druhý pododstavec nařízení č. 715/2007 stanoví, že „[t]echnická opatření, která výrobci přijmou, musejí [...] zajišťovat, že emise z výfuku a emise způsobené vypařováním budou v souladu s tímto nařízením účinně omezeny *po celou běžnou životnost vozidla za běžných podmínek používání*“ (Kurzivou zvýraznil autor stanoviska).

²⁶ – Viz rozsudek ze dne 29. dubna 2021, X (Evropský zatýkácí rozkaz – *Ne bis in idem*) (C-665/20 PPU, EU:C:2021:339, bod 69 a citovaná judikatura).

²⁷ – Zkouška NEDC se provádí v laboratoři a spočívá v opakování čtyř městských cyklů, po nichž následuje jeden mimoměstský cyklus. Podotýkám, že podle bodu 6.1.1 přílohy 4, nadepsané „Zkouška typu I“, předpisu č. 83 Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK/OSN) – Jednotná ustanovení pro schvalování vozidel z hlediska emisí znečišťujících látek podle požadavků na motorové palivo (Úř. věst. 2006, L 375, s. 242) platí, že „[v] průběhu zkoušky musí být teplota zkušební v rozsahu od [...] (20 až 30 [stupňů Celsia])“.

²⁸ – Jak je uvedeno v bodech 1 až 3 odůvodnění nařízení 2017/1151, zkouška NEDC byla nahrazena zkušebním cyklem WLTP (celosvětově harmonizovaný zkušební postup pro lehká osobní a užitková vozidla).

²⁹ – V tomto smyslu německá vláda ve svém písemném vyjádření zdůrazňuje, že podle současného jednomyslného názoru orgánů příslušných ke schvalování typu v Evropě je nutné „běžnými podmínkami provozu a používání“ rozumět skutečné podmínky, které se obvykle vyskytují v Evropě.

³⁰ – Viz rozsudek X, bod 101.

tedy výslovně rozlišuje mezi podmínkami uplatňovanými při postupech schvalování typu a „běžnými podmínkami používání“ s tím, že posledně uvedené jsou použity jako referenční podmínky pro posouzení emisí znečišťujících látek.

94. Zadruhé je pravda, že podle bodu 17 odůvodnění nařízení č. 715/2007 „[z]a účelem toho, aby mezi členskými státy nevznikaly technické překážky obchodu, je potřebná standardizovaná metoda měření spotřeby paliva a emisí oxidu uhličitého“. Avšak pokud jde o zkoušku NEDC, nemohou být podmínky uplatňované při postupech schvalování typu rovnocenné podmínkám skutečného provozu³¹. V tomto smyslu se v bodě 2 odůvodnění nařízení 2016/427 uvádí, že „emise z vozidel Euro 5/6 při skutečném provozu na silnici výrazně přesahují emise naměřené v regulačním novém evropském jízdním cyklu (NEDC), a to zejména pokud jde o emise NOx z naftových vozidel“. Tato situace vedla ke změně nařízení 692/2008 provedené nařízením 2016/427, jímž byl zaveden pojem „emise při skutečném provozu“³², definovaný jako „emise vozidla za běžných podmínek používání“³³.

95. Zatřetí výklad, podle kterého je třeba vycházet z podmínek při skutečném provozu, a nikoli z podmínek stanovených pro zkoušku NEDC, je potvrzen i cílem sledovaným nařízením č. 715/2007, který spočívá v zajištění vysoké úrovně ochrany životního prostředí³⁴. Z tohoto důvodu je třeba zajistit účinné omezení emisí NOx.

96. V projednávané věci, jak je uvedeno v bodě 84 tohoto stanoviska, je dotčený software nastaven tak, že recirkulace výfukových plynů plně funguje pouze tehdy, pokud se venkovní teplota pohybuje mezi 15 a 33 stupni Celsia a vozidlo je provozováno v nadmořské výšce do 1 000 m n. m. Pokud musí být emise NOx měřeny za podmínek při skutečném provozu, lze toto teplotní okno považovat za odpovídající takovým podmínkám při provozu v Evropě?

97. Podle mého názoru nikoli. Samozřejmě existují velké rozdíly mezi klimatickými podmínkami v severní a jižní Evropě. Nicméně minimální teplota 15 stupňů Celsia neodpovídá průměrným klimatickým podmínkám, které se mohou vyskytovat v Evropě. Obdobně ani výškový profil terénu není v rámci Unie zdaleka stejný.

98. V tomto smyslu předkládající soud ve věci C-128/20 zdůrazňuje, že v Rakousku a Německu (což jsou členské státy nacházející se v zeměpisném středu Unie) se teplota prostředí pohybuje po většinu roku pod 15 stupni Celsia a vzhledem k výškovému profilu těchto zemí jsou vozidla často provozována v oblastech nacházejících se v nadmořské výšce nad 1 000 m n. m.³⁵. Z toho zmíněný soud ve své třetí předběžné otázce dovozuje, že způsob zpracování výfukových plynů využívající toto teplotní okno není v Evropě, zejména v Rakousku, po většinu roku plně funkční. Stejný závěr učinil i předkládající soud ve věci C-134/20.

³¹ – Pokud jde o nesrovnalosti mezi emisemi NOx naměřenými při postupu schvalování typu a emisemi zaznamenanými při provozu na silnicích, viz informační dokument Evropského účetního dvora s názvem „Reakce EU na skandál ‚dieselgate‘“, únor 2019, s. 15.

³² – Viz bod 4 odůvodnění nařízení č. 2016/427. Zkušební postup týkající se emisí při skutečném provozu je předmětem spojených věcí Německo a Maďarsko v. Komise a Komise v. Ville de Paris a další (spojené věci C-177/19 P až C-179/19 P). Generální advokát M. Bobek přednesl stanovisko v těchto věcech dne 10. června 2021 (EU:C:2021:476).

³³ – Viz čl. 1 bod 1 nařízení 2016/427.

³⁴ – Viz rozsudek X, bod 86.

³⁵ – V tomto ohledu podotýkám, že průměrná nadmořská výška Rakouska je přibližně 900 m. n. m.

99. Předkládající soud ve věci C-145/20 pak uvádí, že ve Vídni (Rakousko) byla v roce 2018 průměrná teplota nižší než 15 stupňů Celsia po šest měsíců z dvanácti. Kromě toho podle oficiálních statistik města Vídně, na které tento soud odkazuje, činila průměrná teplota v tomto městě v roce 2017 11,6 stupně Celsia a v letech 2018–2019 12,4 stupně Celsia³⁶.

100. Dále uvádím, že podle oficiálních údajů byla průměrná roční teplota v Německu v roce 2017 9,6 stupně Celsia, v roce 2018 10,4 stupně Celsia a v roce 2019 10,2 stupně Celsia³⁷. Pokud jde o ostatní státy nacházející se ve střední části Unie, průměrná roční teplota ve Francii v roce 2017 činila 13,4 stupně Celsia, v roce 2018 13,9 stupně Celsia a v roce 2019 13,7 stupně Celsia³⁸. Průměrná roční teplota v Polsku byla v roce 2017 9 stupňů Celsia, v roce 2018 9,8 stupně Celsia a v roce 2019 10,2 stupně Celsia³⁹. Tyto různé teploty jsou výrazně nižší než 15 stupňů Celsia, což je nejnižší teplota stanovená v teplotním okně.

101. Je třeba dodat, že nařízení 2017/1151, které stanoví prováděcí pravidla k nařízení č. 715/2007, v bodě 4.1 své přílohy IIIA, nadepsané „Ověřování emisí v reálném provozu“ stanoví, že „[v]ýkonnost z hlediska emisí v reálném provozu se prokazuje zkoušením vozidel na silnici v normálním jízdním režimu“ a že „zkouška emisí v reálném provozu je reprezentativní pro vozidla na skutečných jízdních trasách a s normálním zatížením.“ V bodě 5.2 této přílohy jsou vymezeny okolní podmínky pro ověřování emisí v reálném provozu v rámci této zkoušky.

102. Ačkoli bylo nařízení 2017/1151 přijato později a z důvodu časové působnosti se na spory ve věci v původním řízení nevztahuje, představuje referenční předpis pro projednávané věci v tom ohledu, že směřuje k realističtějšímu posouzení podmínek při skutečném provozu. Teplotní rozmezí uplatněné jako referenční hodnoty se přitom zdá být podstatně širší, než je rozmezí určené v rámci teplotního okna. Zejména minimální teplota stanovená pro „mírné teplotní podmínky“ v bodě 5.2.4 přílohy IIIA tohoto nařízení činí 0 stupňů Celsia, což je podstatně méně než 15 stupňů Celsia použitých u teplotního okna. Kromě toho se uplatní „rozšířené podmínky nadmořské výšky“, kterými jsou podle bodu 5.2.3. nadmořská výška vyšší než 700 m n. m. a nižší nebo rovna 1 300 m n. m.⁴⁰.

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

³⁷ – Deutscher Wetterdienst je meteorologická služba v Německu. Viz https://www.dwd.de/DE/presse/pressemitteilungen/DE/2017/20171229_deutschlandwetter_jahr2017_news.html#:~:text=Mit%209%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.

³⁸ – Météo-France je oficiální meteorologická a klimatologická služba ve Francii. Viz <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 je meteorologický a vodohospodářský ústav v Polsku. Viz <https://www.imgw.pl/sites/default/files/2021-04/imgw-pib-klimat-polski-2020-opracowanie-final-pojedyncze-min.pdf> (s. 12).

⁴⁰ – Bod 9.5 přílohy IIIA nařízení 2017/1151 stanoví, že „[p]okud se během konkrétního časového úseku rozšíří okolní podmínky v souladu s bodem 5.2, emise znečišťujících látek vzniklé v tomto časovém úseku vypočtené podle dodatku 4 se vydělí hodnotou 1,6 ještě předtím, než je vyhodnocen jejich soulad s požadavky této přílohy“.

103. S ohledem na výše uvedené mám za to, že teploty a nadmořská výška použité v rámci teplotního okna nepředstavují „běžné použití“ ve smyslu čl. 5 odst. 1 nařízení č. 715/2007, pokud jde o motorová vozidla v Unii. Jinak řečeno, dotčený software snižuje účinnost systému regulace emisí za „podmínek, jejichž výskyt lze očekávat při běžném provozu a používání vozidla“, a tudíž představuje „odpojovací zařízení“ ve smyslu čl. 3 bodu 10 tohoto nařízení⁴¹.

104. Za těchto okolností navrhuji odpovědět na první a třetí předběžnou otázku ve věci C-128/20, první předběžnou otázku ve věci C-134/20 a první část druhé předběžné otázky ve věci C-145/20 tak, že čl. 3 bod 10 nařízení č. 715/2007 ve spojení s čl. 5 odst. 1 tohoto nařízení musí být vykládán v tom smyslu, že zařízení, které za podmínek při skutečném provozu motorového vozidla plně zajišťuje recirkulaci výfukových plynů pouze při teplotách mezi 15 a 33 stupni Celsia a v nadmořské výšce do 1 000 m n. m., přičemž mimo toto teplotní okno míra recirkulace výfukových plynů poklesne v průběhu deseti stupňů Celsia a ve výšce nad 1 000 m n. m. v průběhu 250 výškových metrů lineárně na nulu, a tím dochází ke zvýšení emisí NO_x nad mezní hodnoty stanovené v uvedeném nařízení, představuje „odpojovací zařízení“.

B. Ke druhé předběžné otázce ve věci C-128/20, druhé a třetí předběžné otázce ve věci C-134/20, jakož i ke druhé části druhé předběžné otázky ve věci C-145/20

105. Podstatou druhé předběžné otázky ve věci C-128/20, druhé a třetí předběžné otázky ve věci C-134/20 a druhé části druhé předběžné otázky ve věci C-145/20 položených předkládajícími soudy, které je třeba posoudit společně, je, zda čl. 5 odst. 2 písm. a) nařízení č. 715/2007 musí být vykládán v tom smyslu, že odpojovací zařízení, které plně zajišťuje recirkulaci výfukových plynů pouze při venkovní teplotě mezi 15 a 33 stupni Celsia a nadmořské výšce nižší než 1 000 m n. m., nespadá pod výjimku ze zákazu takových zařízení stanovenou v tomto ustanovení, jež se týká ochrany motoru proti poškození nebo poruše a bezpečného provozu vozidla, pokud toto zařízení slouží především k ochraně takových dílů, jako je ventil recirkulace výfukových plynů, chladič recirkulace výfukových plynů a filtr pevných částic.

106. Podle čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007 se použití odpojovacích zařízení snižujících účinnost systému regulace emisí zakazuje. Z tohoto zákazu však existují tři výjimky⁴², mezi něž patří výjimka uvedená pod písmenem a) tohoto ustanovení, podle níž tento zákaz neplatí, pokud „potřeba tohoto zařízení je oprávněná z důvodu ochrany motoru proti poškození nebo poruše a bezpečného provozu vozidla“⁴³.

107. S ohledem na toto znění a v odpovědi na druhou předběžnou otázku položenou předkládajícím soudem ve věci C-134/20 se domnívám, že otázka, zda je odpojovací zařízení dotčené ve věci v původním řízení nezbytné pro ochranu motoru před poškozením a pro bezpečný provoz vozidla, je relevantní pro posouzení přípustnosti tohoto zařízení. Podle mého

⁴¹ – Německá vláda ve svém písemném vyjádření zdůrazňuje, že odpojovací zařízení, které je konstruováno tak, že míra recirkulace výfukových plynů je plně účinná pouze v rámci teplotního okna v rozmezí 15 až 33 °C, je za současného stavu techniky nepřipustné, jelikož spodní hranice tohoto rozmezí je podstatně vyšší než průměrná roční teplota v Německu a jelikož je technicky možné upravit toto rozmezí tak, aby zahrnovalo širší rozsah teplot, zejména pokud jde o nejnižší teplotu. Tato vláda dodává, že ve vztahu k minulým letům je vyžadováno rozhodnutí orgánu pověřeného schvalováním typu vydané v každém případě zvlášť pro konkrétní typ vozidla, v němž musí být zohledněny zvláštní vlastnosti použitého motoru.

⁴² – Další dvě výjimky, stanovené v čl. 5 odst. 2 písm. b) a c) nařízení č. 715/2007, se ve věcech v původním řízení neuplatní.

⁴³ – Vzhledem k použití spojky „a“ chápu toto ustanovení tak, že stanovené podmínky jsou kumulativní. To znamená, že kritérium „bezpečného provozu vozidla“ není nezávislé na existenci „poškození“ nebo „poruchy“, a že tedy v každém případě musí být dána jedna ze dvou posledně uvedených skutečností.

názoru totiž může být i zařízení, které snižuje účinnost systémů omezování emisí znečišťujících látek, přípustné na základě čl. 5 odst. 2 písm. a) nařízení č. 715/2007, pokud jsou splněny podmínky stanovené v tomto ustanovení.

108. V rozsudku X Soudní dvůr poskytl poprvé i výklad tohoto ustanovení. V tomto ohledu Soudní dvůr uvedl, že pojmy „poškození“ a „porucha“ nejsou definovány v článku 5 nařízení č. 715/2007 ani v ostatních člácích uvedeného nařízení a že při neexistenci jakékoli definice musí být podle ustálené judikatury Soudního dvora význam a dosah těchto výrazů určeny v souladu s jejich obvyklým smyslem v běžném jazyce, s přihlédnutím ke kontextu, ve kterém jsou použity, a cílům, které sleduje právní úprava, jejíž jsou součástí⁴⁴. Soudní dvůr měl za to, že pojem „porucha“ se ve svém obvyklém smyslu v běžném jazyce týká nepředvídatelné a náhlé události, která způsobuje poškození nebo taková nebezpečí, jako jsou zranění či smrt⁴⁵, zatímco výraz „poškození“ označuje škodu obecně pramenící z násilné nebo náhlé příčiny⁴⁶. Odpojovací zařízení, které snižuje účinnost systému regulace emisí, lze proto odůvodnit, jestliže podle uvedeného čl. 5 odst. 2 písm. a) umožňuje chránit motor před náhlými a výjimečnými škodami⁴⁷. V tomto ohledu zanášení a stárnutí motoru nelze považovat za „poruchu“ nebo „poškození“ ve smyslu tohoto ustanovení, jelikož jsou tyto události v zásadě předvídatelné a vlastní běžnému fungování vozidla⁴⁸. Pouze bezprostřední rizika poškození vozidla, která vyvolávají konkrétní nebezpečí při řízení vozidla, mohou odůvodnit přítomnost odpojovacího zařízení⁴⁹. Soudní dvůr dospěl k závěru, že čl. 5 odst. 2 písm. a) nařízení č. 715/2007 musí být vykládán v tom smyslu, že odpojovací zařízení, které systematicky zlepšuje výkon systému regulace emisí vozidel během postupů schvalování typu, s cílem dodržet mezní hodnoty emisí stanovené tímto nařízením, a získat tak schválení typu těchto vozidel, nemůže spadat pod výjimku ze zákazu takových zařízení stanovenou v tomto ustanovení, jež se týká ochrany motoru proti poškození nebo poruše a bezpečného provozu vozidla, i když toto zařízení přispívá k zabránění stárnutí nebo zanášení motoru⁵⁰.

109. Společnosti Auto Krainer, Volkswagen, Porsche Inter Auto a německá vláda ve svých písemných vyjádřeních tvrdí, že s tímto výkladem Soudního dvora nesouhlasí, přičemž předkládají dva druhy argumentů⁵¹.

110. Pokud jde zprvce o právní hledisko, tyto zúčastněné strany v podstatě tvrdí, že je třeba jasněji rozlišovat mezi pojmy „porucha“ a „poškození“ ve smyslu čl. 5 odst. 2 písm. a) nařízení č. 715/2007. Zatímco pojem „porucha“ by měl být skutečně chápán jako „nepředvídatelná a náhlá událost“, „poškození“ podle nich nemusí být nutně nepředvídatelné a náhlé v tom smyslu, že k němu může dojít v důsledku souběžného působení vlivů, které mohou v průběhu času, během obvyklé životnosti vozidla a za běžných podmínek používání poškodit motor a nelze jim předejít pravidelnou a řádnou údržbou.

⁴⁴ – Rozsudek X, body 106 a 107.

⁴⁵ – Rozsudek X, bod 108. V rozsudku ze dne 19. prosince 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127, bod 35), Soudní dvůr ve stejném smyslu rozhodl, že obvyklý význam pojmu „nehoda“ je chápán jako „nepředvídaná neúmyslná škodná událost“. Viz rovněž rozsudek ze dne 12. května 2021, Altenrhein Luftfahrt (C-70/20, EU:C:2021:379, bod 33).

⁴⁶ – Rozsudek X, bod 108.

⁴⁷ – Rozsudek X, bod 109.

⁴⁸ – Rozsudek X, bod 110.

⁴⁹ – Rozsudek X, bod 114.

⁵⁰ – Rozsudek X, bod 115.

⁵¹ – Rozsudek X byl vydán po skončení písemného řízení v projednávaných věcech. Zúčastněné strany měly nicméně příležitost se vyjádřit ke stanovisku generální advokátky E. Sharpston ve věci X. Soudní dvůr zúčastněné strany zejména vyzval, aby odpověděly na otázky týkající se důsledků, které je třeba vyvodit z rozsudku X v projednávaných věcech.

111. Zadruhé z technického hlediska podle nich může ventil recirkulace výfukových plynů, který slouží k regulaci a snižování emisí NOx vznikajících při neúplném spalování paliva, způsobit bezpečnostní závadu⁵². Pokud je vnější teplota příliš vysoká, nebo příliš nízká, tedy pokud jsou jednotlivé díly zatíženy nad rámec svých provozních podmínek, mohou se při recirkulaci výfukových plynů tvořit nadměrné usazeniny nebo kondenzace, označované jako „povlak“ a „zanesení“, které mohou způsobit nesprávné nastavení ventilu recirkulace výfukových plynů, například jeho uzavření nebo trvalé otevření v určité poloze⁵³. Tato situace podle nich může způsobit poškození motoru nebo některých jeho součástí, aniž by bylo možné předvídat, kdy a jakým způsobem dojde k poruše ventilu recirkulace výfukových plynů, ani jak závažná bude, jelikož to závisí na stylu jízdy a okolních podmínkách, přičemž postupnému poškození nelze vždy předejít ani pravidelnou a řádnou údržbou. Z výše uvedeného podle nich vyplývá, že může být vážně a podstatně ohrožen bezpečný provoz vozidla, například v případě náhlé a prudké ztráty výkonu při předjíždění jiného vozidla. Může rovněž dojít ke spálení filtru pevných částic v důsledku nadměrného množství výfukových plynů vrácených do spalovací komory, což by mohlo způsobit požár motoru nebo dokonce vozidla.

112. Vzhledem k tomu, že se tyto argumenty týkají bezpečnosti motorového vozidla, považují za důležité je posoudit pečlivě a ověřit, do jaké míry by mohly odůvodňovat použití odpojovacího zařízení v podobě dotčeného softwaru.

113. V tomto ohledu zaprvé uvádím, že Soudní dvůr při definování pojmu „poškození“ ve smyslu čl. 5 odst. 2 písm. a) nařízení č. 715/2007 odkázal na stanovisko generální advokátky E. Sharpston ve věci, ve které byl vydán rozsudek X⁵⁴. Podle generální advokátky tento pojem podle definice ve slovníku *Le Petit Robert* označuje škodu obecně pramenící z násilné nebo náhlé příčiny, přičemž výraz „damage“ použitý v anglickém znění tohoto nařízení není s tímto chápáním v rozporu⁵⁵.

114. Za sebe dodávám, že slovník Francouzské akademie definuje „poškození“ (dégât) takto: „Poškození, znehodnocení, zničení v důsledku poruchy nebo úmyslného ničení“⁵⁶. Tato definice tedy stanoví vazbu mezi „poškozením“ a „poruchou“, přičemž je zřejmé, že o úmyslné zničení ve věcech v původním řízení nejde. *Collins English Dictionary* uvádí následující definici: „Damage is physical harm that is caused to an object“⁵⁷. Pokud jde o definici pojmu „poškození“ v němčině (Beschädigung), lze jím rozumět jakýkoli zásah do věci, kterým se mění její hmotná podstata nebo, byť jen nepatrně, způsob užití, k němuž je určena, přičemž věc sama nemusí být poškozena⁵⁸.

115. Je pravda, že ne všechny tyto definice „poškození“ odkazují na náhlou událost. Jelikož však výklad tohoto pojmu poskytnutý Soudním dvorem v rozsudku X nevyvracejí, nevidím důvod, proč se tímto nedávno stanoveným výkladem dále zabývat. S ohledem na výše uvedené budu

⁵² – Jak uvádí předkládající soud ve věci C-134/20, ventil recirkulace výfukových plynů přeměrovává výfukové plyny z výstupu motoru do sacího potrubí, kde nahrazuje část čerstvého vzduchu, čímž snižuje teplotu a zpomaluje proces spalování, a tím dochází k omezení emisí NOx. Chladič recirkulace výfukových plynů pak slouží k chlazení palin (pokud jde o fungování ventilu recirkulace výfukových plynů, viz rovněž bod 33 rozsudku X).

⁵³ – Německá vláda uvádí, že u nejmodernějších vznětových motorů generace Euro 6 hrají teplotní okna menší roli, a to díky použití chladičů nasávaného vzduchu, nicméně systém recirkulace výfukových plynů je i nadále potřebný při extrémních venkovních teplotách, například při –10 stupních Celsia.

⁵⁴ – Stanovisko ve věci CLCV a další (Odpojovací zařízení vznětového motoru) (C-693/18, EU:C:2020:323).

⁵⁵ – Bod 135 tohoto stanoviska.

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

⁵⁷ – „Poškození je fyzická újma způsobená předmětu“ (volný překlad). Viz <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“ (volný překlad). Viz <https://www.rechtswörterbuch.de/recht/b/beschadigung/>.

„poškození“ ve smyslu čl. 5 odst. 2 písm. a) nařízení č. 715/2007 kvalifikovat jako škodu obecně pramenící z násilné nebo náhlé příčiny. S ohledem na tuto kvalifikaci je třeba ověřit, zda je potřeba odpojovacího zařízení dotčeného ve věci v původním řízení odůvodněná z hlediska *ochrany motoru* před poškozením.

116. Předkládající soud ve věci C-134/20 tvrdí, že ventil recirkulace výfukových plynů je nedílnou součástí motoru. Podle Komise však motor a „systém následného zpracování výfukových plynů“ představují oddělené části vozidla. Porucha ventilu recirkulace výfukových plynů tak podle ní nemá vliv na ochranu motoru.

117. V tomto ohledu zdůrazňuji, že Soudní dvůr musí vykládat ustanovení unijního práva, která jsou použitelná na věci v původním řízení. Ačkoli společnosti Auto Krainer, Volkswagen a Porsche Inter Auto ve svých písemných odpovědích na otázky položené Soudním dvorem tento závěr zpochybňují, ze znění použitelných unijních právních předpisů jasně vyplývá, že systém recirkulace výfukových plynů není součástí motoru. Článek 2 bod 18 nařízení č. 692/2008 stanoví, že „systémem pro regulaci emisí“ se rozumí „v rámci palubního diagnostického systému [OBD] elektronická řídicí jednotka motoru a všechny součásti související s emisemi z výfuku nebo s emisemi způsobenými vypařováním, které dodávají vstupní signály nebo přijímají signály z řídicí jednotky“⁵⁹.

118. Obdobně příloha I nařízení č. 692/2008, nadepsaná „Správní předpisy pro ES schválení typu“, obsahuje bod 3.3.1, který se stanoví, že „[s]chválení typu se rozšíří na různé typy vozidla za předpokladu, že níže specifikované parametry vozidla, *motoru nebo zařízení k regulaci znečišťujících látek* jsou identické nebo zůstávají v mezích předepsané tolerance“⁶⁰. Tato příloha výslovně rozlišuje „Motor“ (bod 3.3.1.2) a „Parametry systému k regulaci znečišťujících látek“ (bod 3.3.1.3). Tento poslední bod obsahuje písmeno c), v němž je zmíněna „Recirkulace výfukových plynů (EGR)“⁶¹.

119. Z těchto ustanovení vyplývá, že podle použitelných právních předpisů unijní normotvůrce jasně rozlišuje mezi motorem na jedné straně a systémem regulace znečištění, jehož součástí je i systém recirkulace výfukových plynů, na straně druhé. Podle čl. 10 odst. 1 nařízení 692/2008 se pro účely tohoto nařízení považují za zařízení k regulaci znečišťujících látek rovněž katalyzátory a filtry částic.

120. Navíc, jak připomněl Soudní dvůr v rozsudku X, čl. 5 odst. 2 písm. a) nařízení č. 715/2007 představuje výjimku ze zákazu použití odpojovacích zařízení snižujících účinnost systému regulace emisí, a tudíž musí být předmětem restriktivního výkladu⁶².

121. Za těchto okolností a s ohledem na použitelná ustanovení unijního práva mám za to, že odpojovací zařízení, které slouží především k ovládání takových dílů, jako je ventil recirkulace výfukových plynů, chladič recirkulace výfukových plynů a filtr pevných částic, nespadá pod výjimku ze zákazu těchto zařízení stanovenou v čl. 5 odst. 2 písm. a) nařízení č. 715/2007.

⁵⁹ – Kurzivou zvýraznil autor stanoviska. Stejná definice je převzata v čl. 2 bodě 18 nařízení 2017/1151.

⁶⁰ – Kurzivou zvýraznil autor stanoviska.

⁶¹ – Stejně prvky jsou uvedeny v bodě 3.3 přílohy I nařízení 2017/1151. Kromě toho je rozlišování mezi motorem a systémem regulace emisí převzato i v dodatku 2 přílohy XI nařízení č. 692/2008, nadepsané „Schvalovací zkoušky palubního diagnostického systému (OBD)“. Toto rozlišení je uvedeno rovněž v dodatku 2 přílohy XI nařízení 2017/1151.

⁶² – Viz rozsudek X, bod 112.

122. Z uvedeného vyplývá, že pokud jde o odpověď na třetí předběžnou otázku položenou předkládajícím soudem ve věci C-134/20, není podle mého názoru skutečnost, že dílem, který má být chráněn proti poškození, je ventil recirkulace výfukových plynů, relevantní z hlediska přípustnosti dotčeného odpojovacího zařízení s ohledem na čl. 5 odst. 2 písm. a) nařízení č. 715/2007.

123. Jak je však uvedeno v bodě 111 tohoto stanoviska, několik zúčastněných stran tvrdilo, že nesprávné fungování ventilu recirkulace výfukových může poškodit motor nebo některé jeho součásti.

124. Pokud jde o situaci, kdy se motor dotyčného vozidla v důsledku nesprávného fungování ventilu recirkulace výfukových plynů zanáší, pak z rozsudku ve věci X vyplývá, jak již bylo uvedeno, že zanášení a stárnutí motoru nelze považovat za „poruchu“ nebo „poškození“ ve smyslu čl. 5 odst. 2 písm. a) nařízení č. 715/2007, jelikož jsou tyto události v zásadě předvídatelné a vlastní běžnému fungování vozidla⁶³. Jinými slovy, jedná se o zhoršení stavu v důsledku běžného používání tohoto vozidla. Na uvedené jevy se tudíž nemůže vztahovat výjimka z tohoto ustanovení.

125. Podle rozsudku X dále pouze bezprostřední rizika poškození vozidla, která vyvolávají konkrétní nebezpečí při řízení vozidla, mohou odůvodnit přítomnost takového odpojovacího zařízení, jako je teplotní okno⁶⁴. Tato situace by podle mého názoru mohla nastat, pokud by nesprávné fungování ventilu recirkulace výfukových plynů mělo náhlé následky pro fungování motoru jako takového, kterým by nebylo možné předejít pravidelnou a řádnou údržbou⁶⁵.

126. Pouze v takovém případě by mohlo být dotčené odpojovací zařízení přípustné na základě čl. 5 odst. 2 písm. a) nařízení č. 715/2007. Jelikož se jedná o posouzení skutkové povahy, přísluší předkládajícím soudům, které jediné mají pravomoc zjistit a posoudit skutkový stav ve sporech v původním řízení⁶⁶, aby ověřily, zda případné nesprávné fungování ventilu recirkulace výfukových plynů může způsobit náhlé a bezprostřední riziko poškození motoru jako takového⁶⁷, které vyvolává konkrétní nebezpečí při řízení vozidla, a to i v případě, že je vozidlo pravidelně a řádně udržováno⁶⁸.

127. V tomto ohledu uvádím, že ve věci C-134/20 předkládající soud tvrdí, že nelze určit, zda je odpojovací zařízení nezbytné k ochraně motoru vozidla před poškozením. Pokud takové určení skutečně není možné, je třeba připomenout, že čl. 5 odst. 2 písm. a) nařízení č. 715/2007 musí být předmětem restriktivního výkladu.

⁶³ – Rozsudek X, bod 110.

⁶⁴ – Rozsudek X, bod 114.

⁶⁵ – V případě, že pravidelná a řádná údržba vozidla umožňuje předejít nesprávnému fungování ventilu recirkulace výfukových plynů, *je možné zcela zabránit* bezprostředním rizikům poškození vozidla, která vyvolávají konkrétní nebezpečí při řízení vozidla. Mám tedy za to, že fungování motoru a bezpečnost vozidla nejsou nijak dotčeny.

⁶⁶ – Viz judikatura uvedená v bodě 86 tohoto stanoviska.

⁶⁷ – Komise tvrdí, že pokud je pro odůvodnění existence pomocné strategie pro regulaci emisí použito riziko *náhlého a nenapravitelného poškození motoru*, mělo by být toto riziko náležitě prokázáno a zdokumentováno [viz oznámení Komise ze dne 26. ledna 2017 nadepsané „Pokyny pro hodnocení pomocných emisních strategií a přítomnosti odpojovacích zařízení s ohledem na použití nařízení (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6)“ C(2017) 352 final, bod 2.2, s. 8].

⁶⁸ – Pokud by tomu tak bylo, mám za to, že by byla zároveň splněna i podmínka, aby byla potřeba předmětného zařízení oprávněná z důvodu bezpečného provozu vozidla, jak je stanoveno v čl. 5 odst. 2 písm. a) nařízení č. 715/2007.

128. Dodávám, že společnosti Auto Krainer, Volkswagen a Porsche Inter Auto a německá vláda ve svých písemných vyjádřeních tvrdí, že nařízení 715/2007 je koncipováno jako technologicky neutrální a nevyžaduje použití nejlepších možných technologií. V tomto ohledu je nesporné, že použití systému recirkulace výfukových plynů, který funguje na základě teplotního okna, a to v různé míře v závislosti na datu schválení, odpovídá současnému stavu techniky.

129. Taková tvrzení podle mého názoru nemohou zakládat oprávněnost odpojovacího zařízení na základě čl. 5 odst. 2 písm. a) nařízení č. 715/2007. Na jedné straně totiž není v tomto nařízení nikde zmíněno, že by pro ES schválení typu měla být použita určitá technologie. Je stanoven pouze cíl týkající se emisí znečišťujících látek. Na druhé straně, jak je uvedeno v bodě 7 odůvodnění uvedeného nařízení, „[p]ři stanovení emisních norem je důležité zohlednit jejich dopad na trhy a konkurenceschopnost výrobců, přímé a nepřímé náklady, které podnikům vzniknou, a jejich výhody, pokud jde o podporu inovací, zlepšení kvality ovzduší a snížení zdravotních nákladů, prodloužení očekávané délky života a důsledky pro celkový dopad emisí CO₂.“ Z uvedeného vyplývá, že unijní normotvůrce zohlednil zájmy výrobců automobilů již při stanovení mezních hodnot emisí znečišťujících látek. Je tedy na těchto výrobcích, aby se přizpůsobili a použili vhodná technická zařízení tak, aby byly tyto mezní hodnoty dodrženy⁶⁹, aniž by musela být nutně použita nejlepší možná technologie nebo povinná technologie.

130. V tomto ohledu, jak uvedl Soudní dvůr v rozsudku X, cíl sledovaný nařízením č. 715/2007, kterým je zajistit vysokou úroveň ochrany životního prostředí a zlepšit kvalitu ovzduší v Unii, znamená nutnost účinně snížit emise NO_x po celou běžnou životnost vozidla⁷⁰. Uvedené nařízení by přitom bylo zbaveno podstaty, pokud by bylo odpojovací zařízení oprávněné na základě čl. 5 odst. 2 písm. a) tohoto nařízení pouze z důvodu, že například náklady na výzkum jsou příliš vysoké, že odpojovací zařízení je příliš nákladné nebo že údržba je častější a pro uživatele nákladnější⁷¹.

131. S ohledem na výše uvedené úvahy navrhuji, aby Soudní dvůr odpověděl na druhou předběžnou otázku ve věci C-128/20, druhou a třetí předběžnou otázku ve věci C-134/20 a druhou část druhé předběžné otázky ve věci C-145/20 tak, že čl. 5 odst. 2 písm. a) nařízení č. 715/2007 musí být vykládán v tom smyslu, že odpojovací zařízení, které plně zajišťuje recirkulaci výfukových plynů pouze při venkovní teplotě mezi 15 a 33 stupni Celsia a nadmořské výšce nižší než 1 000 m n. m., nespadá pod výjimku ze zákazu takových zařízení stanovenou v tomto ustanovení, jež se týká ochrany motoru proti poškození nebo poruše a bezpečného provozu vozidla, pokud toto zařízení slouží především k ovládání takových dílů, jako je ventil recirkulace výfukových plynů, chladič recirkulace výfukových plynů a filtr pevných částic.

⁶⁹ – Ve své zprávě o vyšetřování měření emisí v automobilovém průmyslu ze dne 2. března 2017, s. 44, Evropský parlament uvedl, že „[ř]ízení za velmi nízké teploty okolního prostředí (nebo ve velké nadmořské výšce, kde je nízký tlak vzduchu), může představovat problém pro systémy recirkulace výfukových plynů z důvodu možného vzniku sazí, uhlovodíků a kondenzátů, které mohou zanést ventil recirkulace výfukových plynů nebo mezichladič, a způsobit například zvýšení emisí tuhých znečišťujících látek nebo uhlovodíkových znečišťujících látek [...] Zdá se však, že výrobci vypínají systémy recirkulace výfukových plynů bezdůvodně rychle a příliš blízko teplotnímu rozmezí používanému ve zkušebním cyklu“.

⁷⁰ – Viz rozsudek X, bod 113.

⁷¹ – V tomto ohledu Soudní dvůr ve své judikatuře odkazuje na obecnou zásadu, podle níž je třeba ochraně veřejného zdraví nesporně přikládat větší význam ve srovnání s hospodářskými důvody (rozsudek ze dne 19. dubna 2012, *Artegodan v. Komise*, C-221/10 P, EU:C:2012:216, bod 99 a citovaná judikatura).

C. Ke čtvrté předběžné otázce ve věci C-134/20

132. Podstatou čtvrté předběžné otázky položené předkládajícím soudem ve věci C-134/20 je, zda musí být čl. 5 odst. 1 a 2 nařízení č. 715/2007 vykládán v tom smyslu, že přípustnost odpojovacího zařízení závisí na tom, zda toto zařízení bylo namontováno do vozidla již při jeho výrobě, nebo zda bylo namontováno až dodatečně v rámci opravy ve smyslu čl. 3 odst. 2 směrnice 1999/44.

133. Podle čl. 3 odst. 2 směrnice 1999/44 má spotřebitel v případě rozporu zboží se smlouvou v okamžiku jeho dodání nárok buď na bezplatné uvedení spotřebního zboží do stavu odpovídajícího smlouvě prostřednictvím opravy, nebo náhradní dodání zboží podle ustanovení odstavce 3 tohoto článku nebo na přiměřené snížení kupní ceny nebo na odstoupení od smlouvy podle ustanovení odstavců 5 a 6 uvedeného článku.

134. V projednávané věci z předkládacího rozhodnutí ve věci C-134/20 vyplývá, že účelem instalace odpojovacího zařízení v podobě dotčeného softwaru bylo odstranit protiprávnost přepínací logiky a zajistit soulad s ustanoveními nařízení č. 715/2007 formou opravy. Tato otázka vychází z předpokladu, že dotčený software umožnil dotčenému výrobcí automobilů dosáhnout sledovaného cíle. Předkládajícímu soudu přísluší ověřit, s ohledem na odpovědi na výše posuzované otázky, zda tomu tak skutečně je⁷². Pokud by tomu tak nebylo, bylo by odpojovací zařízení v každém případě nepřipustné na základě čl. 5 odst. 1 a 2 tohoto nařízení.

135. Pokud by předkládající soud dospěl k závěru, že dotčené odpojovací zařízení je v souladu s ustanoveními nařízení č. 715/2007, mám za to, že přípustnost takového zařízení nezávisí na tom, zda bylo namontováno do vozidla již při jeho výrobě.

136. Především znění čl. 3 bodu 10 nařízení č. 715/2007 ve spojení s čl. 5 odst. 1 a 2 tohoto nařízení nerozlišuje mezi tím, zda bylo odpojovací zařízení namontováno do vozidla od počátku, nebo zda bylo namontováno dodatečně, jelikož okamžik namontování takového zařízení není v těchto ustanoveních zmíněn.

137. Dále v kontextu nařízení č. 715/2007 jeho čl. 4 odst. 1 stanoví, že výrobcí prokáží, že *všechna nová náhradní zařízení regulace znečišťujících látek*, u nichž je požadováno schválení typu, která jsou prodávána nebo uváděna do provozu v Unii, jsou typově schválena v souladu s tímto nařízením a jeho prováděcími opatřeními, a že tyto povinnosti zahrnují splnění mezních hodnot emisí stanovených v příloze I a prováděcích opatření uvedených v článku 5 zmíněného nařízení. Kromě toho podle čl. 10 odst. 2 nařízení č. 692/2008 „[v]ýrobce zajistí, aby náhradní zařízení k regulaci znečišťujících látek, jež mají být namontována do vozidel se ES schválením typu spadajících do oblasti působnosti nařízení [č. 715/2007], měla ES schválení typu jakožto samostatné technické celky ve smyslu čl. 10 odst. 2 směrnice [2007/46] v souladu s článkem 12, článkem 13 a přílohou XIII tohoto nařízení“. Z těchto ustanovení tak vyplývá, že všechna zařízení k regulaci znečišťujících látek musí splňovat požadavky stanovené nařízením č. 715/2007, bez ohledu na to, zda byla namontována již od počátku, nebo až dodatečně.

138. Konečně, jak již bylo uvedeno, cílem sledovaným nařízením č. 715/2007 je zaručit vysokou míru ochrany životního prostředí. Avšak pokud by platila hypotéza, podle které má být posuzován pouze stav k datu výroby vozidla, znamenalo by to, že po uvedení vozidla do provozu by výrobcí vozidel nebyli povinni namontovat odpojovací zařízení, které splňuje ustanovení tohoto nařízení. Taková hypotéza by byla v rozporu s cílem sledovaným uvedeným nařízením.

⁷² – Viz zejména bod 126 tohoto stanoviska.

Výrobci by se totiž mohli vyhnout povinností stanoveným v tomtéž nařízení jen tím, že by nahradili původní zařízení pro regulaci znečišťujících látek, které je v souladu s nařízením 715/2007, méně účinným odpojovacím zařízením, které nezajišťuje dodržování stanovených mezních hodnot NO_x.

139. S ohledem na výše uvedené mám za to, že na čtvrtou předběžnou otázku ve věci C-134/20 je třeba odpovědět tak, že čl. 5 odst. 1 a 2 nařízení č. 715/2007 musí být vykládán v tom smyslu, že přípustnost odpojovacího zařízení nezávisí na tom, zda toto zařízení bylo namontováno do vozidla již při jeho výrobě, nebo zda bylo vmontováno až dodatečně v rámci opravy ve smyslu čl. 3 odst. 2 směrnice 1999/44.

D. K první předběžné otázce ve věci C-145/20

140. Podstatou první předběžné otázky položené předkládajícím soudem ve věci C-145/20 je, zda musí být čl. 2 odst. 2 písm. d) směrnice 1999/44 vykládán v tom smyslu, že vozidlo, které spadá do oblasti působnosti nařízení č. 715/2007, vykazuje jakost, která je obvyklá u zboží tohoto druhu a kterou může spotřebitel rozumně očekávat, pokud je toto vozidlo vybaveno nepřipustným odpojovacím zařízením ve smyslu čl. 3 bodu 10 tohoto nařízení ve spojení s čl. 5 odst. 2 uvedeného nařízení, avšak daný typ vozidla má platné ES schválení typu.

141. Úvodem zdůrazňuji, že tato otázka vychází z předpokladu, že dotyčné vozidlo je vybaveno nepřipustným odpojovacím zařízením ve smyslu čl. 3 bodu 10 nařízení č. 715/2007 ve spojení s čl. 5 odst. 2 tohoto nařízení. Jak jsem již uvedl⁷³, je na předkládajícím soudu, aby ověřil, zda tomu tak skutečně je.

142. Pokud ano, je třeba připomenout, že účelem směrnice 1999/44 je zaručit vysokou úroveň ochrany spotřebitele, jak je uvedeno v bodě 1 jejího odůvodnění. Článek 2 odst. 1 této směrnice konkrétně ukládá prodávajícímu povinnost dodat spotřebiteli zboží, které je v souladu s kupní smlouvou⁷⁴. V bodě 8 odůvodnění uvedené směrnice se upřesňuje, že za účelem usnadnění použití zásady souladu zboží se smlouvou je vhodné zavést vyvratitelnou domněnku souladu se smlouvou, kterou je možno použít ve většině případů, a že v případě neexistence zvláštních smluvních podmínek, jakož i v případě použití doložky o minimální ochraně, mohou být prvky uvedené v této domněnce použity k určení rozporu zboží se smlouvou.

143. Pokud jde konkrétně o motorová vozidla, podotýkám, že podle bodu 3 odůvodnění směrnice 2007/46 „by regulační akty, které stanoví technické požadavky, měly mít především za cíl zajistit vysokou míru bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, ochrany zdraví, ochrany životního prostředí, energetické účinnosti a ochrany proti neoprávněnému použití“⁷⁵. V tomto smyslu čl. 3 bod 5 této směrnice definuje „ES schválení typu“ jako „postup, kterým členský stát osvědčuje, že určitý typ vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku vyhovuje příslušným správním ustanovením a technickým požadavkům této směrnice a regulačních aktů uvedených v příloze IV nebo XI“. Příloha IV uvedené směrnice, nadepsaná „Soupis požadavků pro ES schválení typu vozidla“, se v části I, nadepsané „Právní předpisy k ES schválení typu vozidla vyráběného v neomezených sériích“, týká nařízení č. 715/2007 z hlediska „[e]misí z lehkých motorových vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6)/přístup[u]

⁷³ – Viz bod 126 tohoto stanoviska.

⁷⁴ – Rozsudek ze dne 3. října 2013, Duarte Hueros (C-32/12, EU:C:2013:637, body 25 a 26).

⁷⁵ – K zásadám unijního sekundárního práva v oblasti registrace motorových vozidel viz stanovisko generálního advokáta N. Wahla ve věci RDW a další (C-326/17, EU:C:2018:760, body 29 až 38).

k informacím“. Kromě toho čl. 4 odst. 3 první pododstavec uvedené směrnice stanoví, že členské státy provedou registraci nebo povolí prodej nebo uvedení do provozu pouze těch vozidel, jež splňují požadavky této směrnice.

144. Z těchto ustanovení vyplývá, že v rámci ES schválení typu musí dotyčná vozidla splňovat požadavky stanovené v příloze IV směrnice 2007/46, zejména požadavky týkající se odpojovacích zařízení. Pokud tomu tak není, nemají tato vozidla správné prohlášení o shodě stanovené v čl. 18 odst. 1 uvedené směrnice, které je definováno v čl. 3 bodě 36 uvedené směrnice jako „dokument uvedený v příloze IX^[76] vydaný výrobcem a osvědčující, že vozidlo náležející do série typu schváleného v souladu s touto směrnicí splňovalo v době výroby požadavky všech regulačních aktů“. Tento dokument je podle čl. 26 odst. 1 téže směrnice povinně vyžadován k registraci nebo prodeji.

145. Společnost Porsche Inter Auto ve svém písemném vyjádření tvrdí, že spotřebitel od vozidla očekává pouze to, že jej bude moci bezpečně provozovat na silnici, a že absolutní soulad vozidla se všemi požadavky stanovenými právními předpisy pro něj není podstatný. Je však třeba zdůraznit, že tento názor neodpovídá znění čl. 3 bodu 36 směrnice 2007/46, podle kterého je pro vydání osvědčení o shodě vyžadováno, aby vozidlo splňovalo v době výroby *požadavky všech regulačních aktů*.

146. Vzhledem k tomu, že průměrný spotřebitel, který je přiměřeně informovaný a přiměřeně pozorný a obezřetný, může očekávat, že budou splněny požadavky právních předpisů pro ES schválení typu vozidla, a to i v případě neexistence zvláštních smluvních podmínek, je podle mého názoru zřejmé, že pokud všechny tyto požadavky splněny nejsou, není dotyčné vozidlo v souladu s kupní smlouvou ve smyslu směrnice 1999/44⁷⁷.

147. Podle mého názoru totiž v případě neexistence správného prohlášení o shodě neodpovídá dotyčné vozidlo „popisu prodávajícího“ ve smyslu čl. 2 odst. 2 písm. a) směrnice 1999/44. Obdobně se vozidlo nehodí „k účelu, který spotřebitel požadoval“ ani se nehodí „k účelům, ke kterým se zboží tohoto druhu obvykle používá“ ve smyslu čl. 2 odst. 2 písm. b) a c) této směrnice. Stejně tak, pokud jde o otázku položenou vnitrostátním soudem, toto vozidlo nevykazuje „jakost a vlastnosti, které jsou obvyklé u zboží tohoto druhu a které může spotřebitel rozumně očekávat s ohledem na charakter spotřebního zboží“ ve smyslu čl. 2 odst. 2 písm. d) uvedené směrnice.

148. Jak zdůrazňuje Komise, tento výklad je potvrzen článkem 7 směrnice 2019/771, nadepsaným „Objektivní požadavky na soulad“, který v odst. 1 písm. a) stanoví, že zboží kromě toho, že splňuje veškeré subjektivní požadavky na soulad, musí být vhodné k účelům, pro které by se zboží stejného druhu obvykle použilo, s případným přihlédnutím ke stávajícímu *unijnímu* a vnitrostátnímu *právu*, technickým normám, nebo pokud takové technické normy neexistují, k použitelným kodexům chování daného odvětví.

⁷⁶ – Bod 0 přílohy IX směrnice 2007/46 stanoví, že „[p]rohlášení o shodě je osvědčení, které výrobce vozidla vydává kupujícímu, aby ho ujistil, že vozidlo, které získal, splňovalo v době výroby platné právní předpisy Evropské unie“.

⁷⁷ – V tomto smyslu Soudní dvůr rozhodl, že osoba, která nabyla vozidlo, se může legitimně domnívat, že toto vozidlo je v souladu s právními předpisy, které jsou pro výrobce automobilů závazné (rozsudek ze dne 9. července 2020, Verein für Konsumenteninformation, C-343/19, EU:C:2020:534, bod 37). Pokud jde o analýzu, podle které ve vztazích mezi podnikateli a spotřebiteli musí být výrobky a služby v souladu s legitimním očekáváním spotřebitelů, viz Calais-Auloy, J., Temple, H., a Depincé, M., *Droit de la consommation*, 10. vydání, Dalloz, Paris, 2020, s. 225 a násl.

149. Skutečnost, že se na daný typ vozidla vztahuje ES schválení typu, které umožňuje jeho provoz na pozemních komunikacích, podle mého názoru na odpovědi, kterou je třeba poskytnout na položenou otázku, nic nemění⁷⁸. Toto schválení typu mohlo být totiž získáno mimo jiné v případě, kdy schvalovací orgán nevěděl o přítomnosti nepřipustného zařízení. Ve věci C-145/20 tak předkládající soud uvádí, že dotýčný typ vozidla byl původně schválen úřadem KBA, ačkoli tento orgán nebyl informován o přítomnosti přepínací logiky, a že kdyby tento orgán o této logice věděl, ES schválení typu by nevydal.

150. To znamená, že i když se na dotýčné vozidlo vztahuje ES schválení typu vydané příslušným vnitrostátním orgánem, není toto vozidlo v souladu s kupní smlouvou ve smyslu směrnice 1999/44.

151. S ohledem na výše uvedené navrhuji odpovědět na první předběžnou otázku ve věci C-145/20 tak, že čl. 2 odst. 2 písm. d) směrnice 1999/44 musí být vykládán v tom smyslu, že vozidlo, které spadá do oblasti působnosti nařízení č. 715/2007, nevykazuje jakost, která je obvyklá u zboží tohoto druhu a kterou může spotřebitel rozumně očekávat, pokud je toto vozidlo vybaveno nepřipustným odpojovacím zařízením ve smyslu čl. 3 bodu 10 tohoto nařízení ve spojení s čl. 5 odst. 2 uvedeného nařízení, a to ani když má daný typ vozidla platné ES schválení typu.

E. Ke třetí předběžné otázce ve věci C-145/20

152. Podstatou třetí předběžné otázky položené předkládajícím soudem ve věci C-145/20 je, zda musí být čl. 3 odst. 6 směrnice 1999/44 vykládán v tom smyslu, že rozpor se smlouvou spočívající ve skutečnosti, že v dotýčném vozidle je namontováno nepřipustné odpojovací zařízení ve smyslu čl. 3 bodu 10 nařízení č. 715/2007 ve spojení s čl. 5 odst. 1 a 2 uvedeného nařízení, může být považován za „nevýznamný“ v případě, že by spotřebitel toto vozidlo zakoupil, i pokud by o existenci a fungování tohoto zařízení věděl.

153. Jak vyplývá z judikatury Soudního dvora, čl. 2 odst. 1 směrnice 1999/44 ukládá prodávajícímu povinnost dodat spotřebiteli zboží, které je v souladu s kupní smlouvou. Z tohoto hlediska podle čl. 3 odst. 1 uvedené směrnice prodávající odpovídá spotřebiteli za každý rozpor se smlouvou existující v okamžiku dodání zboží. Tento čl. 3 uvádí v odstavci 2 nároky, které spotřebitel může uplatnit vůči prodávajícímu v případě, že dodané zboží je v rozporu se smlouvou. Zaprvé má spotřebitel podle odstavce 3 uvedeného článku nárok požadovat uvedení zboží do stavu odpovídajícího smlouvě. Není-li toto uvedení do stavu odpovídajícího smlouvě možné, může zadruhé podle odstavce 5 tohoto článku požadovat snížení ceny nebo odstoupit od smlouvy. Jak však vyplývá z čl. 3 odst. 6, je-li rozpor se smlouvou nevýznamný, spotřebitel nemá právo takovéto odstoupení od smlouvy požadovat, a v tomto případě má jen právo požadovat přiměřené snížení kupní ceny dotčeného zboží⁷⁹.

154. Z článku 3 odst. 3 a 5 směrnice 1999/44 ve spojení s bodem 10 odůvodnění této směrnice tak vyplývá, že tato směrnice upřednostňuje v zájmu obou smluvních stran splnění smlouvy prostřednictvím obou primárních způsobů zjednání nápravy před zrušením smlouvy⁸⁰.

⁷⁸ – V tomto smyslu viz rozsudek ze dne 4. října 2018, Komise v. Německo (C-668/16, EU:C:2018:802, body 85 až 89).

⁷⁹ – Rozsudek ze dne 3. října 2013, Duarte Hueros (C-32/12, EU:C:2013:637, body 26 až 28).

⁸⁰ – Rozsudek ze dne 23. května 2019, Füllä (C-52/18, EU:C:2019:447, bod 61).

155. V projednávané věci předkládající soud ve věci C-145/20 uvádí, že DS, který se žalobou proti společnosti Porsche Inter Auto domáhá odstoupení od kupní smlouvy na vozidlo č. 3, by toto vozidlo koupil, byť za jiných podmínek, i kdyby věděl, že je vybaveno přepínací logikou, tedy nepřípustným odpojovacím zařízením ve smyslu čl. 3 bodu 10 nařízení č. 715/2007 ve spojení s čl. 5 odst. 1 a 2 tohoto nařízení. Předkládající soud pokládá tuto otázku na základě předpokladu, že toto vozidlo je i po namontování dotčeného softwaru stále vybaveno nepřípustným odpojovacím zařízením ve smyslu těchto ustanovení⁸¹.

156. Úvodem uvádím, že tato otázka vychází z předpokladu, že DS byl oprávněn domáhat se odstoupení od kupní smlouvy na vozidlo č. 3. Přitom spotřebitel může podle čl. 3 odst. 5 směrnice 1999/44 vyžadovat odstoupení od smlouvy pouze v případě, kdy nemá nárok ani na opravu či náhradní dodání zboží, které je v rozporu smlouvou, nebo kdy prodávající neprovedl jeden z těchto způsobů nápravy v přiměřené lhůtě nebo bez nadměrné zátěže pro spotřebitele, s výjimkou, kdy podle čl. 3 odst. 6 této směrnice je rozpor zboží se smlouvou nevýznamný⁸². Vnitrostátnímu soudu přísluší ověřit, zda s ohledem na tyto podmínky nemá DS nárok ani na opravu, ani na výměnu nevyhovujícího zboží nebo zda společnost Porsche Inter Auto skutečně neprovedla některý ze stanovených způsobů nápravy.

157. Kromě toho podle čl. 2 odst. 3 směrnice 1999/44 se nejedná o rozpor se smlouvou v případě, že spotřebitel v okamžiku uzavření smlouvy věděl o rozporu se smlouvou nebo pokud o něm rozumně nemohl nevědět nebo pokud rozpor se smlouvou vznikl na základě materiálu dodaného spotřebitelem⁸³. S ohledem na toto znění mám za to, že vědomost spotřebitele o rozporu se smlouvou má objektivní povahu. Tato podmínka je splněna například tehdy, pokud prodávající v okamžiku prodeje informuje spotřebitele o rozporu se smlouvou a spotřebitel tudíž kupuje zboží s plným vědomím této skutečnosti. Tento spotřebitel se následně logicky nemůže dovolávat existence tohoto rozporu se smlouvou.

158. Mám za to, že čl. 2 odst. 3 směrnice 1999/44 není na věc v původním řízení použitelný. Je totiž nesporné, že DS v okamžiku prodeje vozidla č. 3 o tvrzeném rozporu se smlouvou nevěděl a o této vadě nemohl rozumně vědět. Otázka položená předkládajícím soudem tedy vychází jen z hypotetického předpokladu, že by DS vozidlo koupil i v případě, že by o uvedené vadě věděl. Jedná se o subjektivní prvek, který nelze prokázat a který se může v průběhu času měnit, zejména v závislosti na informacích ohledně závažnosti rozporu se smlouvou, které má spotřebitel k dispozici⁸⁴.

⁸¹ – Připomínám, že předkládajícímu soudu přísluší ověřit, zda tomu tak skutečně je, jak bylo uvedeno v bodě 126 tohoto stanoviska.

⁸² – Rozsudek ze dne 23. května 2019, Füllä (C-52/18, EU:C:2019:447, bod 60).

⁸³ – Posledně uvedená hypotéza není ve věci v původním řízení relevantní.

⁸⁴ – V tomto ohledu zejména nelze po spotřebiteli požadovat, aby předvídal výsledek přezkumu týkající se právní kvalifikace rozporu zboží se smlouvou (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 3. října 2013, Duarte Hueros, C-32/12, EU:C:2013:637, bod 40).

159. Směrnice 1999/44 pojem „nevýznamný“ rozpor se smlouvou“ nedefinuje⁸⁵. Ani Soudní dvůr se k dosahu tohoto pojmu přímo nevyjádřil⁸⁶. Je obtížné podat obecnou definici takového pojmu, jelikož rozpor se smlouvou závisí na konkrétní situaci a musí být určen v každém jednotlivém případě zvlášť, v závislosti na smlouvě uzavřené mezi smluvními stranami. V každém případě mám za to, že rozpor se smlouvou, který se dotýká bezpečnosti a řádného fungování zboží, nelze považovat za „nevýznamný“ ve smyslu čl. 2 odst. 3 této směrnice⁸⁷. Obdobně se nejedná o „nevýznamný“ rozpor v případě, že zboží neodpovídá smluvním ustanovením. Například pokud si spotřebitel objedná automobil, u něhož uvede, že má mít červenou barvu, a je mu dodán automobil modré barvy, nelze tento rozpor se smlouvou považovat za „nevýznamný“, a tudíž by mohl být podle čl. 3 odst. 3 a 5 uvedené směrnice základem pro odstoupení od smlouvy.

160. Je pravda, že jak vyplývá z judikatury Soudního dvora, cílem článku 3 směrnice 1999/44 je nastolit spravedlivou rovnováhu mezi zájmy spotřebitele a zájmy prodávajícího tím, že spotřebiteli jako slabší straně smlouvy zaručí úplnou a účinnou ochranu pro případ, že prodávající řádně nesplní své smluvní závazky, přičemž zároveň umožňuje zohlednit úvahy hospodářského rázu, kterých se dovolává prodávající⁸⁸. Odstoupení od smlouvy, jež je nejsilnějším prostředkem nápravy, který má spotřebitel k dispozici, se lze tudíž domáhat pouze v případě, že je rozpor se smlouvou dostatečně významný.

161. Nicméně, jak bylo uvedeno v bodě 146 tohoto stanoviska, průměrný spotřebitel, který je přiměřeně informovaný a přiměřeně pozorný a obezřetný, může očekávat, že budou splněny požadavky právních předpisů pro ES schválení typu vozidla, a to i v případě neexistence zvláštních smluvních podmínek. Pokud je ve vozidle namontováno nepřípustné odpojovací zařízení ve smyslu čl. 5 odst. 1 a 2 nařízení č. 715/2007, není prohlášení o shodě správné⁸⁹. V této souvislosti čl. 26 odst. 1 směrnice 2007/46 stanoví, že členské zaregistrují vozidla a povolí jejich prodej nebo uvedení do provozu pouze tehdy, jsou-li opatřena platným prohlášením o shodě vydaným v souladu s článkem 18 této směrnice.

162. To znamená, jak bylo uvedeno v odpovědi na první předběžnou otázku položenou ve věci C-145/20, že vozidlo zejména nevykazuje jakost, která je obvyklá u zboží tohoto druhu a kterou může spotřebitel rozumně očekávat, ve smyslu čl. 2 odst. 2 písm. d) směrnice 1999/44, pokud je vybaveno nepřípustným odpojovacím zařízením ve smyslu čl. 5 odst. 1 a 2 nařízení č. 715/2007.

163. Za těchto okolností se domnívám, že rozpor tohoto vozidla se smlouvou, který vyplývá z použití takového zařízení, nelze považovat za „nevýznamný“ ve smyslu čl. 3 odst. 6 směrnice 1999/44.

⁸⁵ – Pojem „nevýznamný“ rozpor se smlouvou“ je obsažen již v návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady o prodeji spotřebního zboží a zárukách na toto zboží ze dne 18. června 1996 [COM(95) 520 final, s. 1]. V důvodové zprávě k tomuto návrhu se uvádí, že „v duchu kompromisu a s cílem umožnit provedení směrnice do vnitrostátního práva s ohledem na rozdílné národní tradice se připouští, aby členské státy omezily možnost volby spotřebitele v případech nevýznamných rozporů se smlouvou (s. 14) Směrnice 1999/44 byla navíc s účinností od 1. ledna 2022 zrušena směrnicí (EU) 2019/771, která rovněž pojem „nevýznamný“ rozpor se smlouvou“ nedefinuje.

⁸⁶ – Podotýkám, že ve věci, ve které byl vydán rozsudek ze dne 3. října 2013, Duarte Hueros (C-32/12, EU:C:2013:637, body 17, 18 a 20), si spotřebitelka zakoupila vozidlo se skládací střechou, přičemž při dešti pronikala do interiéru vozidla střechou voda. Spotřebitelka se domáhala odstoupení od kupní smlouvy a předkládající soud dospěl k závěru, že rozpor se smlouvou, který byl příčinou sporu, je „nevýznamný“ ve smyslu čl. 3 odst. 6 směrnice 1999/44. Ve svém stanovisku ve věci Duarte Hueros (C-32/12, EU:C:2013:128, bod 57) generální advokátka J. Kokott uvedla, že jiné evropské soudy, zejména nejvyšší soudy, rozhodly v případech, které se jeví podobné, že pronikání vody nemá být považováno za nevýznamnou vadu, a že skutečnost, že vozidlo je i přes pronikání vody nadále použitelné jako přepravní prostředek, nebyla v těchto rozhodnutích relevantní.

⁸⁷ – V tomto smyslu viz Durovic, M., „Consumer sales law in the European Union“, *Comparative Consumer Sales Law*, 2018, s. 1 až 182, zejména s. 41.

⁸⁸ – Rozsudek ze dne 23. května 2019, Füllä (C-52/18, EU:C:2019:447, bod 41 a citovaná judikatura).

⁸⁹ – Viz rovněž bod 144 tohoto stanoviska.

164. Na základě výše uvedených úvah navrhuji odpovědět na třetí předběžnou otázku ve věci C-145/20 tak, že čl. 3 odst. 6 směrnice 1999/44 musí být vykládán v tom smyslu, že rozpor se smlouvou spočívající ve skutečnosti, že v dotyčném vozidle je namontováno nepřípustné odpojovací zařízení ve smyslu čl. 3 bodu 10 nařízení č. 715/2007 ve spojení s čl. 5 odst. 1 a 2 uvedeného nařízení, nemůže být považován za „nevýznamný“, a to ani v případě, že by spotřebitel toto vozidlo zakoupil, i pokud by o existenci a fungování tohoto zařízení věděl.

V. Závěry

165. S ohledem na výše uvedené úvahy navrhuji Soudnímu dvoru, aby na otázky položené Landesgericht Klagenfurt (zemský soud v Klagenfurtu, Rakousko), Landesgericht Eisenstadt (zemský soud v Eisenstadtu, Rakousko) a Oberster Gerichtshof (Nejvyšší soud, Rakousko) odpověděl následovně:

- „1) Článek 3 bod 10 nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla, ve znění nařízení Komise (ES) č. 692/2008 ze dne 18. července 2008, ve spojení s čl. 5 odst. 1 tohoto nařízení musí být vykládán v tom smyslu, že zařízení, které za podmínek při skutečném provozu motorového vozidla plně zajišťuje recirkulaci výfukových plynů pouze při teplotách mezi 15 a 33 stupni Celsia a v nadmořské výšce do 1 000 m n. m., přičemž mimo toto teplotní okno míra recirkulace výfukových plynů poklesne v průběhu deseti stupňů Celsia a ve výšce nad 1 000 m n. m. v průběhu 250 výškových metrů lineárně na nulu, a tím dochází ke zvýšení emisí oxidu dusíku (NOx) nad mezní hodnoty stanovené v uvedeném nařízení, představuje „odpojovací zařízení“.
- 2) Článek 5 odst. 2 písm. a) nařízení č. 715/2007, ve znění pozdějších předpisů, musí být vykládán v tom smyslu, že odpojovací zařízení, které plně zajišťuje recirkulaci výfukových plynů pouze při venkovní teplotě mezi 15 a 33 stupni Celsia a nadmořské výšce nižší než 1 000 m n. m., nespadá pod výjimku ze zákazu takových zařízení stanovenou v tomto ustanovení, jež se týká ochrany motoru proti poškození nebo poruše a bezpečného provozu vozidla, pokud toto zařízení slouží především k ochraně takových dílů, jako je ventil recirkulace výfukových plynů, chladič recirkulace výfukových plynů a filtr pevných částic.
- 3) Článek 5 odst. 1 a 2 nařízení č. 715/2007, ve znění pozdějších předpisů, musí být vykládán v tom smyslu, že přípustnost odpojovacího zařízení nezávisí na tom, zda toto zařízení bylo namontováno do vozidla již při jeho výrobě, nebo zda bylo namontováno až dodatečně v rámci opravy ve smyslu čl. 3 odst. 2 směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/44/ES ze dne 25. května 1999 o některých aspektech prodeje spotřebního zboží a záruk na toto zboží.
- 4) Článek 2 odst. 2 písm. d) směrnice 1999/44 musí být vykládán v tom smyslu, že vozidlo, které spadá do oblasti působnosti nařízení č. 715/2007, ve znění pozdějších předpisů, nevykazuje jakost, která je obvyklá u zboží tohoto druhu a kterou může spotřebitel rozumně očekávat, pokud je toto vozidlo vybaveno nepřípustným odpojovacím zařízením ve smyslu čl. 3 bodu 10 tohoto nařízení ve spojení s čl. 5 odst. 2 uvedeného nařízení, a to ani když má daný typ vozidla platné ES schválení typu.

- 5) Článek 3 odst. 6 směrnice 1999/44 musí být vykládán v tom smyslu, že rozpor se smlouvou spočívající ve skutečnosti, že v dotyčném vozidle je namontováno nepřípustné odpojovací zařízení ve smyslu čl. 3 bodu 10 nařízení č. 715/2007, ve znění pozdějších předpisů, ve spojení s čl. 5 odst. 1 a 2 tohoto nařízení, nemůže být považován za ‚nevýznamný‘, a to ani v případě, že by spotřebitel toto vozidlo zakoupil, i pokud by o existenci a fungování tohoto zařízení věděl.“