



Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (velkého senátu)

14. července 2022 *

„Řízení o předběžné otázce – Sbližování právních předpisů – Nařízení (ES) č. 715/2007 – Schvalování typu motorových vozidel – Článek 3 bod 10 – Článek 5 odst. 1 a 2 – Odpojovací zařízení – Motorová vozidla – Vznětový motor – Emise znečišťujících látek – Systém regulace emisí – Software nainstalovaný do řídicí jednotky motoru – Ventil pro recirkulaci výfukových plynů (EGR ventil) – Snižování emisí oxidů dusíku (NOx) omezené ‚teplotním oknem‘ – Zákaz použití odpojovacích zařízení snižujících účinnost systému regulace emisí – Článek 5 odst. 2 písm. a) – Výjimka z tohoto zákazu – Směrnice 1999/44/ES – Prodej spotřebního zboží a záruky na toto zboží – Článek 3 odst. 2 – Zařízení nainstalované v rámci opravy vozidla“

Ve věci C-134/20,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podaná rozhodnutím Landesgericht Eisenstadt (zemský soud v Eisenstadtu, Rakousko) ze dne 29. ledna 2020, došlým Soudnímu dvoru dne 11. března 2020, v řízení

IR

proti

Volkswagen AG,

SOUDNÍ DVŮR (velký senát),

ve složení K. Lenaerts, předseda, L. Bay Larsen, místopředseda, A. Arabadžev, A. Prechal, K. Jürimäe, C. Lycourgos a I. Ziemele, předsedové senátů, M. Ilešič, J.-C. Bonichot, F. Biltgen, P. G. Xuereb (zpravodaj), N. Piçarra a N. Wahl, soudci,

generální advokát: A. Rantos,

vedoucí soudní kanceláře: A. Calot Escobar,

s přihlédnutím k písemné části řízení,

s ohledem na vyjádření předložená:

– za IR M. Poduschkou, Rechtsanwalt,

* Jednací jazyk: němčina.

- za Volkswagen AG H. Gärtnerem, F. Gebertem, F. Gonsiorem, C. Harms, N. Hellermannem, F. Krollem, M. Lerbinger, S. Lutz-Bachmannem, L.-K. Mannefeld, K.-U. Oppperem, H. Posserem, J. Queckem, K. Schramm, W.F. Spiethem, J. von Nordheimem, K. Vorbeck, B. Wolfersem a B. Wollenschlägerem, Rechtsanwälte,
- za německou vládu J. Möllerem a D. Klebsem, jako zmocněnci,
- za Evropskou komisi M. Huttunenem a M. Noll-Ehlersem, jako zmocněnci,

po vyslechnutí stanoviska generálního advokáta na jednání konaném dne 23. září 2021,

vydává tento

Rozsudek

- 1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu čl. 3 bodu 10 a čl. 5 odst. 1 a 2 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) 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 [a o] přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla (Úř. věst. 2007, L 171, s. 1) a 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 (Úř. věst. 1999, L 171, s. 12; Zvl. vyd. 15/04, s. 223).
- 2 Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi IR a společností Volkswagen AG ve věci návrhu na určení neplatnosti smlouvy o prodeji motorového vozidla vybaveného softwarem, který snižuje recirkulaci znečišťujících plynů tohoto vozidla v závislosti na zjištěné teplotě a nadmořské výšce.

Právní rámec

Unijní právo

Směrnice 1999/44

- 3 Směrnice 1999/44 byla s účinností od 1. ledna 2022 zrušena směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/771 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/ES (Úř. věst. 2019, L 136, s. 28). Vzhledem k době rozhodné z hlediska skutečností sporu v původním řízení se však směrnice 1999/44 na tento spor nadále použije.
- 4 Článek 1 odst. 2 písm. f) směrnice 1999/44 stanovil:

„Pro účely této směrnice se rozumí:

[...]

- f) ‚nápravou‘ v případě rozporu se smlouvou uvedení spotřebního zboží do stavu, který odpovídá smlouvě.“

5 Článek 3 této směrnice, nadepsaný „Práva spotřebitele“, stanovil:

„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 [výměny] zboží podle ustanovení odstavce 3 nebo na přiměřené snížení kupní ceny nebo na odstoupení od smlouvy podle ustanovení odstavců 5 a 6.

[...]“

Nařízení č. 715/2007

6 Body 1 a 6 odůvodnění nařízení č. 715/2007 znějí:

„(1) [...] Technické požadavky na schvalování typu motorových vozidel s ohledem na emise by měly být harmonizovány, aby nedocházelo k rozdílným požadavkům v jednotlivých členských státech a aby byla zajištěna vysoká úroveň ochrany životního prostředí.

[...]

(6) Pro zlepšení kvality ovzduší a splnění mezních hodnot znečištění je zejména nutné výrazné snížení emisí oxidů dusíku z naftových vozidel. [...]“

7 Článek 1 odst. 1 tohoto nařízení stanoví:

„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.

8 Článek 3 bod 10 tohoto nařízení uvádí:

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

[...]

10) ‚odpojovacím zařízením‘ se rozumí [jakýkoli] konstrukční prvek vozidla, který snímá teplotu, rychlost vozidla, otáčky motoru, zařazený rychlostní stupeň, podtlak v sacím potrubí nebo jakýkoli jiný parametr, aby se aktivovala, změnila, 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“.

9 Článek 4 odst. 1 a 2 téhož nařízení zní:

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

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. [...]

[...]“

10 Článek 5 odst. 1 a 2 nařízení č. 715/2007 stanoví:

„1. Výrobce vybaví vozidla tak, aby konstrukční části, které by mohly mít vliv na emise, byly navrženy, 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

nebo

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.“

11 Příloha I tohoto nařízení, nadepsaná „Mezní hodnoty emisí“, stanoví mimo jiné mezní hodnoty emisí oxidů dusíku (NO_x).

Nařízení (ES) č. 692/2008

12 Nařízení Komise (ES) č. 692/2008 ze dne 18. července 2008, kterým se provádí a mění nařízení č. 715/2007 (Úř. věst. 2008, L 199, s. 1), bylo pozměněno nařízením Komise (EU) č. 566/2011 ze dne 8. června 2011 (Úř. věst. 2011, L 158, s. 1) (dále jen „nařízení č. 692/2008“). Od 1. ledna 2022 bylo nařízení č. 692/2008 zrušeno nařízením Komise (EU) 2017/1151 ze dne 1. června 2017, kterým se doplňuje nařízení č. 715/2007, mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES, nařízení č. 692/2008 a nařízení Komise (EU) č. 1230/2012 a zrušuje nařízení č. 692/2008 (Úř. věst. 2017, L 175, s. 1). Vzhledem k době rozhodné z hlediska skutečností sporu v původním řízení se však nařízení č. 692/2008 na tento spor nadále použije.

13 Článek 1 nařízení č. 692/2008 stanovil:

„Toto nařízení stanoví opatření pro provádění článků 4, 5 a 8 nařízení (ES) č. 715/2007.“

14 Článek 2 bod 18 nařízení č. 692/2008 zněl následovně:

„Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

[...]

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.“

15 Článek 3 odst. 9 tohoto nařízení stanovil:

„Zkouška typu 6 pro měření emisí při nízkých teplotách, stanovená v příloze VIII, se nepoužije na vozidla se vznětovým motorem.

Při žádosti o schválení typu výrobci nicméně schvalovacímu orgánu předloží informace prokazující, že zařízení pro následné zpracování [oxidů dusíku (NOx)] dosahuje dostatečně vysoké teploty pro účinné fungování, a to před uplynutím 400 sekund po studeném startu za teploty -7 [stupňů Celsia], 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.

Tyto informace rovněž zahrnou popis veškerých dopadů na emise.

Schvalovací orgán neudělí schválení typu, pokud poskytnuté informace dostatečně neprokážou, že zařízení pro následné zpracování skutečně dosahuje dostatečně vysoké teploty pro účinné fungování v rozmezí stanoveného časového období.

[...]“

16 Článek 10 uvedeného nařízení, nadepsaný „Zařízení k regulaci znečišťujících látek“, v odstavci 1 stanovil:

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

[...]“

17 Příloha I nařízení č. 692/2008, nadepsaná „Správní předpisy pro ES schválení typu“, v bodě 3.3, nadepsaném „Rozšíření pro životnost zařízení k regulaci znečišťujících látek (zkouška typu 5)“, uváděla:

„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).

[...]“

Rakouské právo

- 18 Ustanovení § 871 Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch (Obecný zákoník občanský), ve znění použitelném na věc v původním řízení (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 projevený úmysl převážně vázal, 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.“

Spor v původním řízení a předběžné otázky

- 19 Spotřebitel IR uzavřel v roce 2013 smlouvu o koupi motorového vozidla značky Volkswagen, modelu Touran Confortline TDI, vybaveného vznětovým motorem typu EA 189 generace Euro 5 o objemu válců 1,6 litru a výkonu 77 kW.
- 20 IR podal k Landesgericht Eisenstadt (zemský soud v Eisenstadtu, Rakousko), který je předkládajícím soudem, žalobu na určení neplatnosti kupní smlouvy na základě § 871 ABGB.
- 21 Z předkládacího rozhodnutí vyplývá, že předmětné vozidlo je vybaveno interním zařízením na snižování emisí, a sice ventilem pro recirkulaci výfukových plynů (dále jen „EGR ventil“), a že disponuje systémem následného zpracování výfukových plynů prostřednictvím filtru pevných částic, ale neobsahuje žádný systém zpracování oxidů dusíku (NOx).
- 22 Podle informací poskytnutých předkládajícím soudem předmětné vozidlo původně obsahovalo software instalovaný do řídicí jednotky motoru, která řídí systém recirkulace výfukových plynů ve dvou režimech (dále jen „přepínací systém“), a sice režim 0, který se aktivuje při provozu tohoto vozidla na silnici, a režim 1, fungující při laboratorně prováděném testu schvalování typu ohledně emisí znečišťujících látek, nazývaném „New European Driving Cycle“ (NEDC). Při aktivaci režimu

0 se snižovala míra recirkulace výfukových plynů. Za běžných podmínek použití se uvedené vozidlo pohybovalo téměř výhradně v režimu 0 a nesplňovalo mezní hodnoty emisí oxidů dusíku (NOx) stanovené nařízením č. 715/2007.

- 23 Dopisem ze dne 8. října 2015 informoval dovozce vozidel VW v Rakousku IR o tom, že na předmětném vozidle je zapotřebí provést určité úpravy a že výrobce ponese náklady na veškeré nezbytné opravy. IR byl následně vyzván, aby si nechal nahrát aktualizaci uvedeného softwaru, která deaktivuje přepínací systém, s čímž IR souhlasil.
- 24 Na základě této aktualizace byl mimoto EGR ventil nastaven za účelem regulace míry recirkulace výfukových plynů tak, že tento ventil zajišťuje nízkoemisní režim jen tehdy, pohybuje-li se venkovní teplota mezi 15 a 33 stupni Celsia a k provozu dochází v nadmořské výšce pod 1 000 metrů (dále jen „teplotní okno“) a že mimo toto teplotní okno se tato míra lineárně snižovala na 0, což vedlo ke zvýšení emisí oxidů dusíku (NOx) a překročení mezních hodnot stanovených nařízením č. 715/2007.
- 25 Kraftfahrt-Bundesamt (spolkový úřad pro provoz motorových vozidel, Německo), orgán příslušný pro schvalování typu v Německu, udělil povolení pro technickou změnu, a sice aktualizaci dotčeného softwaru, a neodňal tedy ES schválení typu. Tento orgán mimo jiné konstatoval neexistenci nepřipustného odpojovacího zařízení ve smyslu nařízení č. 715/2007. Podle předkládajícího soudu však uvedený orgán neměl k dispozici žádné informace týkající se softwaru použitého k aktualizaci, neboť o jejich předložení nepožádal.
- 26 Předkládající soud má za to, že přepínací systém, jímž bylo vybaveno vozidlo dotčené ve věci v původním řízení, nevyhovoval požadavkům nařízení č. 715/2007, zejména požadavkům stanoveným v jeho článku 5. Předkládající soud v této souvislosti zaprvé uvádí, že z tohoto systému vyplývalo, že EGR ventil byl nastaven tak, že pokud bylo toto vozidlo používáno za běžných podmínek, nevyhovovalo toto použití požadavkům tohoto nařízení a jeho prováděcích opatření, a zadruhé uvádí, že se nejednalo o přípustné odpojovací zařízení ve smyslu čl. 5 odst. 2 uvedeného nařízení.
- 27 Tento soud rovněž poukazuje na to, že ze skutkových okolností sporu, který mu byl předložen, vyplývá, že IR byl přesvědčen, že kupuje vozidlo, které tyto požadavky splňuje, a že by je nekoupil, kdyby věděl, že tomu tak není.
- 28 Předkládající soud nicméně uvádí, že podle rakouského práva se smluvní partner osoby, jejíž souhlas byl stížen podstatným omylem, může vyhnout právním důsledkům tohoto omylu tím, že postaví tuto osobu do stejné situace, v jaké by se nacházela, kdyby k tomuto omylu nedošlo. V takovém případě již dotyčná osoba nemá žalobní zájem.
- 29 Společnost Volkswagen přitom podle předkládajícího soudu tvrdí, že aktualizací předmětného softwaru byly nároky IR uspokojeny a ten již nemá žalobní zájem, s čímž IR nesouhlasí.
- 30 Předkládající soud se proto domnívá, že pro účely rozhodnutí je nutné určit, zda teplotní okno představuje technické řešení, které splňuje požadavky stanovené unijním právem, zejména nařízením č. 715/2007 a nařízením č. 692/2008. Pokud tomu tak je, nebude namístě prohlásit kupní smlouvu uzavřenou IR za neplatnou, a žaloba podaná IR proto bude muset být zamítnuta.

- 31 Předkládající soud podotýká, že v Rakousku jsou teploty po většinu roku nižší než 15 stupňů Celsia. Uvádí, že nelze určit, zda je teplotní okno potřebné pro ochranu motoru před poškozením. Nelze ani určit, zda by byly splněny požadavky týkající se životnosti zařízení k regulaci znečišťujících látek, stanovené v čl. 4 odst. 2 nařízení č. 715/2007, pokud by aktualizace softwaru byla provedena bez teplotního okna.
- 32 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 nepřípustné takové zařízení vozidla ve smyslu čl. 1 odst. 1 nařízení č. 715/2007, kdy je [EGR ventil], tedy konstrukční část, která může mít vliv na emise, konstruován tak, že míra recirkulace výfukových plynů, tedy podíl výfukových plynů, který je recirkulován, upravena tak, že tento ventil zajišťuje nízkoemisní režim pouze [v teplotním okně] [a] mimo toto teplotní okno poklesne v průběhu 10 stupňů Celsia a v nadmořské výšce nad 1 000 metrů v průběhu 250 výškových metrů lineárně na nulu, a tím dochází ke zvýšení emisí [oxidů dusíku (NOx)] nad mezní hodnoty stanovené nařízením č. 715/2007?
- 2) Má pro posouzení první otázky význam, zda vybavení vozidla uvedené v první otázce je nezbytné k ochraně motoru před poškozením?
- 3) Má dále pro posouzení druhé otázky význam, zda částí motoru, kterou je třeba chránit před poškozením, je ventil recirkulace výfukových plynů?
- 4) Má pro posouzení první otázky význam, zda zařízení vozidla uvedené v první otázce bylo do vozidla nainstalováno již při jeho výrobě, nebo zda nastavení ventilu pro recirkulaci výfukových plynů popsané v první otázce má být ve vozidle provedeno jako oprava ve smyslu čl. 3 odst. 2 směrnice [1999/44]?“

K předběžným otázkám

K první otázce

- 33 Úvodem je třeba připomenout, že podle ustálené judikatury platí, že v rámci postupu spolupráce mezi vnitrostátními soudy a Soudním dvorem zavedeného článkem 267 SFEU přísluší Soudnímu dvoru poskytnout vnitrostátnímu soudu užitečnou odpověď, která mu umožní rozhodnout spor, jenž mu byl předložen. I když tedy předkládající soud po formální stránce omezil svou otázku na výklad konkrétního ustanovení unijního práva, nebrání taková skutečnost Soudnímu dvoru, aby předkládajícímu soudu poskytl všechny prvky výkladu unijního práva, které mohou být užitečné pro rozhodnutí ve věci, která mu byla předložena, bez ohledu na to, zda je tento soud ve svých otázkách zmínil. V tomto ohledu přísluší Soudnímu dvoru, aby ze všech poznatků předložených vnitrostátním soudem, zejména pak z odůvodnění předkládacího rozhodnutí, vytěžil ty prvky uvedeného práva, které je s přihlédnutím k předmětu sporu v původním řízení třeba vyložit (rozsudek ze dne 15. července 2021, DocMorris, C-190/20, EU:C:2021:609, bod 23 a citovaná judikatura).

- 34 V projednávaném případě odkazuje první otázka na čl. 5 odst. 1 nařízení č. 715/2007. Z žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce však vyplývá, že se předkládající soud snaží zjistit, zda teplotní okno představuje „odpojovací zařízení“ ve smyslu čl. 3 bodu 10 tohoto nařízení, jehož používání je v zásadě zakázáno článkem 5 odst. 2 uvedeného nařízení.
- 35 Je třeba poukázat na to, že společnost Volkswagen ve svém písemném vyjádření tvrdí, že předkládající soud popisuje fungování sporného softwaru nesprávně. Tato společnost totiž uvádí, že tento software vede ke snížení rychlosti recirkulace výfukových plynů, pokud je teplota vzduchu nasávaného do motoru, a nikoli venkovní teplota, nižší než 15 stupňů Celsia. Z technického hlediska je přitom nesporné, že teplota vzduchu nasávaného do motoru je v průměru o 5 stupňů Celsia vyšší než venkovní teplota. K recirkulaci všech výfukových plynů tak dochází, dokud je venkovní teplota vyšší nebo rovna 10 stupňům Celsia, a nikoli 15 stupňům Celsia, tedy v rámci průměrné roční venkovní teploty v Německu, která činí 10,4 stupňů Celsia. Uvedená společnost mimoto tvrdí, že předkládající soud opomněl uvést, že pokud je venkovní teplota nižší než 10 stupňů Celsia, snižuje se míra recirkulace výfukových plynů lineárně na nulu pouze postupně, a to až do venkovní teploty –5 stupňů Celsia.
- 36 Je však třeba připomenout, 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 soud (rozsudek ze dne 9. července 2020, Raiffeisen Bank a BRD Groupe Sociétés Générale, C-698/18 a C-699/18, EU:C:2020:537, bod 46).
- 37 Aby mohla být za těchto podmínek předkládajícímu soudu dána užitečná odpověď, je třeba mít za to, že podstatou první otázky předkládajícího soudu je, zda 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 zaručuje splnění mezních hodnot emisí stanovených uvedeným nařízením pouze v rámci teplotního okna, představuje „odpojovací zařízení“ ve smyslu tohoto čl. 3 bodu 10.
- 38 Článek 3 bod 10 nařízení č. 715/2007 definuje „odpojovací zařízení“ jako „[jakýkoli] 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“.
- 39 Soudní dvůr rozhodl, že taková definice odpojovacího zařízení přiznává široký rozsah pojmu „konstrukční prvek“, který zahrnuje jak mechanické, tak elektronické prvky, které řídí aktivaci takových dílů, jelikož působí na fungování systému regulace emisí a snižují jeho účinnost [rozsudek ze dne 17. prosince 2020, CLCV a další (Odpojovací zařízení u vznětových motorů), C-693/18, EU:C:2020:1040, bod 64].
- 40 Soudní dvůr rovněž rozhodl, že pod pojem „systém regulace emisí“ ve smyslu čl. 3 bodu 10 nařízení č. 715/2007 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 EGR snižují emise na vstupu, tj. během jejich vzniku [rozsudek ze dne 17. prosince 2020, CLCV a další (Odpojovací zařízení u vznětových motorů), C-693/18, EU:C:2020:1040, bod 90].

- 41 V projednávané věci z předkládacího rozhodnutí vyplývá, že předmětné vozidlo je vybaveno EGR ventilem a softwarem nainstalovaným do řídicí jednotky motoru. Tento ventil je jednou z technologií používaných výrobcí automobilů k regulaci a snižování emisí oxidů dusíku (NOx) vznikajících neúplným spalováním pohonných hmot. Účinnost odstranění znečišťujících látek je spojena s otevřením EGR ventilu, které je řízeno uvedeným softwarem. Mimo teplotní okno zavedené aktualizací tohoto softwaru a uvedené v bodě 24 tohoto rozsudku se míra recirkulace výfukových plynů lineárně snižuje na 0, což vede k překročení mezních hodnot emisí stanovených pro oxidy dusíku (NOx) nařízením č. 715/2007.
- 42 Software dotčený ve věci v původním řízení, který je naprogramován podle teplotního okna, tedy snímá teplotu vzduchu a nadmořskou výšku provozu, „aby se aktivovala, měnila, zpomalovala nebo deaktivovala činnost jakékoli části systému regulace emisí“, ve smyslu čl. 3 bodu 10 nařízení č. 715/2007.
- 43 Vzhledem k tomu, že takovýto software působí na fungování systému regulace emisí a snižuje jeho účinnost, představuje proto „konstrukční prvek“ ve smyslu tohoto ustanovení [v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 17. prosince 2020, CLCV a další (Odpojovací zařízení u vznětových motorů), C-693/18, EU:C:2020:1040, bod 66].
- 44 Pro určení, zda software dotčený ve věci v původním řízení představuje „odpojovací zařízení“ ve smyslu čl. 3 bodu 10 nařízení č. 715/2007, je třeba ještě posoudit, zda tento software snižuje účinnost systému regulace emisí znečišťujících látek „za podmínek, jejichž výskyt lze očekávat při běžném provozu a používání vozidla“.
- 45 Nařízení č. 715/2007 nedefinuje pojem „běžný provoz a používání vozidla“ a neodkazuje na právo členských států za účelem vymezení smyslu a rozsahu tohoto pojmu.
- 46 Tento pojem je tudíž pojmem unijního práva, který musí být vykládán autonomním a jednotným způsobem v celé Evropské unii, přičemž tento výklad je třeba nalézt nejen s přihlédnutím ke znění ustanovení, v jejichž rámci je zmíněný pojem obsažen, ale rovněž ke kontextu těchto ustanovení a k cíli, která tato ustanovení sledují (obdobně viz rozsudek ze dne 26. ledna 2021, Hessischer Rundfunk, C-422/19 a C-423/19, EU:C:2021:63, bod 45).
- 47 Jak vyplývá ze samotného znění čl. 3 bodu 10 nařízení č. 715/2007, pojem „běžný provoz a používání“ vozidla odkazuje na jeho používání za běžných podmínek provozu, to znamená nejen, jak v podstatě tvrdí společnost Volkswagen ve svém písemném vyjádření, na jeho použití za podmínek stanovených pro test schvalování typu uvedený v bodě 22 tohoto rozsudku, použitelný v době rozhodné z hlediska skutečností původního sporu, který se provádí v laboratoři a spočívá v opakování čtyř městských cyklů, po nichž následuje jeden mimoměstský cyklus. Tento pojem tedy odkazuje na používání tohoto vozidla za takových reálných podmínek provozu, jaké obvykle existují na území Unie [v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 17. prosince 2020, CLCV a další (Odpojovací zařízení u vznětových motorů), C-693/18, EU:C:2020:1040, body 96 a 101]. Zkušební cykly pro emise vozidel v rámci postupu schvalování typu totiž nevycházejí z reálných podmínek provozu [v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 17. prosince 2020, CLCV a další (Odpojovací zařízení u vznětových motorů), C-693/18, EU:C:2020:1040, bod 92].
- 48 Tento výklad je podpořen kontextem, do něhož je zasazen čl. 3 bod 10 nařízení č. 715/2007. Článek 4 odst. 2 tohoto nařízení totiž stanoví, že technická opatření, která výrobci přijmou, musejí mimo jiné zaručovat, že emise z výfuku budou účinně omezeny po celou běžnou životnost vozidla za běžných podmínek používání. Mimoto čl. 5 odst. 1 uvedeného nařízení stanoví, že

výrobce musí vybavit vozidla tak, aby konstrukční části, které mají vliv na emise, jako je software dotčený ve věci v původním řízení, umožňovaly, aby vozidlo při běžném použití vyhovovalo tomuto nařízení a jeho prováděcím opatřením [rozsudek ze dne 17. prosince 2020, CLCV a další (Odpojovací zařízení u vznětových motorů), C-693/18, EU:C:2020:1040, bod 97].

- 49 Z těchto ustanovení přitom nevyplývá nic, co by umožňovalo rozlišovat mezi fungováním takového zařízení, jako je software dotčený ve věci v původním řízení, ve fázi testu schvalování typu a při řízení za běžných podmínek používání vozidel. Naopak instalace zařízení, které by umožňovalo zajistit dodržování mezních hodnot emisí stanovených nařízením č. 715/2007 pouze ve fázi testu schvalování typu, přestože tato zkušební fáze neumožňuje reprodukovat běžné podmínky používání vozidla, by byla v rozporu s povinností zajistit účinné omezení emisí za takovýchto podmínek používání [v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 17. prosince 2020, CLCV a další (Odpojovací zařízení u vznětových motorů), C-693/18, EU:C:2020:1040, body 97 a 98]. Totéž platí pro instalaci zařízení, které by umožňovalo zajistit toto dodržování pouze v rámci teplotního okna, které sice pokrývá podmínky, za kterých probíhá fáze testu schvalování typu, avšak neodpovídá běžným podmínkám provozu, jak jsou definovány v bodě 47 tohoto rozsudku.
- 50 Výklad provedený v bodě 47 tohoto rozsudku, podle kterého se pojem „běžný provoz a používání“ vozidla vztahuje na jeho používání za reálných podmínek provozu, které obvykle existují na území Unie, je rovněž podpořen cílem sledovaným nařízením č. 715/2007, který spočívá, jak vyplývá z bodů 1 a 6 odůvodnění tohoto nařízení, v zajištění vysoké úrovně ochrany životního prostředí, a konkrétně ve výrazném snížení emisí oxidů dusíku (NO_x) z vozidel se vznětovým motorem pro zlepšení kvality ovzduší a splnění mezních hodnot znečištění [v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 17. prosince 2020, CLCV a další (Odpojovací zařízení u vznětových motorů), C-693/18, EU:C:2020:1040, body 67, 86 a 87].
- 51 Pokud jde o otázku, zda takový software, o jaký jde ve věci v původním řízení, snižuje účinnost systému regulace emisí za běžných podmínek provozu, je nesporné, že venkovní teploty nižší než 15 stupňů Celsia, jakož i provoz na silnicích nacházejících se v nadmořské výšce nad 1 000 metrů, jsou na území Unie obvyklé.
- 52 Kromě toho je třeba uvést, že nařízení č. 692/2008, které je použitelné na skutkový stav v původním řízení a podle svého článku 1 stanoví opatření pro provádění článků 4, 5 a 8 nařízení č. 715/2007, v čl. 3 odst. 9 druhém pododstavci stanoví, že výrobci předloží schvalovacímu orgánu informace prokazující, že zařízení pro následné zpracování oxidů dusíku (NO_x) nainstalované na jejich vozidlech dosahuje dostatečně vysoké teploty pro účinné fungování, a to před uplynutím 400 sekund po studeném startu za teploty – 7 stupňů Celsia. Podle tohoto čl. 3 odst. 9 pátého pododstavce neudělí schvalovací orgán schválení typu, pokud poskytnuté informace dostatečně neprokáží, že zařízení pro následné zpracování skutečně dosahuje dostatečně vysoké teploty pro účinné fungování v rozmezí stanoveného časového období. Posledně uvedené ustanovení potvrzuje výklad, podle něhož musí být splněny mezní hodnoty emisí stanovené nařízením č. 715/2007, pokud jsou teploty výrazně nižší než 15 stupňů Celsia.
- 53 Je tudíž třeba mít za to, že takový software, o jaký se jedná ve věci v původním řízení, snižuje účinnost systému regulace emisí „za podmínek, jejichž výskyt lze očekávat při běžném provozu a používání vozidla“, ve smyslu čl. 3 bodu 10 nařízení č. 715/2007, a představuje tedy odpojovací zařízení ve smyslu tohoto ustanovení.

54 Na první otázku je tedy třeba odpovědět, 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 zaručuje splnění mezních hodnot emisí stanovených uvedeným nařízením pouze v rámci teplotního okna, představuje „odpojovací zařízení“ ve smyslu tohoto čl. 3 bodu 10.

Ke druhé a třetí otázce

K přípustnosti

- 55 IR tvrdí, že druhá otázka, ve které se předkládající soud zamýšlí nad tím, zda okolnost, že takové zařízení, jako je teplotní okno, je nezbytné pro ochranu motoru před poškozením, má vliv na přípustnost takového zařízení, je hypotetická, jelikož tento soud uvedl, že nemohl určit, zda je teplotní okno nezbytné pro ochranu motoru dotyčného vozidla před poškozením.
- 56 Je třeba připomenout, že podle ustálené judikatury Soudního dvora je v rámci spolupráce mezi Soudním dvorem a vnitrostátními soudy zavedené článkem 267 SFEU věcí pouze vnitrostátního soudu, kterému byl spor předložen a jenž musí nést odpovědnost za soudní rozhodnutí, které bude vydáno, aby s ohledem na konkrétní okolnosti věci posoudil jak nezbytnost rozhodnutí o předběžné otázce pro vydání rozsudku, tak relevanci otázek, které Soudnímu dvoru klade. Týkají-li se tedy položené otázky výkladu unijního práva, je Soudní dvůr v zásadě povinen rozhodnout [rozsudek ze dne 24. listopadu 2020, Openbaar Ministerie (Paděláná dokumentů), C-510/19, EU:C:2020:953, bod 25 a citovaná judikatura].
- 57 Z toho vyplývá, že se k otázkám týkajícím se unijního práva váže domněnka relevance. Odmítnutí rozhodnout o předběžné otázce položené vnitrostátním soudem ze strany Soudního dvora je možné pouze tehdy, je-li zjevné, že žádaný výklad unijního práva nemá žádný vztah k realitě nebo předmětu sporu v původním řízení, jestliže se jedná o hypotetický problém nebo také jestliže Soudní dvůr nedisponuje skutkovými nebo právními poznatky nezbytnými pro užitečnou odpověď na otázky, které jsou mu položeny [rozsudek ze dne 24. listopadu 2020, Openbaar Ministerie (Paděláná dokumentů), C-510/19, EU:C:2020:953, bod 26 a citovaná judikatura].
- 58 V tomto ohledu je sice pravda, že předkládající soud v žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce uvádí, že nelze určit, zda je teplotní okno nezbytné k ochraně motoru dotyčného vozidla před poškozením.
- 59 Z této žádosti však rovněž vyplývá, že předkládající soud svou druhou a třetí otázkou, které je třeba posoudit společně, vyjadřuje pochybnosti ohledně toho, jak je třeba vykládat čl. 5 odst. 2 písm. a) nařízení č. 715/2007, který stanoví, že zákaz používání odpojovacích zařízení snižujících účinnost systémů regulace emisí neplatí, pokud je „potřeba tohoto zařízení [...] oprávněná z důvodu ochrany motoru proti poškození nebo poruše a bezpečného provozu vozidla“.
- 60 Za těchto podmínek není zjevné, že by výklad čl. 5 odst. 2 písm. a) nařízení č. 715/2007, o který žádá předkládající soud, neměl žádný vztah k realitě nebo předmětu sporu v původním řízení nebo že by se jednalo o hypotetický problém.
- 61 Druhá a třetí otázka jsou tedy přípustné.

K věci samé

- 62 Podstatou druhé a třetí otázky předkládajícího soudu je, zda musí být čl. 5 odst. 2 písm. a) nařízení č. 715/2007 vykládán v tom smyslu, že odpojovací zařízení, které zaručuje splnění mezních hodnot emisí stanovených tímto nařízením pouze v rámci teplotního okna, může spadat pod výjimku ze zákazu používání takových zařízení upravenou tímto ustanovením, pokud toto zařízení slouží k ochraně EGR ventilu.
- 63 Vzhledem k tomu, že toto ustanovení představuje výjimku ze zákazu použití odpojovacích zařízení snižujících účinnost systémů regulace emisí, musí být vykládáno restriktivně [v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 17. prosince 2020, CLCV a další (Odpojovací zařízení u vznětových motorů), C-693/18, EU:C:2020:1040, body 111 a 112].
- 64 Pokud jde nejprve o pojem „motor“, obsažený v čl. 5 odst. 2 písm. a) nařízení č. 715/2007, jak uvedl generální advokát v bodech 118 a 119 svého stanoviska, příloha I nařízení č. 692/2008 výslovně rozlišuje mezi motorem a systémem k regulaci znečišťujících látek. Požadavky týkající se „motoru“ jsou totiž uvedeny v bodě 3.3.1.2 této přílohy, zatímco požadavky týkající se „parametrů systému k regulaci znečišťujících látek“ jsou uvedeny v bodě 3.3.1.3 uvedené přílohy. Posledně uvedený bod písm. c) výslovně zahrnuje recirkulaci výfukových plynů. EGR ventil, který umožňuje při svém otevření přechod výfukových plynů do sacího potrubí s cílem podruhé tyto plyny spálit, proto představuje samostatnou součást motoru. EGR ventil se totiž nachází na výstupu z motoru za sběrným výfukovým potrubím.
- 65 Pokud jde dále o pojmy „porucha“ a „poškození“ uvedené v čl. 5 odst. 2 písm. a) nařízení č. 715/2007, Soudní dvůr rozhodl, že aby bylo možné v souladu s tímto ustanovením odůvodnit odpojovací zařízení, které snižuje účinnost systému regulace emisí, musí toto zařízení umožnit ochranu motoru před náhlými a výjimečnými škodami [rozsudek ze dne 17. prosince 2020, CLCV a další (Odpojovací zařízení u vznětových motorů), C-693/18, EU:C:2020:1040, bod 109].
- 66 V každém případě tedy nelze zanášení a stárnutí motoru považovat za „poruchu“ nebo „poškození“ ve smyslu uvedeného ustanovení, jelikož jsou tyto události v zásadě předvídatelné a vlastní běžnému fungování vozidla [rozsudek ze dne 17. prosince 2020, CLCV a další (Odpojovací zařízení u vznětových motorů), C-693/18, EU:C:2020:1040, bod 110].
- 67 Tento výklad je potvrzen cílem sledovaným nařízením č. 715/2007, kterým je – jak bylo uvedeno v bodě 50 tohoto rozsudku – zajistit vysokou úroveň ochrany životního prostředí a zlepšit kvalitu ovzduší v Unii, což znamená účinně snižovat emise oxidů dusíku (NOx) po celou běžnou životnost vozidla. Zákaz stanovený v čl. 5 odst. 2 tohoto nařízení by totiž byl zbaven své podstaty a veškerého užitečného účinku, pokud by výrobci byli oprávněni vybavit motorová vozidla takovými odpojovacími zařízeními již i za účelem ochrany motoru před jeho zanášením a stárnutím [rozsudek ze dne 17. prosince 2020, CLCV a další (Odpojovací zařízení u vznětových motorů), C-693/18, EU:C:2020:1040, bod 113].
- 68 Pouze bezprostřední rizika poškození nebo poruchy motoru, která vyvolávají konkrétní nebezpečí při provozu vozidla, mohou tedy odůvodnit použití odpojovacího zařízení podle čl. 5 odst. 2 písm. a) nařízení č. 715/2007.

- 69 Výklad pojmu „poškození“ podaný Soudním dvorem v rozsudku ze dne 17. prosince 2020, CLCV a další (Odpojovací zařízení u vznětových motorů) (C-693/18, EU:C:2020:1040), není zpochybněn argumentem německé vlády a společnosti Volkswagen, podle kterého z anglického („*damage*“) a německého („*Beschädigung*“) znění tohoto výrazu vyplývá, že uvedený výraz nezahrnuje pouze náhlé a nepředvídatelné události.
- 70 Jak totiž v podstatě uvedl generální advokát v bodě 115 svého stanoviska, i když definice tohoto výrazu v anglickém a německém jazyce na rozdíl od jeho definice ve francouzském jazyce nutně neznamenají, že ke škodě došlo v důsledku „náhlé“ události, nevyvracejí výklad pojmu „poškození“ provedený Soudním dvorem. Kromě toho je třeba připomenout, že restriktivní výklad přijatý Soudním dvorem je založen na důvodech připomenutých v bodech 63 a 67 tohoto rozsudku.
- 71 Německá vláda a společnost Volkswagen nicméně tvrdí, že předmětné odpojovací zařízení je odůvodněné, jelikož v případě příliš nízkých nebo příliš vysokých teplot mohou při recirkulaci výfukových plynů vznikat usazeniny a způsobit nesprávné nastavení EGR ventilu, například že se ventil nebude otevírat nebo se bude nesprávně zavírat, nebo že se tento ventil dokonce zcela zablokuje. Poškozený nebo špatně nastavený EGR ventil přitom může způsobit poškození samotného motoru a vést například ke ztrátě výkonu vozidla. Kromě toho je nemožné předvídat a vypočítat, v jakém okamžiku bude dosažena míra poruchy EGR ventilu, neboť tato hranice může být překročena náhlým a nepředvídatelným způsobem, i kdyby byla prováděna pravidelná údržba tohoto ventilu. Ztráty výkonu vozidla, ke kterým dochází náhle a nepředvídatelně, mají dopad na bezpečný provoz vozidla, například tím, že značně zvyšují riziko vážné dopravní nehody při předjíždění.
- 72 Společnost Volkswagen navíc tvrdí, že zanášení součástí systému recirkulace výfukových plynů tím, že narušuje chod EGR ventilu, čímž může dojít až k jeho zablokování, může vést k hoření filtru pevných částic a požáru motoru, či dokonce k požáru celého vozidla, čímž může být ohrožen bezpečný provoz vozidla.
- 73 V tomto ohledu je třeba poukázat na to, že ze samotného znění čl. 5 odst. 2 písm. a) nařízení č. 715/2007 vyplývá, že aby potřeba odpojovacího zařízení spadala pod výjimku upravenou tímto ustanovením, musí být oprávněná nejen z důvodu ochrany motoru před poškozením nebo poruchou, ale také z důvodu bezpečného provozu vozidla. Jak totiž uvedl generální advokát v bodě 106 svého stanoviska, vzhledem k použití spojky „a“ v uvedeném ustanovení musí být toto ustanovení vykládáno v tom smyslu, že podmínky, které stanoví, jsou kumulativní.
- 74 Proto, a vzhledem k tomu, že – jak bylo zdůrazněno v bodě 63 tohoto rozsudku – tato výjimka pro takové odpojovací zařízení, o jaké se jedná ve věci v původním řízení, musí být vykládána restriktivně, může být toto odpojovací zařízení odůvodněno jen tehdy, je-li prokázáno, že striktně odpovídá potřebě zabránit bezprostředním rizikům poškození nebo poruchy motoru způsobených nesprávnou funkcí součástí systému recirkulace výfukových plynů, která jsou natolik závažná, že vyvolávají konkrétní nebezpečí pro provoz vozidla vybaveného uvedeným zařízením. Jak však zdůraznil generální advokát v bodě 126 svého stanoviska, spadá takové ověření ve sporu v původním řízení do posouzení skutkového stavu, které přísluší pouze předkládajícímu soudu.
- 75 Kromě toho je sice pravda, že čl. 5 odst. 2 písm. a) nařízení č. 715/2007 neukládá formálně další podmínky pro uplatnění výjimky upravené tímto ustanovením, avšak to nemění nic na tom, že odpojovací zařízení, které by za běžných podmínek provozu mělo fungovat po většinu roku, aby byl motor chráněn před poškozením nebo poruchami a aby byl zajištěn bezpečný provoz vozidla,

by bylo zjevně v rozporu s cílem sledovaným tímto nařízením, od něhož se podle uvedeného ustanovení lze odchýlit jen za velmi specifických okolností, a vedlo by k nepřiměřenému zásahu do samotné zásady omezování emisí oxidů dusíku (NO_x) z vozidel.

- 76 Vzhledem k tomu, že je třeba tento čl. 5 odst. 2 písm. a) vykládat restriktivně, nelze tedy takové odpojovací zařízení odůvodnit na základě tohoto ustanovení.
- 77 Připustit, že se na takové odpojovací zařízení, jaké je popsáno v bodě 75 tohoto rozsudku, může vztahovat výjimka stanovená v čl. 5 odst. 2 písm. a) nařízení č. 715/2007, by znamenalo, že by se tato výjimka stala použitelnou po většinu roku za reálných podmínek provozu na území Unie, takže by zásada zákazu takových odpojovacích zařízení stanovená v tomto čl. 5 odst. 2 mohla být v praxi uplatňována méně často než uvedená výjimka.
- 78 Kromě toho společnost Volkswagen a německá vláda tvrdí, že pojem „potřeba“ odpojovacího zařízení nevyžaduje nejlepší dostupnou techniku a že je třeba zohlednit stav techniky ke dni schvalování ES, aby bylo možné posoudit, zda je tato potřeba oprávněná z důvodu ochrany motoru a bezpečného provozu vozidla ve smyslu čl. 5 odst. 2 písm. a) nařízení č. 715/2007. Podle nich je přitom nesporné, že použití systému EGR, který funguje na základě teplotního okna v různé míře v závislosti na datu schválení typu, odpovídá současnému stavu techniky. Kromě toho musí výklad výrazu „potřeba“, který je uveden v tomto ustanovení, zohledňovat nutnost poměřit zájmy v oblasti životního prostředí s hospodářskými zájmy výrobců.
- 79 V tomto ohledu je třeba zdůraznit, jak uvedl generální advokát v bodě 129 svého stanoviska, že z bodu 7 odůvodnění nařízení č. 715/2007 vyplývá, že když unijní normotvůrce stanovil mezní hodnoty emisí znečišťujících látek, zohlednil hospodářské zájmy výrobců, a zejména náklady vzniklé podnikům v důsledku nutnosti splňovat tyto hodnoty. Výrobcům tak přísluší přizpůsobit se a používat technické prostředky, které jsou vhodné ke splnění uvedených hodnot, přičemž toto nařízení v žádném ohledu neukládá povinnost použít určitou technologii.
- 80 Kromě toho, jak bylo uvedeno v bodě 67 tohoto rozsudku, cíl sledovaný nařízením č. 715/2007, kterým je zajistit vysokou úroveň ochrany životního prostředí a zlepšit kvalitu ovzduší v Unii, znamená účinně snižovat emise oxidů dusíku (NO_x) po celou běžnou životnost vozidel [rozsudek ze dne 17. prosince 2020, CLCV a další (Odpojovací zařízení u vznětových motorů), C-693/18, EU:C:2020:1040, bod 113]. Přitom povolením odpojovacího zařízení 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 vozidla je častější a pro uživatele nákladnější, by bylo dosažení tohoto cíle ohroženo.
- 81 Za těchto okolností a s ohledem na skutečnost, že toto ustanovení musí být, jak bylo připomenuto v bodech 63 a 74 tohoto rozsudku, vykládáno restriktivně, je třeba mít za to, že „potřeba“ odpojovacího zařízení ve smyslu uvedeného ustanovení existuje pouze v případě, že v okamžiku ES schválení typu tohoto zařízení nebo vozidla, které je tímto zařízením vybaveno, neumožňuje žádné jiné technické řešení zabránit bezprostřednímu riziku poškození nebo poruchy motoru, které by vyvolávalo konkrétní nebezpečí při provozu vozidla.
- 82 Na druhou a třetí otázku je tedy třeba odpovědět, že čl. 5 odst. 2 písm. a) nařízení č. 715/2007 musí být vykládán v tom smyslu, že odpojovací zařízení, které zaručuje splnění mezních hodnot emisí stanovených tímto nařízením pouze v rámci teplotního okna, nemůže spadat pod výjimku ze zákazu používání takových zařízení upravenou tímto ustanovením jen proto, že uvedené zařízení slouží k ochraně EGR ventilu, ledaže bude prokázáno, že uvedené zařízení striktně odpovídá

potřebě zabránit natolik závažným bezprostředním rizikům poškození nebo poruchy motoru způsobených nesprávnou funkcí této součásti, že vyvolávají konkrétní nebezpečí při provozu vozidla vybaveného tímto zařízením. Pod výjimku stanovenou v čl. 5 odst. 2 písm. a) nařízení č. 715/2007 v každém případě nemůže spadat odpojovací zařízení, které by za běžných podmínek provozu mělo fungovat po většinu roku, aby byl motor chráněn před poškozením nebo poruchami a aby byl zajištěn bezpečný provoz vozidla.

Ke čtvrté otázce

- 83 V souladu s judikaturou připomenutou v bodě 33 tohoto rozsudku a s ohledem na údaje uvedené v žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce je třeba za účelem poskytnutí užitečné odpovědi předkládajícímu soudu mít za to, že podstatou čtvrté otázky předkládajícího soudu je, zda musí být čl. 5 odst. 1 a 2 nařízení č. 715/2007 ve spojení s čl. 3 bodem 10 tohoto nařízení vykládán v tom smyslu, že okolnost, že odpojovací zařízení ve smyslu posledně uvedeného ustanovení bylo nainstalováno po uvedení vozidla do provozu během opravy ve smyslu čl. 3 odst. 2 směrnice 1999/44, je relevantní pro účely posouzení, zda je použití tohoto zařízení zakázáno na základě tohoto čl. 5 odst. 2.

K přípustnosti

- 84 Německá vláda má za to, že tato otázka je nepřípustná, jelikož předkládací rozhodnutí neuvádí důvody, proč by odpověď na takovou otázku byla nezbytná pro vyřešení sporu v původním řízení.
- 85 V projednávaném případě není zjevné, že by čtvrtá otázka spadala pod jeden z případů vyjmenovaných v bodě 57 tohoto rozsudku, kdy Soudní dvůr může odmítnout rozhodnout o předběžné otázce.
- 86 Z žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce naopak vyplývá, že cílem instalace dotčeného odpojovacího zařízení bylo odstranit protiprávnost přepínacího systému, jakož i splnit požadavky nařízení č. 715/2007 prostřednictvím opravy, a dále že předkládající soud má za to, že je třeba určit, zda má na posouzení souladu dotčeného zařízení s tímto nařízením vliv okolnost, že vozidlo nebylo tímto zařízením vybaveno v době uvedení vozidla do provozu.
- 87 Čtvrtá otázka je tedy přípustná.

K věci samé

- 88 Ze znění čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007, který stanoví, že použití odpojovacích zařízení snižujících účinnost systému regulace emisí je až na některé výjimky zakázáno, ani ze znění čl. 3 bodu 10 tohoto nařízení, který definuje pojem „odpojovací zařízení“, nevyplývá, že je pro účely posouzení, zda je použití tohoto zařízení zakázáno, třeba rozlišovat podle toho, zda je takové zařízení instalováno ve fázi výroby vozidla, nebo až po jeho uvedení do provozu, zejména při jeho opravě ve smyslu čl. 3 odst. 2 směrnice 1999/44.
- 89 Tento výklad je – jak uvedl generální advokát v bodech 137 a 138 svého stanoviska – podpořen kontextem, do něhož jsou zasazena tato ustanovení nařízení č. 715/2007, a cílem tohoto nařízení.

- 90 Pokud jde zaprvé o kontext uvedených ustanovení, je třeba poukázat na to, že čl. 4 odst. 1 první pododstavec druhá věta nařízení č. 715/2007 stanoví, že výrobci prokáží, že všechna nová náhradní zařízení k regulaci 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. Uvedený čl. 4 odst. 1 druhý pododstavec upřesňuje, že tato povinnost zahrnuje splnění mezních hodnot emisí stanovených v příloze I uvedeného nařízení a prováděcích opatření uvedených v článku 5 téhož nařízení.
- 91 Kromě toho podle čl. 10 odst. 1 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“.
- 92 Z těchto ustanovení nařízení č. 715/2007 a nařízení č. 692/2008 vyplývá, že zařízení k regulaci znečišťujících látek musí splňovat požadavky stanovené nařízením č. 715/2007 bez ohledu na to, zda byla nainstalována již od počátku, nebo až po uvedení vozidla do provozu.
- 93 Zadruhé umožnit výrobcům vozidel, aby do vozidla po jeho uvedení do provozu nainstalovali odpojovací zařízení, které tyto požadavky nespĺňuje, by bylo v rozporu s cílem sledovaným nařízením č. 715/2007 a připomenutým v bodě 50 tohoto rozsudku, který spočívá v zajištění vysoké úrovně ochrany životního prostředí, a konkrétně ve výrazném snížení emisí oxidů dusíku (NOx) z vozidel se vznětovým motorem pro zlepšení kvality ovzduší a splnění mezních hodnot znečištění.
- 94 Na čtvrtou otázku je tudíž třeba odpovědět, že čl. 5 odst. 1 a 2 nařízení č. 715/2007 ve spojení s čl. 3 bodem 10 tohoto nařízení musí být vykládán v tom smyslu, že okolnost, že odpojovací zařízení ve smyslu posledně uvedeného ustanovení bylo nainstalováno po uvedení vozidla do provozu během opravy ve smyslu čl. 3 odst. 2 směrnice 1999/44, není relevantní pro účely posouzení, zda je použití tohoto zařízení zakázáno na základě tohoto čl. 5 odst. 2.

K nákladům řízení

- 95 Vzhledem k tomu, že řízení má, pokud jde o účastníky původního řízení, povahu incidenčního řízení ve vztahu ke sporu probíhajícímu před předkládajícím soudem, je k rozhodnutí o nákladech řízení příslušný uvedený soud. Výdaje vzniklé předložením jiných vyjádření Soudnímu dvoru než vyjádření uvedených účastníků řízení se nenahrazují.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (velký senát) rozhodl takto:

- 1) Článek 3 bod 10 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) 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 [a o] přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla, ve spojení s čl. 5 odst. 1 tohoto nařízení, musí být vykládán v tom smyslu, že zařízení, které zaručuje splnění mezních hodnot emisí stanovených uvedeným nařízením jen tehdy, pohybuje-li se venkovní teplota mezi 15 a 33 stupni Celsia a k provozu dochází v nadmořské výšce pod 1 000 metrů, představuje „odpojovací zařízení“ ve smyslu tohoto čl. 3 bodu 10.**

- 2) Článek 5 odst. 2 písm. a) nařízení č. 715/2007 musí být vykládán v tom smyslu, že odpojovací zařízení, které zaručuje splnění mezních hodnot emisí stanovených tímto nařízením jen tehdy, pohybuje-li se venkovní teplota mezi 15 a 33 stupni Celsia a k provozu dochází v nadmořské výšce pod 1 000 metrů, nemůže spadat pod výjimku ze zákazu používání takových zařízení upravenou tímto ustanovením jen proto, že toto zařízení slouží k ochraně ventilu pro recirkulaci výfukových plynů, ledaže bude prokázáno, že uvedené zařízení striktně odpovídá potřebě zabránit natolik závažným bezprostředním rizikům poškození nebo poruchy motoru způsobených nesprávnou funkcí této součásti, že vyvolávají konkrétní nebezpečí při provozu vozidla vybaveného tímto zařízením. Pod výjimku stanovenou v čl. 5 odst. 2 písm. a) nařízení č. 715/2007 v každém případě nemůže spadat odpojovací zařízení, které by za běžných podmínek provozu mělo fungovat po většinu roku, aby byl motor chráněn před poškozením nebo poruchami a aby byl zajištěn bezpečný provoz vozidla.
- 3) Článek 5 odst. 1 a 2 nařízení č. 715/2007 ve spojení s čl. 3 bodem 10 tohoto nařízení musí být vykládán v tom smyslu, že okolnost, že odpojovací zařízení ve smyslu posledně uvedeného ustanovení bylo nainstalováno po uvedení vozidla do provozu během 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, není relevantní pro účely posouzení, zda je použití tohoto zařízení zakázáno na základě tohoto čl. 5 odst. 2.

Podpisy.