



Sbírka soudních rozhodnutí

Věc C-134/20

IR

v.

Volkswagen AG

(žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná Landesgericht Eisenstadt)

Rozsudek Soudního dvora (velkého senátu) ze dne 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 (NO_x) 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“

1. *Sbližování právních předpisů – Motorová vozidla – Emise z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel – Nařízení č. 715/2007 – Odpojovací zařízení – Pojem – Zařízení, které v závislosti na venkovní teplotě a nadmořské výšce snižuje účinnost systému recirkulace znečišťujících plynů z dotyčných vozidel při běžném provozu a používání vozidel – Zahrnutí (Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 715/2007, čl. 3 bod 10, čl. 4 odst. 2 a čl. 5 odst. 1)*

(viz body 39, 40, 43, 47–50, 53, 54, výrok 1)

2. *Sbližování právních předpisů – Motorová vozidla – Emise z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel – Nařízení č. 715/2007 – Povinnosti výrobců při schvalování typu – Zákaz používání odpojovacích zařízení snižujících účinnost systémů regulace emisí – Výjimky – Zařízení, které zajišťuje ochranu motoru před poškozením nebo poruchou a bezpečný provoz vozidla – Dosah – Zařízení, které v závislosti na venkovní teplotě a nadmořské výšce snižuje účinnost systému recirkulace znečišťujících plynů z dotyčných vozidel při běžném provozu a používání vozidel – Vyloučení – Zařízení nainstalované po uvedení vozidla do provozu v rámci opravy – Absence vlivu [Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 715/2007, čl. 5 odst. 2 písm. a)]*

(viz body 63–69, 73–77, 79–82, 89–94, výrok 2, 3)

Shrnutí

Cíl zajistit vysokou úroveň ochrany životního prostředí v Evropské unii se projevuje zejména přijímáním opatření k omezení emisí znečišťujících látek. V tomto smyslu podléhají motorová vozidla stále přísnější právní úpravě, jež přišla především s nařízením č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel¹. Cílem tohoto nařízení je mimo jiné výrazné snížení emisí oxidů dusíku z naftových vozidel (NO_x) pro zlepšení kvality ovzduší a splnění mezních hodnot znečištění.

Všechny tři projednávané věci se týkají koupě vozidel vybavených softwarem nainstalovaným do řídicí jednotky motoru, který při provozu mimo určité teplotní podmínky a nad určitou nadmořskou výškou snižuje účinnost systému recirkulace výfukových plynů (EGR), což vede k překročení mezních hodnot emisí NO_x stanovených nařízením č. 715/2007.

Po aktualizaci softwaru nainstalovaného do řídicí jednotky motoru je totiž čištění výfukových plynů deaktivováno při venkovní teplotě nižší než 15 stupňů Celsia a při venkovní teplotě vyšší než 33 stupňů Celsia, jakož i při provozu vozidla v nadmořské výšce nad 1 000 metrů (dále jen „teplotní okno“). Mimo toto okno se míra recirkulace výfukových plynů v průběhu deseti stupňů Celsia a v nadmořské výšce nad 1 000 metrů snižuje v průběhu 250 výškových metrů lineárně na nulu, což vede ke zvýšení emisí NO_x nad mezní hodnoty stanovené nařízením č. 715/2007.

Tyto tři věci navazují na rozsudek ze dne 17. prosince 2020, CLCV a další (Odpojovací zařízení u vznětových motorů) (dále jen „rozsudek CLCV“)², v němž Soudní dvůr poprvé vyložil pojem „odpojovací zařízení“ ve smyslu nařízení č. 715/2007³ a určil, v jakém rozsahu je takové zařízení nepřípustné s ohledem na ustanovení tohoto nařízení⁴, které stanoví výjimky ze zákazu odpojovacího zařízení, mezi něž patří potřeba ochrany motoru před poškozením či poruchou a potřeba bezpečného provozu vozidla.

V tomto kontextu se tři rakouské předkládající soudy dotázaly Soudního dvora, zda takový software, o jaký jde v projednávaných věcech, představuje „odpojovací zařízení“ ve smyslu nařízení č. 715/2007. V případě kladné odpovědi si tyto soudy kladou otázku, zda tento software může být povolen na základě výjimky ze zákazu takových zařízení založené na potřebě ochrany motoru před poškozením nebo poruchou a potřebě bezpečného provozu vozidla. A konečně v případě, že zmíněný software není dovolen, si uvedené soudy přejí zjistit, zda jeho užívání může vést ke zrušení prodeje z důvodu rozporu vozidla se smlouvou na základě směrnice o prodeji spotřebního zboží a záruk na toto zboží⁵.

Velký senát Soudního dvora třemi rozsudky nejprve rozhodl, že předmětný software snižuje účinnost systému regulace emisí při běžném provozu a používání vozidel, a tedy představuje „odpojovací zařízení“ ve smyslu nařízení č. 715/2007. Dále měl za to, že odpojovací zařízení, které slouží především k ochraně součástí, jako je EGR ventil, chladič zpětného vedení spalin a filtr pevných částic, nespadá pod výjimku ze zákazu používání takových zařízení, jestliže fungování

¹ – 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).

² – Rozsudek ze dne 17. prosince 2020, CLCV a další (Odpojovací zařízení u vznětových motorů) (C-693/18, EU:C:2020:1040).

³ – Ve smyslu čl. 3 bodu 10 nařízení č. 715/2007. Toto ustanovení 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, 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“.

⁴ – Článek 5 odst. 2 písm. a) nařízení č. 715/2007.

⁵ – 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, dále jen „směrnice o prodeji spotřebního zboží a záruk na toto zboží“).

těchto součástí nemá vliv na ochranu motoru. A konečně Soudní dvůr uvedl, že vozidlo vybavené takovým zařízením není v souladu s kupní smlouvou ve smyslu směrnice o prodeji spotřebního zboží a záruk na toto zboží, i když má platné ES schválení typu, a že rozpor se smlouvou, kterým trpí, nemůže být kvalifikován jako „nevýznamný“, což by principiálně vylučovalo možnost, aby kupující dosáhl prohlášení smlouvy za neplatnou.

Závěry Soudního dvora

Zprvce Soudní dvůr za účelem určení, zda předmětný software představuje „odpojovací zařízení“ ve smyslu nařízení č. 715/2007, vyložil pojem „běžný provoz a používání“ vozidla.

V tomto ohledu konstatoval, že nejen ze znění ustanovení nařízení č. 715/2007, které definuje takové zařízení⁶, ale i z kontextu, do něhož je toto ustanovení zasazeno, jakož i z cíle sledovaného tímto nařízením vyplývá, že tento pojem odkazuje na používání vozidla za běžných podmínek provozu, tedy nejen na jeho použití za podmínek stanovených pro test schvalování typu použitelný v době rozhodné z hlediska skutečností sporu v původním řízení. Tento pojem tedy odkazuje na používání tohoto vozidla za takových reálných podmínek provozu, jaké obvykle existují na území Unie. Soudní dvůr v tomto ohledu připomněl, že – jak rozhodl v rozsudku CLCV – 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 takových podmínek používání. 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.

Za těchto okolností měl Soudní dvůr za to, že takový software, o jaký jde v projednávaných věcech, který zaručuje splnění mezních hodnot emisí stanovených nařízením č. 715/2007 pouze tehdy, pohybuje-li se venkovní teplota v rámci teplotního okna, snižuje účinnost systému regulace emisí za podmínek, jejichž výskyt lze očekávat při běžném provozu a používání vozidla, ve smyslu nařízení č. 715/2007. Tento software tedy představuje „odpojovací zařízení“ ve smyslu tohoto nařízení⁷.

Zadruhé zkoumal Soudní dvůr otázku, zda takové zařízení, o jaké jde v projednávaných věcech, může spadat pod výjimku ze zákazu používání odpojovacích zařízení související s potřebou ochrany motoru před poškozením nebo poruchou a s potřebou bezpečného provozu vozidla, upravenou nařízením č. 715/2007⁸, pokud toto zařízení slouží k ochraně součástí, jako je EGR ventil, chladič zpětného vedení spalin a filtr pevných částic.

V tomto ohledu Soudní dvůr připomněl, že nařízení č. 715/2007 stanoví výjimky ze zákazu používání odpojovacího zařízení, zejména pokud „potřeba tohoto zařízení je oprávněná z důvodu ochrany motoru proti poškození nebo poruše a bezpečného provozu vozidla“. Pokud jde nejprve o pojem „motor“, Soudní dvůr zdůraznil, že unijní právo⁹ jasně rozlišuje mezi motorem, na který se vztahuje tato výjimka, a parametry systému k regulaci znečišťujících látek, k nimž patří chladič

⁶ – Článek 3 bod 10 nařízení č. 715/2007.

⁷ – Článek 3 bod 10 nařízení č. 715/2007.

⁸ – Článek 5 odst. 2 písm. a) nařízení č. 715/2007.

⁹ – 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), ve znění nařízení Komise (EU) č. 566/2011 ze dne 8. června 2011 (Úř. věst. 2011, L 158, s. 1), příloha I.

zpětného vedení spalin a EGR. V důsledku toho jsou EGR ventil, chladič zpětného vedení spalin a filtr pevných částic součástmi odlišnými od motoru. Pokud jde dále o pojmy „porucha“ a „poškození“, měl Soudní dvůr za to, že zanášení a stárnutí motoru nelze považovat za „poruchu“ nebo „poškození“ ve smyslu nařízení č. 715/2007¹⁰, jelikož jsou tyto události v zásadě předvídatelné a vlastní běžnému fungování vozidla. Podle Soudního dvora tedy použití odpojovacího zařízení podle nařízení č. 715/2007 může být odůvodněno pouze bezprostředními riziky poškození nebo poruchy motoru, která vyvolávají konkrétní nebezpečí při provozu vozidla.

Vzhledem k tomu, že výjimka ze zákazu používání odpojovacích zařízení musí být vykládána restriktivně, měl Soudní dvůr za to, že „potřeba“ takového zařízení ve smyslu nařízení č. 715/2007 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.

Soudní dvůr proto rozhodl, že odpojovací zařízení, které zaručuje splnění mezních hodnot emisí stanovených nařízením č. 715/2007 pouze tehdy, pohybuje-li se venkovní teplota v rámci teplotního okna, nemůže spadat pod výjimku ze zákazu používání takových zařízení upravenou tímto nařízením jen proto, že toto zařízení slouží k ochraně součástí, jako je EGR ventil, chladič zpětného vedení spalin a filtr pevných částic. Jinak je tomu však v případě, že je prokázáno, že uvedené zařízení striktně odpovídá potřebě zabránit natolik závažným bezprostředním rizikům poškození nebo poruchy motoru způsobených nesprávnou funkcí jedné z těchto součástí, že vyvolávají konkrétní nebezpečí při provozu vozidla vybaveného tímto zařízením. V každém případě se na odpojovací zařízení, které by za běžných podmínek provozu mělo fungovat po většinu roku, aby byl motor chráněn před poškozením nebo poruchami a zajištěn bezpečný provoz vozidla, nemůže vztahovat výjimka stanovená nařízením č. 715/2007.

Soudní dvůr kromě toho upřesnil, že okolnost, že odpojovací zařízení ve smyslu nařízení č. 715/2007 bylo nainstalováno po uvedení vozidla do provozu při opravě¹¹, není relevantní pro účely posouzení, zda je použití tohoto zařízení zakázáno na základě tohoto nařízení¹².

A konečně zatřetí se Soudní dvůr zabýval otázkou, zda používání zakázaného softwaru může vést ke zrušení prodeje z důvodu rozporu vozidla se smlouvou na základě směrnice o prodeji spotřebního zboží a záruk na toto zboží.

V tomto ohledu Soudní dvůr uvedl, že vozidla spadající do působnosti směrnice 2007/46¹³ musí být předmětem ES schválení typu a že toto schválení může být uděleno pouze tehdy, pokud předmětný typ vozidla vyhovuje ustanovením nařízení č. 715/2007, zejména ustanovením týkajícím se emisí znečišťujících látek. Kromě toho směrnice 2007/46¹⁴ stanoví, že 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. Toto prohlášení je povinné pro účely registrace a prodeje vozidla nebo jeho uvedení do

¹⁰ – Článek 5 odst. 2 písm. a) nařízení č. 715/2007.

¹¹ – Ve smyslu čl. 3 odst. 2 směrnice 1999/44.

¹² – Článek 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007.

¹³ – 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), ve znění nařízení Komise (EU) č. 1229/2012 ze dne 10. prosince 2012 (Úř. věst. 2012, L 353, s. 1).

¹⁴ – Podle čl. 18 odst. 1 směrnice 2007/46.

provozu¹⁵. Pokud spotřebitel zakoupí vozidlo, které patří k sérii schváleného typu vozidla, a je k němu tudíž připojeno prohlášení o shodě, může rozumně očekávat, že nařízení č. 715/2007 bude ve vztahu k tomuto vozidlu dodržováno, a to i v případě neexistence zvláštních smluvních ujednání.

V důsledku toho měl Soudní dvůr za to, že motorové vozidlo, které spadá do působnosti nařízení č. 715/2007, nevykazuje „jakost, která je obvyklá u zboží tohoto druhu a kterou může spotřebitel rozumně očekávat“, ve smyslu směrnice o prodeji spotřebního zboží a záruk na toto zboží¹⁶, jestliže toto vozidlo sice má platné ES schválení typu, a může být tudíž používáno v silničním provozu, nicméně je vybaveno odpojovacím zařízením, jehož použití je zakázáno na základě nařízení č. 715/2007¹⁷.

A konečně Soudní dvůr upřesnil, že nesoulad se smlouvou spočívající v tom, že je v dotyčném vozidle nainstalováno odpojovací zařízení, jehož použití je zakázáno na základě nařízení č. 715/2007, nemůže být kvalifikován jako „nevýznamný“¹⁸, přestože by spotřebitel toto vozidlo zakoupil, i kdyby o existenci a fungování tohoto zařízení věděl.

¹⁵ – Podle čl. 26 odst. 1 směrnice 2007/46.

¹⁶ – Článek 2 odst. 2 písm. d) směrnice 1999/44.

¹⁷ – Článek 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007.

¹⁸ – Podle čl. 3 odst. 6 směrnice 1999/44.