



**Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce, kterou podal Landesgericht Salzburg (Rakousko) dne
18. srpna 2025 – TF v. Volkswagen AG**

(Věc C-553/25, Volkswagen)

(C/2025/5942)

Jednací jazyk: němčina

Předkládající soud

Landesgericht Salzburg

Účastnice původního řízení

Žalobce: TF

Žalovaná: Volkswagen AG

Předběžné otázky

- 1.a. Musí být čl. 5 odst. 2 nařízení 715/2007/ES ⁽¹⁾ ve spojení s jeho čl. 3 bodem 10, jakož i článek 3 prováděcího nařízení 692/692/ES ⁽²⁾ vykládány v tom smyslu, že u vozidla se vznětovým motorem, na které se vztahuje nařízení 715/2007/ES a ve kterém je zabudován systém recirkulace výfukových plynů (systém EGR) a systém následné úpravy výfukových plynů (systém SCR), je pro kvalifikaci jako odpojovací zařízení podle čl. 3 bodu 10 nařízení 715/2007/ES relevantní, zda se sníží účinnost systému regulace emisí jako celku (při zahrnutí všech v daném případě zabudovaných systémů recirkulace a následné úpravy výfukových plynů), nebo zda se sníží účinnost jednotlivých konstrukčních prvků (např. „teplotní okno“, SCR katalyzátor) jako vždy samostatných systémů regulace emisí?
- 1.b. Musí být čl. 3 bod 10 a čl. 5 odst. 1 a 2 nařízení 715/2007/ES vykládány v tom smyslu, že pro kvalifikaci jako zakázané odpojovací zařízení je relevantní pouze snížení účinnosti systému regulace emisí při běžném provozu vozidla - ať už jednotlivého konstrukčního prvku nebo systému jako celku (viz otázka 1.a), nebo je navíc nezbytné, aby byla překročena (alespoň) některá z mezních hodnot emisí uvedených v příloze I nařízení 715/2007/ES?
2. Je-li nezbytné ve smyslu otázek uvedených v bodě 1 vycházet ze systému regulace emisí jako celku:
 - 2.a. Musí být čl. 5 odst. 2 nařízení 715/2007/ES ve spojení s jeho čl. 3 bodem 10 ve vztahu k břemenu tvrzení vykládán v tom smyslu, že kupec vozidla se vznětovým motorem unese své břemeno tvrzení týkající se existence zakázaného odpojovacího zařízení, pokud tvrdí, že existuje konstrukční prvek (např. „teplotní okno“) snižující účinnost systému regulace emisí při běžném provozu vozidla, a výrobce pak nese břemeno tvrzení, že systém jako celek nevede ke snížení účinnosti systému regulace emisí, nebo musí kupující rovněž tvrdit, že neexistují žádné další konstrukční prvky, které tento nepříznivý účinek kompenzují?

(1) 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).

(2) Nařízení Komise ze dne 18. července 2008 kterým se provádí a mění 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 (Úř. věst. 2008, L 199, s. 1).

- 2.b. Musí být čl. 5 odst. 2 nařízení 715/2007/ES ve spojení s jeho čl. 3 bodem 10 ve vztahu k důkaznímu břemenu vykládán v tom smyslu, že vnitrostátní právní úprava, podle které žalující kupec nese důkazní břemeno existence odpojovacího zařízení a tedy nejen toho, že je ve vozidle instalován konstrukční prvek, který snižuje účinnost systému regulace emisí za běžných podmínek provozu, nýbrž i toho, že nejsou instalovány žádné jiné konstrukční prvky, které tento nepříznivý účinek kompenzují, avšak žalovaný výrobce vozidla je povinen poskytnout součinnost při vyšetření skutkového stavu - přičemž důsledek neposkytnutí součinnosti spočívá v tom, že soud tuto skutečnost zohlední ve svém volném posouzení důkazů, porušuje unijní právo, takže při určení systému regulace emisí jako celku unijní právo požaduje, aby důkazní břemeno nesl žalovaný výrobce vozidla?
- 2.c. Musí být čl. 5 odst. 2 nařízení 715/2007/ES ve spojení s jeho čl. 3 bodem 10 vykládán v tom smyslu, že břemeno tvrzení a důkazní břemeno konkrétního rozsahu teplot, v němž odpojovací zařízení v podobě teplotního okna zabudované v motoru vozidla není aktivní, musí nést výrobce vozidla?
- 3.a. Musí být čl. 3 bod 10, čl. 4 odst. 2, čl. 5 odst. 1 a odst. 2 nařízení 715/2007/ES ve spojení s článkem 3 prováděcího nařízení 692/2008/ES vykládány v tom smyslu, že konstrukční části vozidla se vznětovým motorem, které by mohly mít vliv na emise, musí být navrženy, konstruovány a namontovány tak, aby dodržování mezních hodnot emisí uvedených v příloze I nařízení 715/2007/ES bylo zaručeno nejen během předepsaných testů v rámci postupů schvalování typu (v projednávané věci test „nový evropský jízdní cyklus“), nýbrž i za skutečných jízdních podmínek při běžném provozu vozidla (reálném provozu)?
- 3.b. Je-li odpověď na otázku 3.a. kladná:
Musí být čl. 5 odst. 2 nařízení 715/2007/ES ve spojení s jeho čl. 5 odst. 1 a čl. 4 odst. 3 vykládán v tom smyslu, že důkazní břemeno ohledně dodržování mezních hodnot emisí v reálném provozu nenese kupující jako žalobce, nýbrž žalovaný výrobce vozidla?
-