



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 5 odst. 2 – Odpojovací zařízení – Motorová vozidla – Vznětový motor – 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 – Ochrana spotřebitele – Směrnice 1999/44/ES – Prodej spotřebního zboží a záruky na toto zboží – Článek 2 odst. 2 písm. d) – Pojem ‚zboží vykazující jakost a vlastnosti, které jsou obvyklé u zboží tohoto druhu a které může spotřebitel rozumně očekávat s ohledem na charakter spotřebního zboží‘ – Vozidlo, kterému bylo uděleno ES schválení typu – Článek 3 odst. 6 – Pojem ‚nevýznamný nesoulad se smlouvou‘“

Ve věci C-145/20,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podaná rozhodnutím Oberster Gerichtshof (Nejvyšší soud, Rakousko) ze dne 17. března 2020, došlým Soudnímu dvoru dne 24. března 2020, v řízení

DS

proti

Porsche Inter Auto GmbH & Co. KG,

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,

* Jednací jazyk: němčina.

s ohledem na vyjádření předložená:

- za DS M. Poduschkou, Rechtsanwalt,
- za Porsche Inter Auto GmbH & Co. KG a 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. Opperem, H. Posserem, J. Queckem, K. Schramm, P. Schroederem, W.F. Spiethem, J. von Nordheimem, K. Vorbeck, B. Wolferssem a B. Wollenschlägerem, Rechtsanwälte,
- za německou vládu J. Möllerem a D. Klebsem, jako zmocněnci,
- za Evropskou komisi M. Huttunenem, M. Noll-Ehlersem a N. Ruiz Garcíou, 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. 5 odst. 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), jakož i čl. 2 odst. 2 písm. d) a čl. 3 odst. 6 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 DS na straně jedné a společnostmi Porsche Inter Auto GmbH & Co. KG a Volkswagen AG na straně druhé ve věci návrhu na určení neplatnosti smlouvy o prodeji motorového vozidla vybaveného softwarem, který snižuje recirkulaci znečišťujících plynů tohoto vozidla mimo jiné v závislosti na zjištěné teplotě.

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 Body 1 a 10 až 12 odůvodnění směrnice 1999/44 uváděly:

„(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];

[...]

(10) vzhledem k tomu, že v případě rozporu zboží se smlouvou musí mít spotřebitel právo požadovat bezplatné uvedení zboží do stavu odpovídajícího smlouvě, přičemž se může rozhodnout mezi opravou a náhradním dodáním [výměnou] zboží, v opačném případě pak musí mít právo na snížení kupní ceny nebo na odstoupení od smlouvy;

(11) vzhledem k tomu, že nejprve může spotřebitel požadovat u prodávajícího opravu zboží nebo náhradu zboží, ledaže by takové zjednání nápravy bylo neproveditelné nebo neúměrné [nepřiměřené]; že se musí objektivně zjišťovat, zda je takové zjednání nápravy neúměrné [nepřiměřené]; že za neúměrné [nepřiměřené] je považováno takové zjednání nápravy, které v porovnání s jinými formami přináší nepřiměřené náklady; že při odpovědi na otázku, zda [s]e jedná o nepřiměřené náklady, bude rozhodující, zda náklady na zjednání takové nápravy by byly jednoznačně vyšší než náklady na zjednání jiné formy nápravy;

(12) vzhledem k tomu, že v případě rozporu se smlouvou může prodejce nabídnout spotřebiteli jakoukoli existující možnost zjednání nápravy, aby došlo ke smírnému narovnání; že o přijetí nebo odmítnutí dotyčného návrhu rozhoduje spotřebitel.“

5 Článek 1 odst. 2 písm. f) této směrnice stanovil:

„Pro účely této směrnice se rozumí:

[...]

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

6 Článek 2 uvedené směrnice, nadepsaný „Soulad se smlouvou“, v odstavcích 1 až 3 stanovil:

„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.“

7 Článek 3 téže směrnice, nadepsaný „Práva spotřebitele“, zněl následovně:

„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.

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

Zjednání nápravy se považuje za nepoměrné [nepřiměřené] 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

a

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

Oprava nebo náhradní dodání [výměna] 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.

4. Výraz ‚bezplatný‘ v odstavcích 2 a 3 zahrnuje náklady vynaložené na uvedení spotřebního zboží do stavu souladu, zejména náklady spojené se zasláním a náklady na vynaloženou práci a materiál.

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

- jestliže nemá nárok na opravu ani na náhradní dodání [výměnu] 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.“

Nařízení č. 715/2007

8 Body 1 a 4 až 7 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.

[...]

(4) [P]ro dosažení evropských cílů v souvislosti s kvalitou ovzduší je nezbytné další snížení emisí z odvětví dopravy (letecké, námořní a silniční), z domácností a z odvětví energetiky, zemědělství a průmyslu. V této souvislosti je třeba k úkolu snižování emisí z motorových vozidel přistupovat jako k součásti celkové strategie. Normy Euro 5 a 6 jsou jedním z opatření, jejichž cílem je snížit emise částic a prekursorů ozonu, jako jsou oxidy dusíku a uhlovodíky.

(5) Dosažení cílů EU v oblasti kvality ovzduší vyžaduje trvalé úsilí o snížení emisí z motorových vozidel. [...]

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

(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 CO₂.“

9 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.“

10 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, 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.“

11 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. [...]

[...]“

12 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.“

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

Nařízení č. 692/2008

14 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.

- 15 Článek 10 nařízení č. 692/2008, 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.

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

[...]“

- 16 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:

a) katalyzátory a filtry částic:

[...]

[...]

c) Recirkulace výfukových plynů:

je nebo není

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

[...]“

Směrnice 2007/46

17 Směrnice 2007/46, ve znění nařízení Komise (EU) č. 1229/2012 ze dne 10. prosince 2012 (Úř. věst. 2012, L 353, s. 1) (dále jen „směrnice 2007/46“), byla s účinností od 1. září 2020 zrušena směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 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). Vzhledem k době rozhodné z hlediska skutečností sporu v původním řízení se však tato směrnice na tento spor nadále použije.

18 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.“

19 Článek 1 téže 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.“

20 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.“

- 21 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.
- [...]“
- 22 Článek 8 odst. 6 uvedené směrnice zněl takto:
- „Schvalovací orgán neprodleně uvědomí schvalovací orgány ostatních členských států o svém odmítnutí nebo odejmutí jakéhokoliv schválení vozidla, společně s odůvodněním svého rozhodnutí.“
- 23 Článek 13 odst. 1 téže směrnice stanovil:
- „Výrobce neprodleně sdělí členskému státu, který udělil ES schválení typu, každou změnu údajů zaznamenaných ve schvalovací dokumentaci. Členský stát rozhodne v souladu s pravidly stanovenými v této kapitole, který postup se má použít. V případě potřeby může členský stát po konzultaci s výrobcem rozhodnout, že je třeba udělit nové ES schválení typu.“
- 24 Článek 18 směrnice 2007/46, 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.
- [...]“
- 25 Článek 26 této směrnice, 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.
- [...]“
- 26 Příloha IV uvedené směrnice, nadepsaná „Požadavky pro ES schválení typu vozidla“, v části I, nadepsané „Právní předpisy k ES schválení typu vozidla vyráběného v neomezených sériích“, uváděla nařízení č. 715/2007, pokud jde o „[e]mise z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a 6)/přístup k informacím“.

Rakouské právo

- 27 Ustanovení § 922 odst. 1 Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch (Obecný zákoník občanský), ve znění použitelném na věc v původním řízení (dále jen „ABGB“), v odstavci 1 stanoví:

„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 obyčejně předpokládané, že odpovídá popisu, vzorku nebo typu, a že je vhodná k užití stanoveným způsobem nebo způsobem odpovídajícím povaze právního jednání.“

- 28 Ustanovení § 932 odst. 1 a odst. 4 ABGB zní:

„(1) Příjemce může v případě vady požadovat její nápravu (opravu nebo dodání chybějícího), výměnu věci, přiměřené snížení úplaty (slevu z ceny) nebo zrušení smlouvy (navrácení plnění).

[...]

(4) Není-li náprava ani výměna věci možná nebo by byla pro předávajícího spojena s nepřiměřeně vysokými náklady, má příjemce právo na snížení ceny, nebo, nejedná-li se o nepatrnou vadu, právo na navrácení plnění. [...]"

Německé právo

- 29 Ustanovení § 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“) zní takto:

„Za účelem odstranění nedostatků a zajištění shody i u vozidel, která již byla uvedena do provozu, samostatných technických celků nebo konstrukčních částí může Spolkový úřad pro provoz motorových vozidel dodatečně uložit doplňující opatření.“

Spor v původním řízení a předběžné otázky

- 30 Dne 21. prosince 2013 zakoupil spotřebitel DS u nezávislého prodejce vozidel Volkswagen, společnosti Porsche Inter Auto, vozidlo značky Volkswagen vybavené vznětovým motorem typu EA 189 generace Euro 5.
- 31 Toto vozidlo bylo vybaveno softwarem, který řídil systém recirkulace výfukových plynů ve dvou režimech (dále jen „přepínací systém“). První režim se aktivoval pouze během laboratorně prováděného testu schválení typu, nazývaného *New European Driving Cycle* (NEDC). V tomto režimu byla míra recirkulace výfukových plynů vyšší než v druhém režimu, který se aktivoval v reálných podmínkách provozu. Předmětný typ vozidla byl schválen Kraftfahrt-Bundesamt (spolkový úřad pro provoz motorových vozidel, Německo, dále jen „KBA“), orgánem příslušným pro schvalování typu v Německu. Tento orgán nebyl informován o tom, že vozidlo je vybaveno přepínacím systémem.

- 32 Z předkládacího rozhodnutí vyplývá, že kdyby KBA o tomto systému věděl, tento typ vozidla by neschválil. Z předkládacího rozhodnutí rovněž vyplývá, že DS by dotčené vozidlo zakoupil, i kdyby o uvedeném systému věděl.
- 33 Dne 15. října 2015 vydal KBA rozhodnutí podle § 25 odst. 2 EG-FGV, kterým společnosti Volkswagen uložil odstranit přepínací systém a obnovit tak soulad motorů typu EA 189 generace Euro 5 s nařízením č. 715/2007. Dopisem ze dne 20. prosince 2016 informoval KBA společnost Volkswagen, že navrhovaná aktualizace softwaru uvedeného v bodě 31 tohoto rozsudku (dále jen „aktualizace softwaru“) je vhodná k obnovení tohoto souladu. KBA proto ES schválení dotčeného typu vozidla nezrušil ani neodňal.
- 34 DS nechal dne 15. února 2017 provést aktualizaci softwaru na svém vozidle. Touto aktualizací byl přepínací systém nahrazen systémem, kterým byl režim snižující emise aktivován nejen během testu schválení typu uvedeného v bodě 31 tohoto rozsudku, ale i v případě použití vozidla na silnici. Recyklace výfukových plynů však byla plně účinná pouze tehdy, pokud se venkovní teplota pohybovala mezi 15 a 33 stupni Celsia (dále jen „teplotní okno“).
- 35 DS podal žalobu k Landesgericht Linz (zemský soud v Linci, Rakousko), kterou se domáhal vrácení kupní ceny předmětného vozidla výměnou za jeho vrácení, podpůrně pak snížení ceny tohoto vozidla a ještě podpůrněji určení odpovědnosti společností Porsche Inter Auto a Volkswagen za škodu vyplývající z instalace nepřipustného odpojovacího zařízení ve smyslu čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007.
- 36 Uvedený soud tuto žalobu rozsudkem ze dne 12. prosince 2018 zamítl.
- 37 Rozsudkem ze dne 4. dubna 2019 Oberlandesgericht Linz (vrchní zemský soud v Linci, Rakousko) uvedený rozsudek potvrdil.
- 38 DS podal k Oberster Gerichtshof (Nejvyšší soud, Rakousko), který je předkládajícím soudem, opravný prostředek „Revision“ proti uvedenému rozsudku z důvodu, že předmětné vozidlo vykazuje vadu, neboť přepínací systém představuje nedovolené odpojovací zařízení ve smyslu čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007. DS tvrdí, že jelikož aktualizací softwaru nebyla tato vada odstraněna, hrozí, že vozidlo ztratí svou hodnotu a utrpí škodu vyplývající z této aktualizace.
- 39 Společnosti Porsche Inter Auto a Volkswagen tvrdí, že teplotní okno je přípustným odpojovacím zařízením na základě čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007. S takovým závěrem se podle nich ztotožňuje i KBA.
- 40 Předkládající soud má za to, že přepínací systém je nepřipustným odpojovacím zařízením ve smyslu čl. 3 bodu 10 a čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007. V každém případě podle něj předmětné vozidlo vykazuje vadu ve smyslu § 922 ABGB, jelikož o přítomnosti tohoto odpojovacího zařízení nebyl informován úřad KBA.
- 41 V tomto kontextu se předkládající soud zamýšlí nad tím, zda s ohledem na povinnost dodat vozidlo, v němž není nainstalováno takovéto odpojovací zařízení, bylo předmětné vozidlo v rozporu se smlouvou ve smyslu směrnice 1999/44. Kdyby tomu tak bylo, bylo by podle předkládajícího soudu nutné zkoumat, zda toto vozidlo bylo i po aktualizaci softwaru, který řídí systém recirkulace výfukových plynů, vybaveno nepřipustným odpojovacím zařízením, a upřesnit právní účinky případného přetrvávání takového rozporu po aktualizaci softwaru.

- 42 Konkrétně se předkládající soud zaprvé zamýšlí nad tím, zda v případě, že předmětnému vozidlu sice bylo uděleno ES schválení typu, avšak toto vozidlo je vybaveno odpojovacím zařízením, jehož použití je zakázáno na základě čl. 3 bodu 10 a čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007, vykazuje uvedené vozidlo 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, a je tedy třeba předpokládat, že je v souladu se smlouvou. Předkládající soud má v této souvislosti za to, že v případě takového výrobku, jako je motorové vozidlo, které musí vyhovovat požadavkům právních norem, informovaný a přiměřeně pozorný a obezřetný spotřebitel očekává, že tyto normy budou dodrženy. Okolnost, že vozidla musí projít procesem schválení typu, uvedenému chápání tohoto čl. 2 odst. 2 písm. d) podle předkládajícího soudu nutně nebrání.
- 43 Zadruhé se předkládající soud zamýšlí nad tím, zda se na teplotní okno může vztahovat výjimka stanovená v čl. 5 odst. 2 písm. a) nařízení č. 715/2007, které se dovolávají společnosti Porsche Inter Auto a Volkswagen, nebo zda je to v každém případě vyloučeno, jak tvrdí DS. Předkládající soud v této souvislosti uvádí, že vzhledem k cíli ochrany životního prostředí vyplývajícímu z bodů 1 a 6 odůvodnění nařízení č. 715/2007 musí být výjimky upravené v tomto čl. 5 odst. 2 vykládány restriktivně. Podle uvedeného soudu přitom vzhledem k tomu, že je všeobecně známo, že na části území Unie, včetně Rakouska, je průměrná teplota nižší než 15 stupňů Celsia po několik měsíců v roce, není venkovní teploty, při které je recirkulace výfukových plynů z takového vozidla, o jaké jde ve věci v původním řízení, plně účinná, v průměru dosaženo během velké části roku. Za těchto podmínek se předkládajícímu soudu jeví jako nemožné odůvodnit odpojovací zařízení, které se aktivuje tak často, některou z těchto výjimek.
- 44 Zatřetí si předkládající soud klade otázku, zda přítomnost odpojovacího zařízení ve vozidle ve smyslu čl. 3 bodu 10 nařízení č. 715/2007, jehož použití je zakázáno na základě čl. 5 odst. 2 tohoto nařízení, může být kvalifikována jako nevýznamný nesoulad se smlouvou ve smyslu čl. 3 odst. 6 směrnice 1999/44, jestliže by dotyčný spotřebitel toto vozidlo zakoupil, i kdyby věděl o existenci a fungování tohoto zařízení.
- 45 Za těchto okolností 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 motorové vozidlo, které spadá do působnosti [nařízení č. 715/2007], vykazuje jakost, která je obvyklá u zboží tohoto druhu a kterou může spotřebitel rozumně očekávat, jestliže je toto vozidlo vybaveno nepřípustným odpojovacím zařízením ve smyslu čl. 3 bodu 10 a čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007, avšak daný typ vozidla má i přesto platné ES schválení typu, a vozidlo lze tudíž 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 recirkulace výfukových plynů je plně funkční mimo testovací provoz za laboratorních podmínek ve skutečném jízdním provozu pouze za podmínky, že se venkovní teplota pohybuje [v rámci teplotního okna], může být podle čl. 5 odst. 2 písm. a) tohoto nařízení přípustné, nebo je uplatnění uvedeného ustanovení o výjimce předem vyloučeno již z důvodu omezení plné účinnosti systému recirkulace výfukových plynů na podmínky, které v některých částech Unie panují pouze zhruba po šest měsíců v roce?

- 3) Musí být čl. 3 odst. 6 směrnice 1999/44 vykládán v tom smyslu, že rozpor se smlouvou, který spočívá ve vybavení vozidla nepřipustným odpojovacím zařízením v smyslu čl. 3 bodu 10 ve spojení s čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007, musí být kvalifikován jako nevýznamný ve smyslu uvedeného ustanovení, jestliže by kupující vozidlo zakoupil, i kdyby věděl o existenci a fungování tohoto zařízení?“

K předběžným otázkám

K první otázce

- 46 Podstatou první otázky předkládajícího soudu je, zda musí být čl. 2 odst. 2 písm. d) směrnice 1999/44 vykládán v tom smyslu, že motorové vozidlo, které spadá do působnosti nařízení č. 715/2007, vykazuje jakost, která je obvyklá u zboží tohoto druhu a kterou může spotřebitel rozumně očekávat, a tudíž je třeba předpokládat, že je v souladu s kupní smlouvou, jejímž předmětem toto vozidlo je, jestliže sice má platné ES schválení typu, a může být tudíž používáno v silničním provozu, nicméně je vybaveno nepřipustným odpojovacím zařízením, jehož použití je zakázáno na základě čl. 5 odst. 2 tohoto nařízení.
- 47 Článek 2 odst. 1 směrnice 1999/44 ukládá prodávajícímu povinnost dodat spotřebiteli zboží, které je v souladu s kupní smlouvou.
- 48 Podle čl. 2 odst. 2 písm. d) této směrnice se předpokládá, že spotřební zboží je v souladu se smlouvou, jestliže vykazuje jakost a vlastnosti, které jsou obvyklé u zboží tohoto druhu a které může spotřebitel rozumně očekávat s ohledem na charakter spotřebního zboží.
- 49 Pokud jde o takové zboží, jako je zboží dotčené v původním řízení, tedy motorové vozidlo, je třeba připomenout, že čl. 3 bod 5 směrnice 2007/46 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“. Tato příloha IV, nadepsaná „Požadavky pro ES schválení typu vozidla“, v části I, nadepsané „Právní předpisy k ES schválení typu vozidla vyráběného v neomezených sériích“, uvádí nařízení č. 715/2007, pokud jde o „[e]mise z lehkých motorových vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6)/přístup k informacím“.
- 50 Je třeba rovněž připomenout, že 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.
- 51 A konečně čl. 4 odst. 1 nařízení č. 715/2007 stanoví, že výrobci prokáží, že všechna nová vozidla, která jsou prodávána, registrována nebo uváděna do provozu v Unii, jsou typově schválena v souladu s tímto nařízením a jeho prováděcími opatřeními.
- 52 Z ustanovení uvedených v bodech 49 až 51 tohoto rozsudku vyplývá, že vozidla spadající do působnosti směrnice 2007/46 musí být předmětem schválení typu a že toto schválení může být uděleno pouze tehdy, pokud předmětný typ vozidla vyhovuje ustanovením nařízení č. 715/2007, zejména těm, která se týkají emisí, mezi něž se řadí článek 5 tohoto nařízení.

- 53 Kromě toho podle čl. 18 odst. 1 směrnice 2007/46 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. Podle čl. 26 odst. 1 této směrnice je toto prohlášení povinné pro účely registrace a prodeje vozidla nebo jeho uvedení do provozu.
- 54 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, a zejména jeho článek 5, bude ve vztahu k tomuto vozidlu dodržováno, a to i v případě neexistence zvláštních smluvních ujednání.
- 55 Článek 2 odst. 2 písm. d) směrnice 1999/44 tudíž musí být vykládán v tom smyslu, že vozidlo, které není v souladu s požadavky tohoto článku 5, 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 uvedeného čl. 2 odst. 2 písm. d).
- 56 Jak uvedl generální advokát v bodě 149 svého stanoviska, není tento výklad zpochybněn skutečností, že dotyčnému typu vozidla bylo uděleno ES schválení typu umožňující používání tohoto vozidla v silničním provozu. Směrnice 2007/46 totiž míří na situaci, kdy je nepřípustnost konstrukčního prvku vozidla, např. s ohledem na požadavky článku 5 nařízení č. 715/2007, zjištěna až po tomto schválení. Proto čl. 8 odst. 6 této směrnice stanoví, že schvalovací orgán může schválení vozidla odejmout. Kromě toho z čl. 13 odst. 1 první a třetí věty uvedené směrnice vyplývá, že pokud výrobce sdělí členskému státu, který udělil ES schválení typu, změnu údajů zaznamenaných v dokumentaci ke schválení typu, může tento členský stát v případě potřeby po konzultaci s výrobcem rozhodnout, že je třeba udělit nové ES schválení typu.
- 57 Tak je tomu podle všeho v projednávané věci, neboť z předkládacího rozhodnutí vyplývá, že KBA schválil typ vozidla dotčený v původním řízení, aniž byl informován o existenci přepínacího systému. Z tohoto rozhodnutí mimoto vyplývá, že kdyby KBA o tomto systému věděl, neudělil by tomuto typu vozidla ES schválení typu.
- 58 Na první otázku je tedy třeba odpovědět, že čl. 2 odst. 2 písm. d) směrnice 1999/44 musí být vykládán v tom smyslu, 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, jestliže toto vozidlo sice má platné ES schválení typu, a může být tudíž používáno v silničním provozu, nicméně je vybaveno nepřípustným odpojovacím zařízením, jehož použití je zakázáno na základě čl. 5 odst. 2 tohoto nařízení.

K druhé otázce

- 59 Podstatou druhé 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 mimo jiné splnění mezních hodnot emisí stanovených tímto nařízením pouze v rámci teplotního okna, takže na části území Unie je tato recirkulace plně účinná jen po dobu přibližně šesti měsíců v roce, může být odůvodněno na základě tohoto ustanovení.

- 60 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 výjimky, mezi něž patří výjimka uvedená v tomto čl. 5 odst. 2 písm. a), podle níž tento zákaz neplatí, pokud „potřeba tohoto zařízení je oprávněná z důvodu ochrany motoru proti poškození nebo poruše a bezpečného provozu vozidla“.
- 61 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].
- 62 Pokud jde nejprve o pojem „motor“, 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. a) a c) výslovně zahrnuje filtry pevných částic a recirkulaci výfukových plynů. Navíc podle čl. 10 odst. 1 druhého pododstavce tohoto nařízení se pro účely uvedeného nařízení považují katalyzátory a filtry částic za zařízení k regulaci znečišťujících látek.
- 63 EGR ventil, chladič zpětného vedení spalin a filtr pevných částic, jež má podle společnosti Porsche Inter Auto řídit teplotní okno, jsou součástí odlišnými od motoru. EGR ventil se totiž nachází na výstupu z motoru za sběrným výfukovým potrubím. Tento ventil umožňuje při svém otevření přechod výfukových plynů do sacího potrubí s cílem podruhé tyto plyny spálit a ochladit je pomocí tepelného výměníku, chladiče zpětného vedení spalin. Filtr pevných částic, který se nachází před výfukem, umožňuje filtrování vzduchu za účelem zachytávání znečišťujících jemných prachových částic.
- 64 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].
- 65 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].
- 66 Tento výklad je potvrzen cílem sledovaným nařízením č. 715/2007, kterým je zajistit vysokou úroveň ochrany životního prostředí a zlepšit kvalitu ovzduší v Unii, což znamená účinně snižovat emise oxidů dusíku (NO_x) 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].
- 67 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.

- 68 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 Porsche Inter Auto, podle kterého z anglického (*damage*) a německého (*Beschädigung*) znění tohoto výrazu vyplývá, že uvedený výraz nezahrnuje pouze náhlé a nepředvídatelné události.
- 69 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 61 a 66 tohoto rozsudku.
- 70 Německá vláda a společnosti Porsche Inter Auto a 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.
- 71 Společnosti Porsche Inter Auto a 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.
- 72 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.
- 73 Proto a vzhledem k tomu, že – jak bylo zdůrazněno v bodě 61 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.
- 74 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.

- 75 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.
- 76 Připustit, že se na takové odpojovací zařízení, jaké je popsáno v bodě 74 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.
- 77 Kromě toho společnosti Porsche Inter Auto a 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.
- 78 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.
- 79 Kromě toho, jak bylo uvedeno v bodě 66 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.
- 80 Za těchto okolností a s ohledem na skutečnost, že toto ustanovení musí být, jak bylo připomenuto v bodech 61 a 73 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.
- 81 Na druhou 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 mimo jiné splnění mezních hodnot emisí stanovených tímto nařízením pouze v rámci teplotního okna, může být odůvodněno na základě tohoto ustanovení pouze za podmínky, že bude prokázáno, že toto zařízení striktně odpovídá potřebě zabránit natolik závažným bezprostředním rizikům poškození nebo poruchy

motoru způsobených nesprávnou funkcí součásti systému recirkulace výfukových plynů, že vyvolávají konkrétní nebezpečí při provozu vozidla vybaveného uvedeným 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 zajištěn bezpečný provoz vozidla.

K třetí otázce

- 82 Podstatou třetí otázky předkládajícího soudu je, zda musí být čl. 3 odst. 6 směrnice 1999/44 vykládán v tom smyslu, že nesoulad se smlouvou spočívající v tom, že je ve vozidle nainstalováno odpojovací zařízení, jehož použití je zakázáno na základě čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007, může být kvalifikován jako „nevýznamný“, jestliže by dotýčný spotřebitel toto vozidlo zakoupil, i kdyby o existenci a fungování tohoto zařízení věděl.
- 83 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 spotřebitelem.
- 84 Jak však uvedl generální advokát v bodě 158 svého stanoviska, toto ustanovení se na spor v původním řízení nepoužije, jelikož není zpochybňováno, že v okamžiku prodeje předmětného vozidla DS o tvrzeném rozporu se smlouvou nevěděl ani o něm rozumně vědět nemohl.
- 85 Naproti tomu skutečnost, zda je rozpor se smlouvou „nevýznamný“ ve smyslu čl. 3 odst. 6 směrnice 1999/44, což je rozhodující pro zodpovězení otázky, zda je spotřebitel oprávněn požadovat odstoupení od smlouvy, není podmíněna takovým subjektivním prvkem.
- 86 Proto okolnost, že spotřebitel po zakoupení zboží připouští, že by si zboží zakoupil, i kdyby o takovém nesouladu věděl, není relevantní pro účely určení, zda má být rozpor se smlouvou kvalifikován jako „nevýznamný“.
- 87 Právě ve světle tohoto upřesnění je třeba určit, zda musí být čl. 3 odst. 6 směrnice 1999/44 vykládán v tom smyslu, že nesoulad se smlouvou spočívající v tom, že je ve vozidle nainstalováno odpojovací zařízení, jehož použití je zakázáno na základě čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007, může být kvalifikován jako „nevýznamný“.
- 88 Vzhledem k tomu, že směrnice 1999/44 pojem „nevýznamný nesoulad se smlouvou“ nedefinuje, je třeba význam a rozsah tohoto pojmu určit v souladu s jeho obvyklým smyslem v běžném jazyce, s přihlédnutím ke kontextu, ve kterém je použit, a cílům, které sleduje právní úprava, jejíž je součástí (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 9. července 2020, Constantin Film Verleih, C-264/19, EU:C:2020:542, bod 29, a ze dne 3. června 2021, Maďarsko v. Parlament, C-650/18, EU:C:2021:426, bod 83).
- 89 Pokud jde nejprve o obvyklý smysl výrazu „nevýznamný“, odkazuje pojem „nevýznamný rozpor se smlouvou“ na rozpor se smlouvou malého významu.
- 90 Pokud jde dále o kontext, ve kterém je tento pojem použit, je třeba uvést, že čl. 3 odst. 3, 5 a 6 směrnice 1999/44 zavádí jasný sled způsobů zjednání nápravy, na něž má spotřebitel nárok v případě nesouladu zboží se smlouvou (rozsudek ze dne 23. května 2019, Füllä, C-52/18, EU:C:2019:447, bod 58).

- 91 Článek 3 odst. 3 první pododstavec této směrnice stanoví, že spotřebitel může u prodávajícího požadovat nejprve opravu nebo výměnu spotřebního zboží za předpokladu, že takové plnění není nemožné nebo nepřiměřené (rozsudek ze dne 23. května 2019, Füllä, C-52/18, EU:C:2019:447, bod 59).
- 92 Pouze v případě, že spotřebitel nemá nárok na opravu ani na výměnu zboží, které je v rozporu se smlouvou, nebo že prodávající neprovedl jeden z těchto způsobů nápravy v přiměřené lhůtě nebo bez nadměrné zátěže pro spotřebitele, může spotřebitel podle čl. 3 odst. 5 uvedené směrnice vyžadovat odstoupení od smlouvy, s výjimkou případu, kdy je podle čl. 3 odst. 6 směrnice 1999/44 rozpor zboží se smlouvou nevýznamný (rozsudek ze dne 23. května 2019, Füllä, C-52/18, EU:C:2019:447, bod 60).
- 93 Pokud jde konečně o cíl směrnice 1999/44, je třeba poukázat na to, že z bodů 1 a 10 až 12 odůvodnění této směrnice vyplývá, že jejím cílem 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 prodávající (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 16. června 2011, Gebr. Weber a Putz, C-65/09 a C-87/09, EU:C:2011:396, bod 75, a ze dne 23. května 2019, Füllä, C-52/18, EU:C:2019:447, body 41 a 52).
- 94 Jak uvedl generální advokát v bodě 160 svého stanoviska, odstoupení od smlouvy, jež je nejráznějším prostředkem nápravy, který má spotřebitel k dispozici, se lze tudíž domáhat pouze v případě, že je rozpor se smlouvou dostatečně významný.
- 95 Pokud jde v projednávané věci o skutečnost, že je ve vozidle nainstalováno odpojovací zařízení, jehož použití je zakázáno na základě čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007, z bodů 49 až 52 tohoto rozsudku vyplývá, že typ vozidla obsahující takové zařízení nemůže být schválen. Kromě toho je třeba uvést, že takové vozidlo není s to splnit mezní hodnoty emisí stanovené v příloze I tohoto nařízení. Body 1 a 4 až 6 odůvodnění uvedeného nařízení přitom vyzdvihují význam ochrany životního prostředí a nutnost výrazného snížení emisí oxidů dusíku (NO_x) z vozidel se vznětovým motorem pro zlepšení kvality ovzduší a splnění mezních hodnot znečištění.
- 96 Skutečnost, že je ve vozidle nainstalováno odpojovací zařízení, jehož použití je zakázáno na základě čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007, tudíž nemůže být považována za nevýznamný nesoulad se smlouvou ve smyslu čl. 3 odst. 6 směrnice 1999/44.
- 97 Na třetí otázku je tedy třeba odpovědět, že čl. 3 odst. 6 směrnice 1999/44 musí být vykládán v tom smyslu, že nesoulad se smlouvou spočívající v tom, že je ve vozidle nainstalováno odpojovací zařízení, jehož použití je zakázáno na základě čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007, nemůže být kvalifikován jako „nevýznamný“, přestože by spotřebitel toto vozidlo zakoupil, i kdyby o existenci a fungování tohoto zařízení věděl.

K nákladům řízení

- 98 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 2 odst. 2 písm. d) směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/44/ES ze dne 25. května 1999 o některých aspektech prodeje spotřebního zboží a záruk na toto zboží musí být vykládán v tom smyslu, že motorové vozidlo, které spadá do působnosti 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, nevykazuje jakost, která je obvyklá u zboží tohoto druhu a kterou může spotřebitel rozumně očekávat, jestliže toto vozidlo sice má platné ES schválení typu, a může být tudíž používáno v silničním provozu, nicméně je vybaveno nepřipustným odpojovacím zařízením, jehož použití je zakázáno na základě čl. 5 odst. 2 tohoto nařízení.
- 2) Článek 5 odst. 2 písm. a) nařízení č. 715/2007 musí být vykládán v tom smyslu, že odpojovací zařízení, které zaručuje mimo jiné splnění mezních hodnot emisí stanovených tímto nařízením jen tehdy, pohybuje-li se venkovní teplota mezi 15 a 33 stupni Celsia, může být odůvodněno na základě tohoto ustanovení pouze za podmínky, že bude prokázáno, že toto zařízení striktně odpovídá potřebě zabránit natolik závažným bezprostředním rizikům poškození nebo poruchy motoru způsobených nesprávnou funkcí součásti systému recirkulace výfukových plynů, že vyvolávají konkrétní nebezpečí při provozu vozidla vybaveného uvedeným 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 zajištěn bezpečný provoz vozidla.
- 3) Článek 3 odst. 6 směrnice 1999/44 musí být vykládán v tom smyslu, že nesoulad se smlouvou spočívající v tom, že je ve vozidle nainstalováno odpojovací zařízení, jehož použití je zakázáno na základě čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007, nemůže být kvalifikován jako „nevýznamný“, přestože by spotřebitel toto vozidlo zakoupil, i kdyby o existenci a fungování tohoto zařízení věděl.

Podpisy.