



Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (veľká komora)

zo 14. júla 2022 *

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – Aproximácia právnych predpisov – Nariadenie (ES) č. 715/2007 – Typové schvaľovanie motorových vozidiel – Článok 5 ods. 2 – Rušiacie zariadenie – Motorové vozidlá – Dieselový motor – Systém regulácie emisií – Softvér začlenený do riadiacej jednotky motora – Ventil pre recirkuláciu výfukových plynov (ventil EGR) – Zníženie emisií oxidu dusíka (NOx) obmedzené ‚teplotným oknom‘ – Zákaz používania rušiacich zariadení, ktoré znižujú účinnosť systémov regulácie emisií – Článok 5 ods. 2 písm. a) – Výnimka z tohto zákazu – Ochrana spotrebiteľa – Smernica 1999/44/ES – Predaj spotrebného tovaru a záruky na spotrebný tovar – Článok 2 ods. 2 písm. d) – Pojem ‚tovar, ktorý má kvalitu a prevedenie, ktoré je bežné pri tovare rovnakého druhu a ktoré môže spotrebiteľ racionálne očakávať pri danom type tovaru‘ – Vozidlo, na ktoré sa vzťahuje typové schválenie ES – Článok 3 ods. 6 – Pojem ‚málo významný nesúlad“

Vo veci C-145/20,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podaný rozhodnutím Oberster Gerichtshof (Najvyšší súd, Rakúsko) zo 17. marca 2020 a doručený Súdnemu dvoru 24. marca 2020, ktorý súvisí s konaním:

DS

proti

Porsche Inter Auto GmbH & Co KG,

Volkswagen AG,

SÚDNY DVOR (veľká komora),

v zložení: predseda K. Lenaerts, podpredseda L. Bay Larsen, predsedovia komôr A. Arabadžiev, A. Prechal, K. Jürimäe, C. Lycourgos a I. Ziemele, sudcovia M. Ilešič, J.-C. Bonichot, F. Biltgen, P. G. Xuereb (spravodajca), N. Piçarra a N. Wahl,

generálny advokát: A. Rantos,

tajomník: A. Calot Escobar,

so zreteľom na písomnú časť konania,

* Jazyk konania: nemčina.

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

- DS, v zastúpení: M. Poduschka, Rechtsanwalt,
- Porsche Inter Auto GmbH & Co. KG a Volkswagen AG, v zastúpení: H. Gärtner, F. Gebert, F. Gonsior, C. Harms, N. Hellermann, F. Kroll, M. Lerbinger, S. Lutz-Bachmann, L.-K. Mannefeld, K.-U. Opper, H. Posser, J. Quecke, K. Schramm, P. Schroeder, W. F. Spieth, J. von Nordheim, K. Vorbeck, B. Wolfers a B. Wollenschläger, Rechtsanwälte,
- nemecká vláda, v zastúpení: J. Möller a D. Klebs, splnomocnení zástupcovia,
- Európska komisia, v zastúpení: M. Huttunen, M. Noll-Ehlers a N. Ruiz García, splnomocnení zástupcovia,

po vypočutí návrhov generálneho advokáta na pojednávaní 23. septembra 2021,

vyhlásil tento

Rozsudok

- 1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu článku 5 ods. 2 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 z 20. júna 2007 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel so zreteľom na emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 5 a Euro 6) a o prístupe k informáciám o opravách a údržbe vozidiel (Ú. v. ES L 171, 2007, s. 1), ako aj článku 2 ods. 2 písm. d) a článku 3 ods. 6 smernice Európskeho parlamentu a Rady 1999/44/ES z 25. mája 1999 o určitých aspektoch predaja spotrebného tovaru a záruk na spotrebný tovar (Ú. v. ES L 171, 1999, s. 12; Mim. vyd. 15/004, s. 223).
- 2 Tento návrh bol podaný v rámci sporu medzi DS na jednej strane a spoločnosťou Porsche Inter Auto GmbH & Co. KG a spoločnosťou Volkswagen AG na strane druhej vo veci návrhu na zrušenie kúpnej zmluvy týkajúcej sa motorového vozidla vybaveného softvérom znižujúcim recirkuláciu výfukových plynov z tohto vozidla v závislosti od detekovanej teploty.

Právny rámec

Právo Únie

Smernica 1999/44

- 3 Smernica 1999/44 bola s účinnosťou od 1. januára 2022 zrušená smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/771 z 20. mája 2019 o určitých aspektoch týkajúcich sa zmlúv o predaji tovaru, ktorou sa mení nariadenie (EÚ) 2017/2394 a smernica 2009/22/ES a zrušuje smernica 1999/44/ES (Ú. v. EÚ L 136, 2019, s. 28). Vzhľadom na dátum sporu vo veci samej sa však na tento spor naďalej uplatňuje smernica 1999/44.

4 Odôvodnenia 1 a 10 až 12 smernice 1999/44 zneli:

„(1) keďže článok 153 ods. 1 a 3 [ES] ustanovuje, že spoločenstvo by malo opatreniami prijatými podľa jej článku 95 [ES] prispieť k dosiahnutiu vysokej úrovne ochrany spotrebiteľa;

...

(10) keďže v prípade nesúladu tovaru so zmluvou by mali mať spotrebiteľia právo na bezplatné uvedenie tovaru do súladu so zmluvou, pričom sa môžu rozhodnúť medzi opravou alebo náhradným tovarom, alebo, ak to nie je možné, mali by mať právo na zníženie ceny alebo zrušenie [odstúpenie od – *neoficiálny preklad*] zmluvy;

(11) keďže spotrebiteľ môže v prvom rade požadovať od predávajúceho, aby tovar opravil alebo nahradil, pokiaľ takýto nárok nie je nemožný alebo neprimeraný; keďže by sa malo objektívne stanoviť, či je nárok na nápravu neprimeraný; keďže nárok na nápravu by bol neprimeraný, ak by si vyžadoval neúnosné náklady v porovnaní s iným spôsobom nápravy; keďže na určenie, či sú náklady neúnosné, mali by náklady jedného spôsobu nápravy byť výrazne vyššie ako náklady iného spôsobu nápravy;

(12) keďže v prípadoch nedostatočného súladu predávajúci môže vždy s cieľom vysporiadať sa ponúknuť spotrebiteľovi akúkoľvek primeranú nápravu; keďže spotrebiteľ rozhodne, či prijme alebo odmietne takúto ponuku.“

5 Článok 1 ods. 2 písm. f) tejto smernice stanovoval:

„Na účely tejto smernice:

...

f) ‚oprava‘: znamená v prípade nesúladu uvedenie spotrebného tovaru do súladu s kúpnu zmluvou.“

6 Článok 2 uvedenej smernice s názvom „Súlad so zmluvou“ vo svojich odsekoch 1 až 3 stanovoval:

„1. Predávajúci musí spotrebiteľovi dodať tovar, ktorý je v súlade s kúpnu zmluvou.

2. Spotrebný tovar je v súlade so zmluvou, ak:

a) zodpovedá popisu, ktorý poskytol predávajúci a má tie vlastnosti ako vzorka alebo model, ktoré predávajúci poskytol spotrebiteľovi;

b) je vhodný na akýkoľvek konkrétny účel požadovaný spotrebiteľom, s ktorým bol v čase uzavretia zmluvy predávajúci oboznámený a akceptoval ho;

c) je vhodný na účely, pre ktoré sa tovar rovnakého druhu bežne používa;

d) má kvalitu a prevedenie, ktoré je bežné pri tovare rovnakého druhu a ktoré môže spotrebiteľ racionálne očakávať pri danom type tovaru a zohľadnení akéhokoľvek verejného vyhlásenia o konkrétnych vlastnostiach tovaru, ktoré o ňom predávajúci, výrobca alebo jeho zástupca učinil najmä pri propagácii alebo na označení.

3. Na účely tohto článku sa nepovažuje za nesúlad, ak si spotrebiteľ v čase uzavretia zmluvy uvedomoval, alebo si racionálne nemohol neuvedomovať nesúlad, alebo ak nesúlad pochádza z materiálov, ktoré dodal spotrebiteľ.“

7 Článok 3 tejto istej smernice s názvom „Práva spotrebiteľa“ znel:

„1. Predávajúci zodpovedá spotrebiteľovi za akýkoľvek existujúci nesúlad v čase dodania tovaru.

2. V prípade nesúladu má spotrebiteľ právo, aby sa podľa odseku 3 tovar bezplatne uviedol do súladu tak, že sa opraví alebo nahradí, alebo sa primerane zníži cena, alebo v súlade s odsekmi 5 a 6 sa zruší zmluva týkajúca sa takéhoto tovaru.

3. V prvom rade môže spotrebiteľ požadovať od predávajúceho, aby tovar opravil alebo nahradil, v oboch prípadoch bezplatne, pokiaľ to nie je nemožné alebo neprimerané.

Náprava sa považuje za neprimeranú, ak predávajúcemu vzniknú náklady neprimerané v porovnaní s alternatívnou nápravou vzhľadom na:

- hodnotu tovaru v prípade, ak by nesúlad neexistoval,
- závažnosť nesúladu

a

- skutočnosť, či sa alternatívna náprava môže uskutočniť bez závažných ťažkostí pre spotrebiteľa.

Každá oprava alebo náhrada sa uskutoční v rámci primeranej doby a bez závažných ťažkostí pre spotrebiteľa pri zohľadnení vlastností tovaru a účelu, na ktorý spotrebiteľ tovar potreboval.

4. Termín ‚bezplatne‘ v odsekoch 2 a 3 sa vzťahuje na nevyhnutné náklady, ktoré sa vynaložia pri uvedení tovaru do súladu, hlavne náklady na poštovné, prácu a materiál.

5. Spotrebiteľ môže požadovať primerané zníženie ceny alebo zrušenie [môže odstúpiť od – *neoficiálny preklad*] zmluvy:

- ak spotrebiteľ nemá nárok ani na opravu, ani na náhradu,

alebo

- ak predávajúci v primeranom čase neuskutočnil nápravu,

alebo

- ak predávajúci neuskutočnil nápravu bez závažných ťažkostí pre spotrebiteľa.

6. Spotrebiteľ nemá nárok na zrušenie [odstúpenie od – *neoficiálny preklad*] zmluvy v prípade málo významného nesúladu tovaru so zmluvou.“

Nariadenie č. 715/2007

8 Podľa odôvodnení 1 a 4 až 7 nariadenia č. 715/2007:

„(1) ... Technické požiadavky na typové schválenie motorových vozidiel vzhľadom na emisie by sa... mali harmonizovať s cieľom predísť tomu, aby sa tieto požiadavky v jednotlivých členských štátoch líšili, a s cieľom zabezpečiť vyššiu úroveň ochrany životného prostredia.

...

(4) ... Na dosiahnutie cieľov EÚ týkajúcich sa kvality ovzdušia je potrebné ďalšie zníženie emisií odvetvia dopravy (leteckej, námornej a pozemnej dopravy), domácností a odvetvia energetiky, poľnohospodárstva a priemyslu. V tejto súvislosti by sa k úlohe znižovania emisií motorových vozidiel malo pristupovať ako k súčasť celkovej stratégie. Normy Euro 5 a Euro 6 sú jedným z opatrení určených na znižovanie emisií tuhých častíc a ozónových prekursorov, ako sú oxidy dusíka a uhľovodíky.

(5) Dosahovanie cieľov Európskej únie v oblasti kvality ovzdušia si vyžaduje nepretržité úsilie o znižovanie emisií motorových vozidiel. ...

(6) Je najmä potrebné výrazne znížiť emisie oxidu dusíka z dieselových vozidiel, aby sa zlepšila kvalita ovzdušia a aby sa splnili limitné hodnoty znečistenia. ...

(7) Pri stanovovaní emisných noriem je dôležité zohľadniť ich dôsledky na trhy a konkurencieschopnosť výrobcov, priame a nepriame náklady vznikajúce pri podnikateľskej činnosti a ich prínosy, pokiaľ ide o stimulovanie inovácií, zlepšovanie kvality ovzdušia a znižovanie zdravotných nákladov a zvyšovanie priemernej dĺžky života, ako aj dôsledky na celkový vplyv na emisie CO₂.“

9 Článok 1 ods. 1 tohto nariadenia stanovuje:

„Toto nariadenie zavádza spoločné technické požiadavky na typové schválenie motorových vozidiel (ďalej len ‚vozidlá‘) a náhradných dielov, ako sú náhradné zariadenia na reguláciu znečisťovania, s ohľadom na emisie.“

10 Článok 3 bod 10 uvedeného nariadenia znie:

„Na účely tohto nariadenia a jeho vykonávacích opatrení:

...

10. ‚rušiacie zariadenie‘ je konštrukčný prvok, ktorý sníma teplotu, rýchlosť vozidla, otáčky motora (RPM), zaradený prevodový stupeň, podtlak v sacom potrubí alebo akýkoľvek iný parameter na účely aktivácie, modulácie, zdržania alebo deaktivácie činnosti ktorejkoľvek časti systému regulácie emisií, ktorá [pričom sa – *neoficiálny preklad*] znižuje účinnosť systému regulácie emisií za podmienok, ktoré sa môžu odôvodnene očakávať pri bežnej prevádzke a používaní vozidla.“

11 Článok 4 ods. 1 a 2 toho istého nariadenia znie:

„1. Výrobcovia preukážu, že všetky nové vozidlá, ktoré sa predávajú, registrujú alebo uvádzajú do prevádzky na území Spoločenstva, sú typovo schválené v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími opatreniami. Výrobcovia tiež preukazujú, že všetky nové náhradné zariadenia na reguláciu znečistenia, pre ktoré sa vyžaduje typové schválenie a ktoré sa predávajú alebo uvádzajú do prevádzky na území Spoločenstva, sú typovo schválené v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími opatreniami.

Tieto povinnosti zahŕňajú splnenie emisných limitov uvedených v prílohe I a vo vykonávacích opatreniach uvedených v článku 5.

2. Výrobcovia zabezpečia, aby boli splnené postupy typového schválenia na overenie zhody výroby, životnosti zariadení na reguláciu znečisťovania a overenie zhody v prevádzke.

Okrem toho technické opatrenia prijaté výrobcami, musia umožňovať, aby sa v súlade s týmto nariadením účinne obmedzili výfukové emisie a emisie z odparovania v priebehu celej bežnej životnosti vozidiel v bežnej prevádzke. ...

...“

12 Článok 5 ods. 1 a 2 nariadenia č. 715/2007 stanovuje:

„1. Výrobca vybaví vozidlá tak, aby komponenty, ktoré by mohli mať vplyv na emisie, boli navrhnuté, konštruované a namontované tak, aby vozidlo pri bežnom používaní bolo v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími opatreniami.

2. Používanie rušiacich zariadení, ktoré znižujú účinnosť systémov regulácie emisií, sa zakazuje. Zákaz sa nevzťahuje na nasledujúce prípady:

- a) potreba takéhoto zariadenia je opodstatnená z dôvodu ochrany motora proti poškodeniu alebo havárii a bezpečnej prevádzky vozidla;
- b) zariadenie funguje len pri spustení motora;
- alebo
- c) podmienky sú zväčša zahrnuté v skúšobných postupoch na overenie emisií z odparovania a priemerných výfukových emisií.“

13 Príloha I k tomuto nariadeniu, nazvaná „Emisné limity“, stanovuje najmä hodnoty emisných limitov oxidu dusíka (NO_x).

Nariadenie č. 692/2008

14 Nariadenie Komisie (EHS) č. 692/2008 z 18. júla 2008, ktorým sa vykonáva, mení a dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 (Ú. v. ES L 199, 2008, s. 1), bolo zmenené nariadením Komisie (EÚ) č. 566/2011 z 8. júna 2011 (Ú. v. EÚ L 158, 2011, s. 1) (ďalej len „nariadenie č. 692/2008“). Nariadenie č. 692/2008 bolo od 1. januára 2022 zrušené nariadením Komisie (EÚ) 2017/1151 z 1. júna 2017, ktorým sa dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu

a Rady (ES) č. 715/2007, mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES, nariadenie Komisie (ES) č. 692/2008 a nariadenie Komisie (EÚ) č. 1230/2012, a ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 692/2008 (Ú. v. EÚ L 175, 2017, s. 1). Vzhľadom na čas skutkových okolností sporu vo veci samej sa však na tento spor naďalej uplatňuje nariadenie č. 692/2008.

- 15 Článok 10 nariadenia č. 692/2008 s názvom „Zariadenia na reguláciu znečisťovania“ v odseku 1 stanovoval:

„Výrobca zabezpečuje, aby náhradné zariadenia na reguláciu znečisťovania, určené na montáž do vozidiel s typovým schválením ES, patriace do pôsobnosti nariadenia (EÚ) č. 715/2007 dostali typové schválenie ES ako samostatné technické jednotky v zmysle článku 10 ods. 2 [smernice Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (Rámcová smernica) (Ú. v. ES L 263, 2007, s. 1)], v súlade s článkom 12, článkom 13 a prílohou XIII k tomuto nariadeniu.

Katalyzátory a filtre tuhých [pevných – *neoficiálny preklad*] častíc sa na účely tohto nariadenia považujú za zariadenia na reguláciu znečisťovania.

...“

- 16 Príloha I k nariadeniu č. 692/2008 s názvom „Správne ustanovenia pre typové schválenie ES“ v bode 3.3 s názvom „Rozšírenia na životnosť zariadení na reguláciu znečisťovania (skúška typu 5)“ uvádzal:

„3.3.1. Typové schválenie sa rozšíri na rôzne typy vozidiel za predpokladu, že uvedené parametre vozidla, motora alebo zariadenia na reguláciu znečisťovania sú identické alebo sa udržiavajú v medziach stanovených tolerancií:

3.3.1.1. Vozidlo:

...

3.3.1.2. Motor

...

3.3.1.3. Parametre zariadenia na reguláciu znečisťovania:

a) Katalyzátory a filtre tuhých [pevných – *neoficiálny preklad*] častíc:

...

...

c) EGR [(systém recirkulácie výfukových plynov) – *neoficiálny preklad*]:

s EGR alebo bez EGR

typ (chladený alebo nechladený, s aktívnym alebo pasívnym ovládaním, vysokotlakový alebo nízkotlakový).

...“

Smernica 2007/46

- 17 Smernica 2007/46 v znení nariadenia Komisie (EÚ) č. 1229/2012 z 10. decembra 2012 (Ú. v. EÚ L 353, 2012, s. 1) (ďalej len „smernica 2007/46“) bola s účinnosťou od 1. septembra 2020 zrušená nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 z 30. mája 2018 o schvaľovaní motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá a o dohľade nad trhom s nimi, ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 a zrušuje smernica 2007/46/ES (Ú. v. EÚ L 151, 2018, s. 1). Vzhľadom na čas skutkových okolností sporu vo veci samej sa však táto smernica na tento spor naďalej uplatňuje.
- 18 Podľa odôvodnenia 3 uvedenej smernice:
- „Je potrebné zosúladiť a uviesť v regulačných aktoch technické požiadavky, ktoré sa uplatňujú na systémy, komponenty a samostatné technické jednotky a vozidlá. Tieto regulačné akty by sa mali snažiť zabezpečiť najmä vysokú úroveň bezpečnosti cestnej premávky, ochranu zdravia, ochranu životného prostredia, energetickú efektívnosť a ochranu proti neoprávnenému používaniu.“
- 19 Článok 1 tej istej smernice, nazvaný „Predmet úpravy“, stanovoval:
- „Táto smernica ustanovuje zosúladený rámec, ktorý obsahuje správne ustanovenia a všeobecné technické požiadavky na schválenie všetkých nových vozidiel, ktoré patria do jej rozsahu pôsobnosti, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá na účely uľahčenia ich evidencie, predaja a uvedenia do prevádzky v premávke v rámci Spoločenstva.
- ...
- Osobitné technické požiadavky týkajúce sa konštrukcie a fungovania vozidiel sa pri uplatňovaní tejto smernice ustanovia v regulačných aktoch, ktorých úplný zoznam je uvedený v prílohe IV.“
- 20 Článok 3 smernice 2007/46 s názvom „Definície“ v bodoch 5 a 36 stanovoval:
- „Na účely tejto smernice a regulačných aktov uvedených v zozname v prílohe IV, pokiaľ v nich nie je uvedené inak:
- ...
5. ‚typové schválenie ES‘: znamená postup, ktorým členský štát osvedčuje, že typ vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky spĺňa príslušné správne ustanovenia a technické požiadavky tejto smernice a regulačných aktov uvedených v zozname v prílohe IV alebo XI;
- ...
36. ‚osvedčenie o zhode‘ je doklad uvedený v prílohe IX, ktorý vydal výrobca a ktorým sa osvedčuje, že vozidlo patriace do typovej série schválenej v súlade s touto smernicou dodržiava v čase svojej výroby všetky regulačné akty.“

- 21 Článok 4 tejto smernice, nazvaný „Záväzky členských štátov“, stanovoval:
- „1. Členské štáty zabezpečia, aby výrobcovia, ktorí žiadajú o schválenie, plnili svoje záväzky podľa tejto smernice.
2. Členské štáty schvália len také vozidlá, systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky, ktoré spĺňajú požiadavky tejto smernice.
3. Členské štáty zaevidujú alebo povolia predaj alebo uvedenie do prevádzky v premávke len takým vozidlám, systémom, komponentom alebo samostatným technickým jednotkám, ktoré spĺňajú požiadavky tejto smernice.
- ...“
- 22 Článok 8 ods. 6 uvedenej smernice znel:
- „Schvaľovací orgán bezodkladne informuje schvaľovacie orgány ostatných členských štátov o svojom odmietnutí vydať schválenie vozidla alebo o jeho odobratí a odôvodní svoje rozhodnutie.“
- 23 Podľa článku 13 ods. 1 tej istej smernice:
- „Výrobca bezodkladne informuje členský štát, ktorý udelil typové schválenie ES, o akejkoľvek zmene údajov uvedených v informačnom zväzku. Členský štát v súlade s pravidlami stanovenými v tejto kapitole rozhodne o tom, ktorý postup sa má dodržať. V prípade potreby môže členský štát po dohode s výrobcom rozhodnúť o tom, že sa má udeliť nové typové schválenie ES.“
- 24 Článok 18 smernice 2007/46, nazvaný „Osvedčenie o zhode“, v odseku 1 stanovoval:
- „Výrobca v postavení držiteľa typového schválenia ES vozidla vydá osvedčenie o zhode, ktoré musí sprevádzať každé vozidlo, či už dokončené, nedokončené alebo dokončované, ktoré je vyrobené v súlade so schváleným typom vozidla.
- ...“
- 25 Článok 26 tejto smernice s názvom „Evidencia a predaj vozidiel a ich uvedenie do prevádzky v premávke“ v odseku 1 stanovoval:
- „Bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia článkov 29 a 30, členské štáty zaevidujú vozidlá a povolia ich predaj alebo uvedenie do prevádzky v premávke, iba ak sú vybavené platným osvedčením o zhode vydaným v súlade s článkom 18.
- ...“
- 26 Príloha IV k uvedenej smernici s názvom „Požiadavky na účely typového schválenia ES vozidiel“ vo svojej časti I, nazvanej „Regulačné akty pre typové schválenie ES vozidiel vyrábaných v neobmedzených sériách“, uvádzala odkaz na nariadenie č. 715/2007, pokiaľ ide o „emisie (Euro 5 a Euro 6) z ľahkých úžitkových vozidiel/prístup k informáciám“.

Rakúske právo

- 27 § 922 ods. 1 Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch (Všeobecný občiansky zákonník) v znení uplatniteľnom na vec samu (ďalej len „ABGB“) stanovuje:

„Ten, kto prenechá vec za odplatu inému, zodpovedá za to, že vec je v súlade so zmluvou. Zodpovedá teda za to, že vec má predpokladané alebo bežne očakávané vlastnosti, že zodpovedá svojmu opisu, vzorke alebo modelu a že ju možno používať v súlade s povahou právneho úkonu alebo uzatvorenej dohody.“

- 28 § 932 ods. 1 a ods. 4 ABGB znie:

„(1) Kupujúci môže z dôvodu výskytu vady žiadať nápravu (opravu alebo doplnenie chýbajúceho), výmenu veci, primerané zníženie odplaty (zníženie ceny) alebo zrušenie zmluvy (odstúpenie od zmluvy).

...

(4) V prípade, že náprava aj výmena je nemožná alebo je pre dodávateľa spojená s neprimerane vysokými nákladmi, má kupujúci právo na zníženie kúpnej ceny alebo, pokiaľ nejde o málo významnú vadu, právo odstúpiť od zmluvy. ...“

Nemecké právo

- 29 § 25 ods. 2 Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-Fahrzeughmigungsverordnung) [nariadenie o schválení ES pre motorové vozidlá a ich prívesy, ako aj pre systémy, komponenty a samostatné technické jednotky určené pre tieto vozidlá (nariadenie o schválení ES pre motorové vozidlá)] (ďalej len „EG FGV“) znie takto:

„Spolkový úrad pre prevádzku motorových vozidiel môže na odstránenie vzniknutých vád a na zabezpečenie súladu vozidiel, samostatných technických jednotiek alebo komponentov, aj keď sa už používajú v premávke, s právnymi predpismi dodatočne stanoviť vedľajšie ustanovenia.“

Spor vo veci samej a prejudiciálne otázky

- 30 Dňa 21. decembra 2013 kúpil spotrebiteľ DS vozidlo značky Volkswagen, vybavené dieselovým motorom typu EA 189 generácie Euro 5, od spoločnosti Porsche Inter Auto, predajcu motorových vozidiel nezávislým od spoločnosti Volkswagen.
- 31 Toto vozidlo bolo vybavené softvérom, ktorý riadil prevádzku systému recirkulácie výfukových plynov v dvoch režimoch (ďalej len „prepínacia logika“). Prvý režim bol aktivovaný výlučne v priebehu testu typového schvaľovania s názvom „New European Driving Cycle“ (NEDC), ktorý sa vykonáva v laboratóriu. V tomto režime bola miera recirkulácie výfukových plynov vyššia ako v druhom režime, ktorý sa aktivuje v skutočnej premávke. Predmetný typ vozidla bol schválený zo strany Kraftfahrt-Bundesamt (Spolkový úrad pre prevádzku motorových vozidiel, Nemecko, ďalej len „KBA“), orgánom príslušným pre typové schválenie v Nemecku. Existencia prepínacej logiky nebola tomuto úradu oznámená.

- 32 Z návrhu na začatie prejudiciálneho konania vyplýva, že ak by KBA vedel o tejto logike, tento typ vozidla by neschválil. Vyplýva z neho tiež, že DS by si kúpil predmetné vozidlo, aj keby o tejto logike vedel.
- 33 Rozhodnutím z 15. októbra 2015, prijatým na základe § 25 ods. 2 EG-FGV, KBA nariadil spoločnosti Volkswagen, aby odstránila prepínaciu logiku s cieľom obnoviť súlad motorov typu EA 189 generácie Euro 5 s nariadením č. 715/2007. Listom z 20. decembra 2016 KBA informoval Volkswagen, že navrhovaná aktualizácia softvéru uvedeného v bode 31 tohto rozsudku (ďalej len „aktualizácia softvéru“) je vhodná na obnovenie tohto súladu. Následne KBA nezrušil ani neodňal typové schválenie ES pre dotknutý typ vozidla.
- 34 Dňa 15. februára 2017 DS nechal aktualizovať softvér na svojom vozidle. Táto aktualizácia nahradila prepínaciu logiku programovaním, podľa ktorého sa spôsob znižovania emisií aktivoval nielen v priebehu testu typového schválenia uvedeného v bode 31 tohto rozsudku, ale aj v prípade používania vozidla v cestnej premávke. Recirkulácia výfukových plynov však bola plne účinná len vtedy, ak sa vonkajšia teplota pohybovala medzi 15 a 33 stupňami Celzia (ďalej len „teplotné okno“).
- 35 DS podal žalobu na Landesgericht Linz (Krajinský súd Linz, Rakúsko), ktorou sa hlavne domáhal vrátenia kúpnej ceny dotknutého vozidla výmenou za vrátenie vozidla, subsidiárne zníženia ceny tohto vozidla, a ďalej subsidiárne, aby bola konštatovaná zodpovednosť spoločností Porsche Inter Auto a Volkswagen za škodu vyplývajúcu z existencie zakázaného rušiaceho zariadenia v zmysle článku 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007.
- 36 Rozsudkom z 12. decembra 2018 uvedený súd túto žalobu zamietol.
- 37 Rozsudkom zo 4. apríla 2019 Oberlandesgericht Linz (Vyšší krajinský súd Linz, Rakúsko) potvrdil tento rozsudok.
- 38 DS podal proti tomuto rozsudku opravný prostriedok „Revision“ na Oberster Gerichtshof (Najvyšší súd, Rakúsko), ktorý je vnútroštátnym súdom podávajúcim návrh na začatie prejudiciálneho konania, z dôvodu, že predmetné vozidlo bolo vadné, keďže prepínacia logika predstavovala zakázané rušiacie zariadenie v zmysle článku 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007. DS sa domnieva, že vzhľadom na to, že aktualizácia softvéru nenapravila tento nedostatok, vozidlo podstupuje riziko straty jeho hodnoty a utrpenia škôd vyplývajúcich z tejto aktualizácie.
- 39 Porsche Inter Auto a Volkswagen tvrdia, že teplotné okno predstavuje povolené rušiacie zariadenie na základe článku 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007. KBA s takýmto posúdením súhlasí.
- 40 Vnútroštátny súd sa domnieva, že prepínacia logika je zakázaným rušiacim zariadením v zmysle článku 3 bodu 10 a článku 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007. V každom prípade má dotknuté vozidlo vadu v zmysle § 922 ABGB z dôvodu, že KBA nebola oznámená existencia tohto rušiaceho zariadenia.
- 41 V tomto kontexte sa tento súd pýta, či vzhľadom na povinnosť dodať vozidlo, ktoré nie je vybavené takýmto rušiacim zariadením, predmetné vozidlo vykazuje nesúlad v zmysle smernice 1999/44. Ak by to tak bolo, bolo by podľa neho potrebné preskúmať, či toto vozidlo bolo aj po aktualizácii softvéru, ktorý riadi systém recirkulácie výfukových plynov, vybavené zakázaným rušiacim zariadením, a spresniť právne účinky prípadného pretrvávania takéhoto nedostatku po aktualizácii softvéru.

- 42 Presnejšie sa vnútroštátny súd po prvé pýta, či v prípade, že predmetnému vozidlu bolo udelené typové schválenie ES, aj keď je toto vozidlo vybavené rušiacim zariadením, ktorého používanie je zakázané podľa článku 3 bodu 10 a článku 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007, má toto vozidlo kvalitu tovaru rovnakého druhu, ktorú môže spotrebiteľ odôvodnene očakávať v zmysle článku 2 ods. 2 písm. d) smernice 1999/44, a preto sa musí predpokladať, že je v súlade so zmluvou. V tejto súvislosti sa tento súd domnieva, že pokiaľ ide o výrobok, akým je vozidlo, ktoré musí spĺňať požiadavky právnych predpisov, priemerný spotrebiteľ, ktorý je riadne informovaný a primerane pozorný a obozretný, skutočne očakáva, že tieto požiadavky budú splnené. Skutočnosť, že vozidlá musia byť podrobené typovému schváleniu, nevyhnutne nebráni takémuto výkladu uvedeného článku 2 ods. 2 písm. d).
- 43 Po druhé sa vnútroštátny súd pýta, či sa na teplotné okno môže vzťahovať výnimka stanovená v článku 5 ods. 2 písm. a) nariadenia č. 715/2007, na ktorú sa odvolávajú Porsche Inter Auto a Volkswagen, alebo či je to v každom prípade vylúčené, ako to tvrdí DS. V tejto súvislosti tento súd tvrdí, že vzhľadom na cieľ ochrany životného prostredia vyplývajúci z odôvodnení 1 a 6 nariadenia č. 715/2007 sa výnimky stanovené v tomto článku 5 ods. 2 majú vykladať reštriktívne. Podľa uvedeného súdu, keďže je všeobecne známe, že na časti územia Únie, vrátane Rakúska, je priemerná teplota nižšia ako 15 stupňov Celzia niekoľko mesiacov do roka, nie je väčšinou roka dosiahnutá vonkajšia teplota, pri ktorej je recirkulácia výfukových plynov z vozidla, akým je vozidlo dotknuté vo veci samej, plne účinná. Za týchto podmienok sa zdá nemožné odôvodniť rušiacie zariadenie, ktoré sa aktivuje tak často, jednou z týchto výnimiek.
- 44 Po tretie sa vnútroštátny súd pýta, či prítomnosť rušiaceho zariadenia vo vozidle v zmysle článku 3 bodu 10 nariadenia č. 715/2007, ktorého používanie je zakázané podľa článku 5 ods. 2 tohto nariadenia, možno kvalifikovať ako menej závažný nesúlad v zmysle článku 3 ods. 6 smernice 1999/44, keďže dotknutý spotrebiteľ, aj keby vedel o existencii a fungovaní tohto zariadenia, by toto vozidlo kúpil.
- 45 Za týchto podmienok Oberster Gerichtshof (Najvyšší súd) rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru tieto prejudiciálne otázky:
- „1. Má sa článok 2 ods. 2 písm. d) smernice [1999/44] vykladať v tom zmysle, že motorové vozidlo, ktoré patrí do pôsobnosti nariadenia [č. 715/2007,] má kvalitu, ktorá je bežná pri tovare rovnakého druhu a ktorú môže spotrebiteľ racionálne očakávať, ak je toto vozidlo vybavené zakázaným rušiacim zariadením v zmysle článku 3 bodu 10 a článku 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007, ale typ vozidla má napriek tomu platné typové schválenie ES, takže vozidlo možno používať v cestnej premávke?
 2. Má sa článok 5 ods. 2 písm. a) nariadenia č. 715/2007 vykladať v tom zmysle, že rušiacie zariadenie v zmysle článku 3 bodu 10 tohto nariadenia, ktoré je konštruované tak, že recirkulácia výfukových plynov mimo skúšobnej prevádzky v laboratórnych podmienkach je pri skutočnej prevádzke plne funkčná len vtedy, keď sa vonkajšie teploty pohybujú [v rámci teplotného okna], môže byť podľa článku 5 ods. 2 písm. a) tohto nariadenia dovolené, alebo je uplatnenie uvedeného ustanovenia o výnimke už z dôvodu obmedzenia plnej účinnosti recirkulácie výfukových plynov na podmienky, ktoré sú v niektorých častiach Európskej únie splnené približne len polovicu roka, vopred vylúčené?

3. Má sa článok 3 ods. 6 smernice 1999/44 vykladať v tom zmysle, že rozpor so zmluvou, ktorý spočíva vo vybavení vozidla rušiacim zariadením zakázaným podľa článku 3 bodu 10 v spojení s článkom 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007, sa má považovať za málo významný v zmysle uvedeného ustanovenia, ak by si kupujúci kúpil toto vozidlo, aj keby vedel o existencii uvedeného zariadenia a spôsobe jeho fungovania?“

O prejudiciálnych otázkach

O prvej otázke

- 46 Svojou prvou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa má článok 2 ods. 2 písm. d) smernice 1999/44 vykladať v tom zmysle, že motorové vozidlo, ktoré patrí do pôsobnosti nariadenia č. 715/2007, má kvalitu, ktorá je bežná pri tovare rovnakého druhu a ktorú môže spotrebiteľ racionálne očakávať, a teda sa musí považovať za vozidlo, ktoré je v súlade s kúpnu zmluvou, ktorej predmetom je toto vozidlo, ak toto vozidlo síce má platné typové schválenie ES a môže sa teda používať v cestnej premávke, je však vybavené rušiacim zariadením, ktorého použitie je zakázané na základe článku 5 ods. 2 tohto nariadenia.
- 47 Článok 2 ods. 1 smernice 1999/44 ukladá predávajúcemu povinnosť dodať spotrebiteľovi tovar, ktorý je v súlade s kúpnu zmluvou.
- 48 Podľa článku 2 ods. 2 písm. d) tejto smernice sa spotrebný tovar považuje za tovar v súlade so zmluvou, ak má kvalitu a prevedenie, ktoré je bežné pri tovare rovnakého druhu a ktoré môže spotrebiteľ racionálne očakávať pri danom type tovaru.
- 49 Pokiaľ ide o tovar, o aký ide vo veci samej, teda motorové vozidlo, treba pripomenúť, že článok 3 bod 5 smernice 2007/46 definuje „typové schválenie ES“ ako „postup, ktorým členský štát osvedčuje, že typ vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky spĺňa príslušné správne ustanovenia a technické požiadavky tejto smernice a regulačných aktov uvedených v zozname v prílohe IV alebo XI“. Táto príloha IV s názvom „Požiadavky na účely typového schválenia ES vozidiel“ vo svojej časti I, nazvanej „Regulačné akty pre typové schválenie ES vozidiel vyrábaných v neobmedzených sériách“, uvádza odkaz na nariadenie č. 715/2007, pokiaľ ide o „emisie (Euro 5 a 6) z ľahkých úžitkových vozidiel/prístup k informáciám“.
- 50 Treba tiež pripomenúť, že článok 4 ods. 3 prvý pododsek uvedenej smernice stanovuje, že členské štáty zaregistrujú alebo povolia predaj alebo uvedenie do prevádzky v premávke iba pre vozidlá, ktoré spĺňajú požiadavky tejto smernice.
- 51 Napokon článok 4 ods. 1 nariadenia č. 715/2007 stanovuje, že výrobcovia preukážu, že všetky nové vozidlá, ktoré sa predávajú, registrujú alebo uvádzajú do prevádzky v Únii, sú typovo schválené v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími opatreniami.
- 52 Z ustanovení uvedených v bodoch 49 až 51 tohto rozsudku na jednej strane vyplýva, že vozidlá patriace do pôsobnosti smernice 2007/46 musia byť predmetom typového schválenia, a na druhej strane, že toto schválenie možno udeliť len vtedy, ak predmetný typ vozidla spĺňa ustanovenia nariadenia č. 715/2007, najmä ustanovenia týkajúce sa emisií, ktorých súčasťou je článok 5 tohto nariadenia.

- 53 Okrem toho podľa článku 18 ods. 1 smernice 2007/46 výrobca v postavení držiteľa typového schválenia ES vozidla vydá osvedčenie o zhode, ktoré musí sprevádzať každé vozidlo, či už dokončené, nedokončené alebo dokončované, ktoré je vyrobené v súlade so schváleným typom vozidla. Podľa článku 26 ods. 1 tejto smernice je toto osvedčenie povinné na účely registrácie a predaja alebo uvedenia vozidla do prevádzky.
- 54 Ak spotrebiteľ nadobudne vozidlo patriace do série schváleného typu vozidla, a teda spolu s osvedčením o zhode, môže rozumne očakávať, že bude v prípade tohto vozidla dodržané nariadenie č. 715/2007, a najmä jeho článok 5, a to aj v prípade neexistencie osobitných zmluvných ustanovení.
- 55 Článok 2 ods. 2 písm. d) smernice 1999/44 sa preto má vykladať v tom zmysle, že vozidlo, ktoré nie je v súlade s požiadavkami tohto článku 5, nemá kvalitu a prevedenie, ktoré je bežné pri tovare rovnakého druhu a ktoré môže spotrebiteľ racionálne očakávať pri danom type tovaru v zmysle uvedeného článku 2 ods. 2 písm. d).
- 56 Ako uviedol generálny advokát v bode 149 svojich návrhov, tento výklad nie je spochybnený skutočnosťou, že na dotknutý typ vozidla sa vzťahuje typové schválenie ES, ktoré umožňuje toto vozidlo používať v cestnej premávke. Smernica 2007/46 je totiž zameraná na situáciu, v ktorej sa nezákonnosť konštrukčného prvku vozidla, napríklad vzhľadom na požiadavky článku 5 nariadenia č. 715/2007, odhalí až po tomto schválení. Článok 8 ods. 6 tejto smernice stanovuje, že schvaľovací orgán môže rozhodnúť o odobratí schválenia vozidla. Okrem toho z článku 13 ods. 1 prvej a tretej vety uvedenej smernice vyplýva, že ak výrobca informuje členský štát, ktorý udelil typové schválenie ES o zmene informácií uvedených v dokumentácii o schvaľovaní, tento členský štát môže, ak je to potrebné, rozhodnúť po porade s výrobcom o tom, že sa udelí nové typové schválenie ES.
- 57 Zdá sa, že v prejednávanej veci ide o takýto prípad, keďže z návrhu na začatie prejudiciálneho konania vyplýva, že typ vozidla, o aké ide vo veci samej, KBA pôvodne schválil bez toho, aby odhalil existenciu prepínacej logiky. Z tohto rozhodnutia okrem iného vyplýva, že ak by KBA vedel o tejto logike, neudelil by typové schválenie ES pre tento typ vozidla.
- 58 V dôsledku toho treba na prvú otázku odpovedať tak, že článok 2 ods. 2 písm. d) smernice 1999/44 sa má vykladať v tom zmysle, že motorové vozidlo patriace do pôsobnosti nariadenia č. 715/2007, nemá kvalitu, ktorá je bežná pri tovare rovnakého druhu a ktorú môže spotrebiteľ racionálne očakávať, ak toto vozidlo síce má platné typové schválenie ES a môže sa teda používať v cestnej premávke, je však vybavené rušiacim zariadením, ktorého použitie je zakázané na základe článku 5 ods. 2 tohto nariadenia.

O druhej otázke

- 59 Svojou druhou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa má článok 5 ods. 2 písm. a) nariadenia č. 715/2007 vykladať v tom zmysle, že rušiacie zariadenie, ktoré zaručuje dodržiavanie hodnôt emisných limitov stanovených týmto nariadením len v rámci teplotného okna, takže na časti územia Únie je táto recirkulácia plne funkčná približne len polovicu roka, môže byť odôvodnené týmto ustanovením.

- 60 Podľa článku 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007 sa používanie rušiacich zariadení, ktoré znižujú účinnosť systémov regulácie emisií, zakazuje. Tento zákaz však obsahuje tri výnimky, medzi ktoré patrí aj výnimka uvedená článku 5 ods. 2 písm. a), a to ak „potreba takéhoto zariadenia je opodstatnená z dôvodu ochrany motora proti poškodeniu alebo havárii a bezpečnej prevádzky vozidla“.
- 61 Vzhľadom na to, že toto ustanovenie stanovuje výnimku zo zákazu používania rušiacich zariadení, ktoré znižujú účinnosť systémov regulácie emisií, musí sa vykladať reštriktívne [pozri v tomto zmysle rozsudok zo 17. decembra 2020, CLCV a i. (Rušiace zariadenie na dieselových motoroch), C-693/18, EU:C:2020:1040, body 111 a 112].
- 62 Pokiaľ ide v prvom rade o pojem „motor“, ako uviedol generálny advokát v bodoch 118 a 119 svojich návrhov, príloha I k nariadeniu č. 692/2008 výslovne rozlišuje medzi motorom a zariadením na reguláciu znečisťovania. Požiadavky týkajúce sa „motora“ sú totiž uvedené v bode 3.3.1.2 tejto prílohy, zatiaľ čo požiadavky týkajúce sa „parametrov zariadenia na reguláciu znečisťovania“ sú uvedené v bode 3.3.1.3 uvedenej prílohy. Tento posledný bod písm. a) a c) výslovne zahŕňa filtre pevných častíc a recirkuláciu výfukových plynov. Okrem toho podľa článku 10 ods. 1 druhého pododseku tohto nariadenia sa na účely tohto nariadenia za zariadenia na reguláciu znečisťovania považujú filtre pevných častíc.
- 63 V dôsledku toho ventil EGR, chladič EGR a filter pevných častíc, ktoré majú podľa spoločnosti Porsche Inter Auto riadiť teplotné okno, predstavujú diely odlišné od motora. Ventil EGR sa totiž nachádza na výstupe motora za zberným potrubím výfuku. Tento ventil umožňuje pri jeho otvorení prechod výfukových plynov do sacieho potrubia s cieľom po druhýkrát ich spáliť a ochladiť pomocou výmenníka tepla, chladiča EGR. Filter pevných častíc, ktorý sa nachádza pred potrubím výfuku, umožňuje filtrovať vzduch na účely zachytávania znečisťujúcich jemných častíc.
- 64 Pokiaľ ide ďalej o pojmy „havária“ a „poškodenie“ uvedené v článku 5 ods. 2 písm. a) nariadenia č. 715/2007, Súdny dvor rozhodol, že rušiace zariadenie, ktoré znižuje účinnosť systému regulácie emisií, je odôvodnené, ak podľa článku 5 ods. 2 písm. a) nariadenia č. 715/2007 umožňuje chrániť motor pred náhlymi a nepredvídateľnými udalosťami [rozsudok zo 17. decembra 2020, CLCV a i. (Rušiace zariadenie na dieselových motoroch), C-693/18, EU:C:2020:1040, bod 109].
- 65 V tejto súvislosti treba uviesť, že zanášanie a starnutie motora nemožno v žiadnom prípade považovať za „haváriu“ alebo „poškodenie“ v zmysle uvedeného ustanovenia, keďže tieto udalosti sú v zásade predvídateľné a inherentné bežnému fungovaniu vozidla [rozsudok zo 17. decembra 2020, CLCV a i. (Rušiace zariadenie na dieselových motoroch), C-693/18, EU:C:2020:1040, bod 110].
- 66 Tento výklad potvrdzuje cieľ sledovaný nariadením č. 715/2007, ktorý spočíva v zabezpečení vysokej úrovne ochrany životného prostredia a v zlepšení kvality ovzdušia v Únii, čo znamená skutočné zníženie emisií oxidu dusíka (NOx) po celú bežnú životnosť vozidiel. Zákaz uvedený v článku 5 ods. 2 tohto nariadenia by bol totiž zbavený svojej podstaty a akéhokoľvek potrebného účinku, ak by sa umožnilo výrobcom vybaviť automobilové vozidlá takýmito rušiacimi zariadeniami len s cieľom chrániť motor pred jeho zanášaním a starnutím [rozsudok zo 17. decembra 2020, CLCV a i. (Rušiace zariadenie na dieselových motoroch), C-693/18, EU:C:2020:1040, bod 113].

- 67 Použitie rušiaceho zariadenia podľa článku 5 ods. 2 písm. a) nariadenia č. 715/2007 teda môže odôvodniť len bezprostredné riziko poškodenia alebo havárie predstavujúce konkrétne nebezpečenstvo pri prevádzke vozidla.
- 68 Výklad pojmu „poškodenie“, ktorý podal Súdny dvor v rozsudku zo 17. decembra 2020, CLCV a i. (Rušiace zariadenie na dieselových motoroch) (C-693/18, EU:C:2020:1040), nie je spochybnený tvrdením nemeckej vlády a spoločnosti Porsche Inter Auto, podľa ktorého z verzí tohto výrazu v anglickom jazyku („damage“) a nemeckom jazyku („Beschädigung“) nevyplýva, že uvedený pojem sa nevzťahuje len na náhle a nepredvídateľné udalosti.
- 69 Na jednej strane totiž, ako v podstate uviedol generálny advokát v bode 115 svojich návrhov, hoci definície v anglickom a nemeckom jazyku na rozdiel od definície toho istého výrazu vo francúzskom jazyku nevyhnutne neznamenajú, že poškodenie bolo spôsobené „náhlou“ udalosťou, nevyvracajú výklad výrazu „poškodenie“ použitý Súdny dvorom. Na druhej strane treba pripomenúť, že reštriktívny výklad Súdneho dvora je založený na dôvodoch pripomenutých v bodoch 61 a 66 tohto rozsudku.
- 70 Nemecká vláda, Porsche Inter Auto a Volkswagen však tvrdia, že predmetné rušiace zariadenie je odôvodnené, pretože v prípade príliš nízkych alebo príliš vysokých teplôt môžu pri recirkulácii výfukových plynov vznikáť usadeniny a viesť tak k nesprávnemu nastaveniu ventilu EGR, napríklad, že sa ventil nebude otvárať alebo sa bude nesprávne zatvárať, alebo že sa tento ventil dokonca úplne zablokuje. Poškodený alebo nesprávne nastavený ventil EGR by pritom mohol poškodiť samotný motor a viesť najmä k strate výkonu vozidla. Okrem toho nie je možné predvídať a vypočítať, v ktorom okamihu sa dosiahne prahová hodnota vedúca k poruche ventilu EGR, keďže táto prahová hodnota by mohla byť prekročená náhle a nepredvídateľne, aj keby sa vykonávala pravidelná údržba tohto ventilu. Náhle a nepredvídateľné straty výkonu vozidla by ovplyvnili bezpečnú prevádzku vozidla tým, že by sa napríklad výrazne zvýšilo riziko vážnej dopravnej nehody pri predbiehaní.
- 71 Porsche Inter Auto a Volkswagen navyše tvrdia, že zanášanie dielov systému recirkulácie výfukových plynov narušením chodu ventilu EGR, ktoré môže viesť až k jeho zablokovaniu, môže spôsobiť vznietenie filtra pevných častíc a požiar motora, či dokonca následne požiar celého vozidla, čo ohrozuje bezpečnú prevádzku vozidla.
- 72 V tejto súvislosti treba uviesť, že zo samotného znenia článku 5 ods. 2 písm. a) nariadenia č. 715/2007 vyplýva, že na to, aby sa mohla uplatniť výnimka stanovená v tomto ustanovení, potreba rušiaceho zariadenia musí byť odôvodnená nielen z hľadiska ochrany motora proti poškodeniu alebo havárii, ale aj z dôvodu bezpečnej prevádzky vozidla. Ako totiž uviedol generálny advokát v bode 106 svojich návrhov, vzhľadom na použitie spojky „a“ v uvedenom ustanovení sa má toto ustanovenie vykladať v tom zmysle, že podmienky, ktoré stanovuje, sú kumulatívne.
- 73 V dôsledku toho a vzhľadom na striktný výklad tejto výnimky, ako bol zdôraznený v bode 61 tohto rozsudku, môže byť rušiace zariadenie, o aké ide vo veci samej, odôvodnené na základe tejto výnimky len vtedy, ak sa preukáže, že toto zariadenie reaguje výlučne na potrebu zabrániť bezprostrednému riziku poškodenia alebo havárie motora spôsobenému poruchou dielov systému recirkulácie výfukových plynov, ktorá je takej závažnosti, že predstavuje konkrétne nebezpečenstvo pri prevádzke vozidla vybaveného uvedeným zariadením. Ako však zdôrazňuje generálny advokát v bode 126 svojich návrhov, takéto overenie v spore vo veci samej patrí do posúdenia skutkových okolností, ktoré prináleží výlučne vnútroštátnemu súdu.

- 74 Okrem toho, hoci je pravda, že článok 5 ods. 2 písm. a) nariadenia č. 715/2007 formálne nestanovuje iné podmienky na účely uplatnenia výnimky stanovenej v tomto ustanovení, nič to nemení na skutočnosti, že rušiacie zariadenie, ktoré by za bežných dopravných podmienok muselo fungovať väčšinu roka, aby chránilo motor pred poškodením alebo haváriou a zabezpečilo bezpečnú prevádzku vozidla, by bolo jednoznačne v rozpore s cieľom sledovaným týmto nariadením, od ktorého uvedené ustanovenie umožňuje odchýliť sa len za veľmi špecifických okolností, a viedlo by k neprimeranému porušeniu samotnej zásady obmedzenia emisií oxidov dusíka (NOx) z vozidiel.
- 75 Vzhľadom na reštriktívny výklad tohto článku 5 ods. 2 písm. a) nemožno takéto rušiacie zariadenie odôvodniť na základe tohto ustanovenia.
- 76 Pripustiť, že na rušiacie zariadenie, ako je opísané v bode 74 tohto rozsudku, by sa mohla vzťahovať výnimka stanovená v článku 5 ods. 2 písm. a) nariadenia č. 715/2007, by viedlo k tomu, že táto výnimka by sa mala uplatňovať počas väčšiny roka za podmienok skutočnej premávky na území Únie, takže zásada zákazu takýchto rušiacich zariadení stanovená v tomto článku 5 ods. 2 by sa v praxi mohla uplatniť menej často ako uvedená výnimka.
- 77 Okrem toho Porsche Inter Auto a Volkswagen, ako aj nemecká vláda tvrdia, že pojem „potreba“ rušiacoho zariadenia nevyžaduje najlepšiu dostupnú techniku a že na účely posúdenia, či je táto potreba odôvodnená ochranou motora a bezpečnej prevádzky vozidla v zmysle článku 5 ods. 2 písm. a) nariadenia č. 715/2007, treba zohľadniť stav techniky k dátumu typového schválenia ES. V tejto súvislosti je nesporné, že používanie systému EGR, ktorý funguje podľa teplotného okna v rôznom rozsahu v závislosti od dátumu typového schválenia, zodpovedá stavu techniky. Okrem toho výklad výrazu „potreba“ uvedeného v tomto ustanovení by mal zohľadňovať nutnosť nastoliť rovnováhu medzi ekologickými záujmami a hospodárskymi záujmami výrobcov.
- 78 V tejto súvislosti treba zdôrazniť, ako uviedol generálny advokát v bode 129 svojich návrhov, že na jednej strane z odôvodnenia 7 nariadenia č. 715/2007 vyplýva, že keď normotvorca Únie stanovil hodnoty emisných limitov znečisťujúcich látok, zohľadnil hospodárske záujmy výrobcov, a najmä náklady uložené podnikom potrebou dodržiavať tieto hodnoty. Výrobcom tak prináleží, aby sa prispôbili a používali technické zariadenia vhodné na dodržiavanie uvedených hodnôt, pričom toto nariadenie nijako nevyžaduje využitie konkrétnej technológie.
- 79 Na druhej strane ako bolo uvedené v bode 66 tohto rozsudku, cieľ sledovaný nariadením č. 715/2007, ktorým je zabezpečiť vysokú úroveň ochrany životného prostredia a zlepšiť kvalitu ovzdušia v rámci Únie, znamená skutočné zníženie emisií oxidu dusíka (NOx) počas celej bežnej životnosti vozidiel [rozsudok zo 17. decembra 2020, CLCV a i. (Rušiacie zariadenie na dieselových motoroch), C-693/18, EU:C:2020:1040, bod 113]. Povoľiť rušiacie zariadenie na základe článku 5 ods. 2 písm. a) tohto nariadenia z jediného dôvodu, že napríklad náklady na výskum sú vysoké, technické zariadenie je nákladné alebo že údržba vozidla je častejšia a drahšia pre používateľa, by viedlo k tomu, že tento cieľ by bol spochybnený.
- 80 Za týchto okolností a vzhľadom na skutočnosť, že toto ustanovenie sa musí, ako bolo pripomenuté v bodoch 61 a 73 tohto rozsudku, vykladať reštriktívne, treba konštatovať, že „potreba“ rušiacoho zariadenia v zmysle uvedeného ustanovenia existuje len vtedy, ak v okamihu typového schválenia ES tohto zariadenia alebo vozidla, ktoré je ním vybavené, neexistuje žiadne iné technické riešenie, ktoré umožňuje vyhnúť sa bezprostrednému riziku poškodenia alebo havárie motora, ktoré by vyvolalo konkrétne nebezpečenstvo pri prevádzke vozidla.

81 V dôsledku toho treba na druhú otázku odpovedať tak, že článok 5 ods. 2 písm. a) nariadenia č. 715/2007 sa má vykladať v tom zmysle, že rušiace zariadenie, ktoré zaručuje dodržiavanie hodnôt emisných limitov stanovených v tomto nariadení len v rámci teplotného okna, môže byť na základe tohto ustanovenia odôvodnené len pod podmienkou, že sa preukáže, že toto zariadenie reaguje výlučne na potrebu zabrániť bezprostrednému riziku poškodenia alebo havárie motora, spôsobenému poruchou dielov systému recirkulácie výfukových plynov, ktorá je takej závažnosti, že predstavuje konkrétne nebezpečenstvo pri prevádzke vozidla vybaveného uvedeným zariadením. Výnimka stanovená v článku 5 ods. 2 písm. a) nariadenia č. 715/2007 sa v každom prípade nemôže vzťahovať na rušiace zariadenie, ktoré by za bežných dopravných podmienok malo fungovať väčšinu roka, aby bol motor chránený pred poškodením alebo haváriou a aby bola zabezpečená bezpečná prevádzka vozidla.

O tretej otázke

82 Svojou treťou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa má článok 3 ods. 6 smernice 1999/44 vykladať v tom zmysle, že nesúlad spočívajúci v existencii rušiaceho zariadenia, ktorého používanie je zakázané podľa článku 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007, vo vozidle, možno kvalifikovať ako „málo významný“, pokiaľ by spotrebiteľ toto vozidlo kúpil, aj keby vedel o existencii a spôsobe fungovania tohto zariadenia.

83 Podľa článku 2 ods. 3 smernice 1999/44 platí, že nejde o nesúlad, ak si spotrebiteľ v čase uzavretia zmluvy uvedomoval, alebo si racionálne nemohol neuvedomovať nesúlad, alebo ak nesúlad pochádza z materiálov, ktoré dodal spotrebiteľ.

84 Ako však uviedol generálny advokát v bode 158 svojich návrhov, toto ustanovenie sa neuplatňuje na spor vo veci samej, keďže je nesporné, že v čase predaja predmetného vozidla DS nevedel o údajnom nesúlade ani nemohol o tomto nesúlade racionálne vedieť.

85 Naopak, otázka „málo významného“ nesúladu v zmysle článku 3 ods. 6 smernice 1999/44, od ktorého závisí, či má spotrebiteľ právo odstúpiť od zmluvy, nie je podmienená takýmto subjektívnym prvkom.

86 Preto okolnosť, že spotrebiteľ po kúpe tovaru pripustil, že by kúpil tento tovar, aj keby vedel o takomto nesúlade, nie je relevantná na účely určenia, či sa má nesúlad považovať za „málo významný“.

87 Práve so zreteľom na toto spresnenie treba určiť, či sa má článok 3 ods. 6 smernice 1999/44 vykladať v tom zmysle, že nesúlad spočívajúci v existencii rušiaceho zariadenia, ktorého používanie je zakázané podľa článku 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007, vo vozidle, možno kvalifikovať ako „málo významný“.

88 Keďže smernica 1999/44 nedefinuje pojem „málo významný nesúlad“, je potrebné určiť jeho význam a rozsah v súlade s jeho obvyklým významom v bežnom jazyku pri súčasnom zohľadnení súvislostí, v ktorých sa používa, a cieľov sledovaných právnou úpravou, ktorej je súčasťou (pozri v tomto zmysle rozsudky z 9. júla 2020, Constantin Film Verleih, C-264/19, EU:C:2020:542, bod 29, a z 3. júna 2021, Maďarsko/Parlament, C-650/18, EU:C:2021:426, bod 83).

89 V prvom rade vzhľadom na obvyklý význam pojmu „málo významný“ pojem „málo významný nesúlad“ odkazuje na nedostatok súladu malého významu.

- 90 Pokiaľ ide ďalej o kontext, v ktorom sa tento pojem používa, treba uviesť, že článok 3 ods. 3, 5 a 6 smernice 1999/44 stanovuje jasný postup na uplatnenie spôsobov nápravy, na ktoré má spotrebiteľ právo v prípade nesúladu tovaru (rozsudok z 23. mája 2019, Füllä, C-52/18, EU:C:2019:447, bod 58).
- 91 V súlade s článkom 3 ods. 3 prvým pododsekom tejto smernice spotrebiteľ môže v prvom rade požadovať od predávajúceho, aby tovar bezplatne opravil alebo nahradil, pokiaľ to nie je nemožné alebo neprimerané (rozsudok z 23. mája 2019, Füllä, C-52/18, EU:C:2019:447, bod 59).
- 92 Len v prípade, ak spotrebiteľ nemá nárok ani na opravu, ani na náhradu tovaru, ktorý nie je v súlade, alebo ak predávajúci nevykonal žiaden z týchto prostriedkov nápravy v primeranom čase alebo bez závažných ťažkostí pre spotrebiteľa, môže tento spotrebiteľ v súlade s článkom 3 ods. 5 smernice odstúpiť od zmluvy, pokiaľ podľa článku 3 ods. 6 smernice 1999/44 nejde o málo významný nesúlad (rozsudok z 23. mája 2019, Füllä, C-52/18, EU:C:2019:447, bod 60).
- 93 Napokon, pokiaľ ide o ciele smernice 1999/44, treba uviesť, že z odôvodnení 1 a 10 až 12 tejto smernice vyplýva, že jej cieľom je dosiahnuť spravodlivú rovnováhu medzi záujmami spotrebiteľa a predávajúceho tak, že spotrebiteľovi ako slabšej strane zmluvy zaručuje úplnú a účinnú ochranu v prípade, že predávajúci si riadne nesplnil zmluvné záväzky, pričom sa majú zohľadniť dôvody ekonomickej povahy, na ktoré predávajúci poukáže (pozri v tomto zmysle rozsudky zo 16. júna 2011, Gebr. Weber a Putz, C-65/09 a C-87/09, EU:C:2011:396, bod 75, ako aj z 23. mája 2019, Füllä, C-52/18, EU:C:2019:447, body 41 a 52).
- 94 Preto, ako uviedol generálny advokát v bode 160 svojich návrhov, odstúpenie od zmluvy, ktoré predstavuje najintenzívnejší právny prostriedok, ktorý má spotrebiteľ k dispozícii, možno požadovať len vtedy, ak je nesúlad dostatočne významný.
- 95 V prejednávanej veci, pokiaľ ide o existenciu rušiaceho zariadenia, ktorého používanie je zakázané podľa článku 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007, vo vozidle, z bodov 49 až 52 tohto rozsudku vyplýva, že typ vozidla, ktorý obsahuje takéto zariadenie, nemôže byť schválený. Okrem toho treba uviesť, že takéto vozidlo nie je schopné dodržať hodnoty emisných limitov stanovené v prílohe I k tomuto nariadeniu. Odôvodnenia 1 a 4 až 6 uvedeného nariadenia však zdôrazňujú význam ochrany životného prostredia a potrebu podstatne znížiť emisie oxidu dusíka (NOx) z vozidiel s dieselovým motorom, aby sa zvýšila kvalita ovzdušia a dodržali limitné hodnoty znečistenia.
- 96 Preto existenciu rušiaceho zariadenia, ktorého používanie je zakázané podľa článku 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007, vo vozidle, nemožno považovať za menej závažný nesúlad v zmysle článku 3 ods. 6 smernice 1999/44.
- 97 V dôsledku toho treba na tretiu otázku odpovedať tak, že článok 3 ods. 6 smernice 1999/44 sa má vykladať v tom zmysle, že nesúlad spočívajúci v existencii rušiaceho zariadenia, ktorého používanie je zakázané podľa článku 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007, vo vozidle, nemožno kvalifikovať ako „málo významný“, hoci by spotrebiteľ toto vozidlo kúpil, aj keby vedel o existencii a spôsobe fungovania tohto zariadenia.

O trovách

- 98 Vzhľadom na to, že konanie pred Súdny dvorom má vo vzťahu k účastníkom konania vo veci samej incidenčný charakter a bolo začaté v súvislosti s prekážkou postupu v konaní pred vnútroštátnym súdom, o trovách konania rozhodne tento vnútroštátny súd. Iné trovy konania, ktoré vznikli v súvislosti s predložením pripomienok Súdnemu dvoru a nie sú trovami uvedených účastníkov konania, nemôžu byť nahradené.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (veľká komora) rozhodol takto:

1. Článok 2 ods. 2 písm. d) smernice Európskeho parlamentu a Rady 1999/44/ES z 25. mája 1999 o určitých aspektoch predaja spotrebného tovaru a záruk na spotrebný tovar sa má vykladať v tom zmysle, že motorové vozidlo patriace do pôsobnosti nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 z 20. júna 2007 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel so zreteľom na emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 5 a Euro 6) a o prístupe k informáciám o opravách a údržbe vozidiel nemá kvalitu, ktorá je bežná pri tovare rovnakého druhu a ktorú môže spotrebiteľ racionálne očakávať, ak toto vozidlo síce má platné typové schválenie ES a môže sa teda používať v cestnej premávke, je však vybavené rušiacim zariadením, ktorého použitie je zakázané na základe článku 5 ods. 2 tohto nariadenia.
2. Článok 5 ods. 2 písm. a) nariadenia č. 715/2007 sa má vykladať v tom zmysle, že rušiacie zariadenie, ktoré zaručuje dodržanie limitných hodnôt emisií stanovených týmto nariadením len vtedy, ak sa vonkajšia teplota pohybuje medzi 15 a 33 stupňami Celzia, môže byť na základe tohto ustanovenia odôvodnené len pod podmienkou, že sa preukáže, že toto zariadenie reaguje výlučne na potrebu zabrániť bezprostrednému riziku poškodenia alebo havárie motora spôsobenému poruchou dielov systému recirkulácie výfukových plynov, ktorá je takej závažnosti, že predstavuje konkrétne nebezpečenstvo pri prevádzke vozidla vybaveného uvedeným zariadením. Výnimka stanovená v článku 5 ods. 2 písm. a) nariadenia č. 715/2007 sa v každom prípade nemôže vzťahovať na rušiacie zariadenie, ktoré by za bežných dopravných podmienok malo fungovať väčšinu roka, aby bol motor chránený pred poškodením alebo haváriou a aby bola zabezpečená bezpečná prevádzka vozidla.
3. Článok 3 ods. 6 smernice 1999/44 sa má vykladať v tom zmysle, že nesúlady spočívajúci v existencii rušiaceho zariadenia, ktorého používanie je zakázané podľa článku 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007, vo vozidle, nemožno kvalifikovať ako „málo významný“, hoci by spotrebiteľ toto vozidlo kúpil, aj keby vedel o existencii a spôsobe fungovania tohto zariadenia.

Podpisy