



Zbierka súdnych rozhodnutí

NÁVRHY GENERÁLNEHO ADVOKÁTA
ATHANASIOS RANTOS
prednesené 23. septembra 2021¹

Veci C-128/20, C-134/20 a C-145/20

GSMB Invest GmbH & Co. KG
proti

Auto Krainer Gesellschaft mbH

[návrh na začatie prejudiciálneho konania, ktorý podal Landesgericht Klagenfurt (Krajinský súd Klagenfurt, Rakúsko)]

a

IR

proti

Volkswagen AG

[návrh na začatie prejudiciálneho konania, ktorý podal Landesgericht Eisenstadt (Krajinský súd Eisenstadt, Rakúsko)],

ako aj

DS

proti

Porsche Inter Auto GmbH & Co KG,
Volkswagen AG

[návrh na začatie prejudiciálneho konania, ktorý podal Oberster Gerichtshof (Najvyšší súd, Rakúsko)]

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – Aproximácia právnych predpisov – Nariadenie (ES) č. 715/2007 – Motorové vozidlá – Článok 3 bod 10 – Článok 5 ods. 1 a 2 – Dieselový motor – Emisie znečisťujúcich látok – Softvér integrovaný v riadiacej jednotke motora – Ventil pre recirkuláciu výfukových plynov – Zníženie emisií oxidu dusíka obmedzené ‚teplotným oknom‘ – Rušiace zariadenie – Povolenie takéhoto zariadenia, ak je potreba odôvodnená ochranou motora proti poškodeniu alebo havárii – Zariadenie nainštalované v rámci opravy vozidla – Smernica 1999/44/ES – Predaj spotrebného tovaru a záruky na spotrebný tovar – Tovar, ktorý je v súlade s kúpnu zmluvou – Článok 2 ods. 2 písm. d) – Predpoklad zhody tovaru, ktorý má kvalitu a prevedenie, ktoré sú bežné pri tovare rovnakého druhu a ktoré môže spotrebiteľ racionálne očakávať – Platné typové schválenie ES – Článok 3 ods. 6 – Nákup dotknutého vozidla, aj keď spotrebiteľ vedel o existencii rušiacého zariadenia v čase predaja – Málo významný nesúlad“

¹ Jazyk prednesu: francúzština.

I. Úvod

1. Ako stanovuje článok 11 ZFEÚ, „požiadavky ochrany životného prostredia musia byť začlenené do vymedzenia a uskutočňovania politik a činností Únie, a to predovšetkým s ohľadom na podporu trvalo udržateľného rozvoja“. Zvýšené povedomie o význame ochrany životného prostredia sa prejavuje najmä vôľou normotvorcu Európskej únie obmedziť emisie znečisťujúcich látok.²

2. V tomto zmysle sú motorové vozidlá predmetom čoraz prísnejšej právnej úpravy³, najmä po prijatí nariadenia (ES) č. 715/2007⁴. Výrobcovia motorových vozidiel sa musia povinne prispôbiť novým spoločným technickým požiadavkám na typové schválenie takýchto vozidiel, čo môže byť zdrojom sporu s verejnými orgánmi a spotrebiteľmi.

3. Vo veci, v ktorej bol vydaný rozsudok zo 17. decembra 2020, X (Rušiace zariadenie na dieselových motoroch) (C-693/18, ďalej len „rozsudok X“, EU:C:2020:1040), sa dotknutému výrobcovi automobilov vytýkalo, že uviedol do obehu vozidlá vybavené softvérom, ktorého cieľom bolo skresliť výsledky kontrol emisií znečisťujúcich plynov, najmä NOx⁵. V tomto rozsudku Súdny dvor po prvýkrát vyložil pojem „rušiace zariadenie“ v zmysle článku 3 bodu 10 nariadenia č. 715/2007 a určil v akom rozsahu je takéto zariadenie nezákonné vzhľadom na článok 5 ods. 2 písm. a) tohto nariadenia, ktorý stanovuje výnimky zo zákazu rušiaceho zariadenia, okrem iného z dôvodu ochrany motora proti poškodeniu alebo havárii a bezpečnej prevádzky vozidla.

4. Tri prejednávané veci nadväzujú na túto vec, keďže sa týkajú vozidiel vybavených softvérom integrovaným do riadiacej jednotky motora, ktorý vzhľadom na určité podmienky týkajúce sa vonkajšej teploty a nadmorskej výšky prevádzky obmedzuje zníženie emisií oxidov dusíka (NOx), čo vedie k prekročeniu limitných hodnôt stanovených nariadením č. 715/2007. Položené otázky sú v podstate tieto: predstavuje softvér takéhoto typu „rušiace zariadenie“ v zmysle článku 3 bodu 10 tohto nariadenia? Ak je to tak, môže byť tento softvér povolený na základe článku 5 ods. 2 písm. a) uvedeného nariadenia? V prípade, že uvedený softvér nie je povolený, môže jeho používanie viesť k zrušeniu predaja z dôvodu nesúladu vozidla so zmluvou na základe smernice 1999/44/ES⁶?

5. Vzhľadom na väzby existujúce medzi prejednávanými vecami, najmä vzhľadom na to, že právne otázky, ktoré v nich vznikli, sa z veľkej časti prekrývajú, sa zdá byť vhodné predniesť v súvislosti s nimi spoločné návrhy, aj keď Súdny dvor vzhľadom na osobitné črty každej z nich rozhodol, že ich nespôjil na spoločné konanie.

² Podľa Svetovej zdravotníckej organizácie (WHO) znečistenie ovzdušia predstavuje hlavné environmentálne riziko pre zdravie. Pozri správu WHO s názvom „Ambient air pollution: A global assessment of exposure and burden of disease“, 13. mája 2016, s. 15.

³ Pokiaľ ide o po sebe nasledujúce normy Euro v oblasti emisií oxidov dusíka (NOx), pozri informačný dokument Európskeho dvora audítorov, nazvaný „Reakcia EÚ na škandál ‚dieselgate‘“, február 2019, s. 9.

⁴ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady 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. EÚ L 171, 2007, s. 1), zmenené nariadením Komisie (ES) č. 692/2008 z 18. júla 2008 (Ú. v. EÚ L 199, 2008, s. 1) (ďalej len „nariadenie č. 715/2007“).

⁵ Pozri rozsudok X, bod 27.

⁶ Smernica Európskeho parlamentu a Rady z 25. mája 1999 o určitých aspektoch predaja spotrebného tovaru a záruk na spotrebný tovar (Ú. v. ES L 171, 1999, s. 12; Mím. vyd. 15/004, s. 223).

II. Právny rámec

A. Právo Únie

1. Smernica 1999/44

6. Podľa odôvodnení 1 a 8 smernice 1999/44:

„(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;

...

(8) keďže na zjednodušenie využívania zásady súladu so zmluvou je prospešné zaviesť vyvrátiteľnú domnienku súladu so zmluvou, ktorá sa týka väčšiny bežných situácií; keďže takáto domnienka neobmedzuje zásadu zmluvnej slobody; keďže okrem toho pri absencii konkrétnych zmluvných podmienok, ako aj v prípade, keď sa použije doložka minimálnej ochrany, prvky uvedené v tejto domnienke sa môžu použiť na stanovenie nesúladu tovaru so zmluvou; keďže kvalita a prevedenie, ktoré môže spotrebiteľ racionálne očakávať, závisí okrem iného od toho, či je tovar nový alebo použitý; keďže prvky uvedené v domnienke sú kumulatívne; keďže, ak okolnosti prípadu poukazujú, že niektorý konkrétny prvok je zjavne nevhodný, ostatné prvky domnienky napriek tomu stále platia;“

7. Článok 1 tejto smernice, nazvaný „Pôsobnosť a definície“, v odseku 1 stanovuje:

„Cieľom tejto smernice je aproximácia zákonov, iných právnych predpisov a správnych opatrení členských štátov o určitých aspektoch predaja spotrebného tovaru a záruk na spotrebný tovar s cieľom zabezpečiť jednotnú minimálnu úroveň ochrany spotrebiteľa v rámci vnútorného trhu.“

8. Článok 2 uvedenej smernice, nazvaný „Súlad so zmluvou“, stanovuje:

„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.

...“

9. Článok 3 tej istej smernice, nazvaný „Práva spotrebiteľa“, stanovuje:

„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

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.

...

5. Spotrebiteľ môže požadovať primerané zníženie ceny alebo zrušenie 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 zmluvy v prípade málo významného nesúladu tovaru so zmluvou.“

2. Nariadenie č. 715/2007

10. Podľa odôvodnení 7 a 17 nariadenia č. 715/2007:

„(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.

...

(17) Na zabezpečenie toho, aby nevznikali žiadne prekážky obchodu medzi členskými štátmi je potrebná štandardizovaná metóda merania spotreby paliva a emisií oxidu uhličitého. Okrem toho je potrebné zabezpečiť, aby zákazníci a používatelia dostávali objektívne a presné informácie.“

11. Článok 1 tohto nariadenia s názvom „Predmet úpravy“ v odseku 1 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.“

12. Článok 3 uvedeného nariadenia s názvom „Vymedzenie pojmov“ v bodoch 10 a 13 stanovuje:

„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.

...

13) ‚náhradné zariadenie na reguláciu znečisťovania‘ je zariadenie na reguláciu znečisťovania alebo sústava takýchto zariadení, ktoré sú určené na nahradenie pôvodného zariadenia na reguláciu znečisťovania, a ktoré sa môžu schváliť ako samostatná technická jednotka, ako je vymedzená v smernici 70/156/EHS^[7].“

13. Článok 4 toho istého nariadenia, nazvaný „Povinnosti výrobcov“, v odsekoch 1 a 2 stanovuje:

„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

⁷ Smernica Rady zo 6. februára 1970 o aproximácii právnych predpisov členských štátov o typovom schválení motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel (Ú. v. ES L 42, 1970, s. 1; Mim. vyd. 13/001, s. 44).

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. ...“

14. Článok 5 nariadenia č. 715/2007 s názvom „Požiadavky a skúšky“ v odsekoch 1 a 2 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.“

15. Príloha I tohto nariadenia, nazvaná „Emisné limity“, stanovuje hodnoty emisných limitov NO_x, najmä pre vozidlá generácie Euro 5, ktoré sú uvedené v tabuľke 1.

3. *Smernica 2007/46/ES*

16. Smernica 2007/46/ES⁸ bola zrušená nariadením (EÚ) 2018/858⁹ s účinnosťou od 1. septembra 2020 podľa článku 88 tohto nariadenia. Vzhľadom na dátum predmetných skutkových okolností sa však táto smernica naďalej uplatňuje na spory vo veci samej.

⁸ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 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. EÚ L 263, 2007, s. 1), zmenená nariadením Komisie (EÚ) č. 214/2014 z 25. februára 2014 (Ú. v. EÚ L 69, 2014, s. 3) (ďalej len „smernica 2007/46“).

⁹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady z 30. mája 2018 o schvaľovaní motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto 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).

17. 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.“

18. 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.“

19. Článok 3 smernice 2007/46 s názvom „Vymedzenie pojmov“ 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.“

20. 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.

...“

21. Článok 5 uvedenej smernice, nazvaný „Závazky výrobcov“, v odseku 1 stanovoval:

„Výrobca zodpovedá schvaľovaciemu orgánu za všetky aspekty postupu schválenia a za zabezpečenie zhody výroby, či už výrobca je alebo nie je priamo zapojený do všetkých stupňov výroby vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky.“

22. Článok 18 tej istej smernice, 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.

...“

23. Článok 26 smernice 2007/46 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 zaregistrujú vozidlá a povolia ich predaj alebo uvedenie do prevádzky v premávke len vtedy, ak sú vybavené platným osvedčením o zhode vydaným v súlade s článkom 18.

...“

24. Príloha IV tejto smernice 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 6) z ľahkých úžitkových vozidiel/prístup k informáciám“.

25. Príloha IX¹⁰ uvedenej smernice, nazvaná „Osvedčenie ES o zhode“, obsahovala bod 0 s názvom „Ciele“, ktorý stanovoval, že osvedčenie o zhode je vyhlásením, ktoré výrobca vozidiel poskytuje kupujúcemu, aby ho uistil, že ním zakúpené vozidlo je v súlade s právnymi predpismi platnými v Únii v čase jeho výroby.

4. Nariadenie č. 692/2008

26. Článok 1 nariadenia č. 692/2008, nazvaný „Predmet úpravy“, stanovuje:

„Týmto nariadením sa ustanovujú opatrenia na vykonávanie článkov 4, 5 a 8 nariadenia [č. 715/2007].“

¹⁰ Znenie tejto prílohy vyplýva z nariadenia (EÚ) 2017/1151 z 1. júna 2017, ktorým sa dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 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, ktorým sa 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).

27. Článok 2 nariadenia č. 692/2008 s názvom „Vymedzenie pojmov“ v bodoch 8 a 18 stanovuje:

„Na účely tohto nariadenia sa uplatňujú tieto vymedzenia pojmov:

...

8. ‚typ zariadenia na reguláciu znečisťovania‘ sú katalyzátory a filtre tuhých častíc, ktoré sa nelíšia v žiadnom z týchto dôležitých hľadísk:

...

18. ‚systé[m] reguláci[e] emisií‘ je v súvislosti so systémom OBD [palubné diagnostické systémy], elektronický regulátor motora a každý komponent súvisiaci s emisiami vo výfukovom alebo odparovacom systéme, ktorý regulátor zásobuje vstupnými dátami alebo prijíma z regulátora výstupné dáta.“

28. Článok 3 tohto nariadenia s názvom „Požiadavky na typové schvaľovanie“ v odseku 9 stanovuje:

„Skúška typu 6 stanovená v prílohe VIII, ktorou sa merajú emisie pri nízkych teplotách, sa neuplatňuje na vozidlá s naftovým motorom.

Výrobcovia však pri podávaní žiadosti o typové schválenie predkladajú schvaľovaciemu orgánu informácie preukazujúce, že zariadenie na dodatočnú úpravu NO_x dosahuje dostatočne vysokú teplotu pre efektívnu prevádzku do 400 sekúnd po studenom štarte pri teplote – 7 °C, ako sa uvádza v skúške typu 6.

Okrem toho výrobca poskytuje schvaľovaciemu orgánu informácie o prevádzkovej stratégii systému recirkulácie výfukových plynov (EGR) vrátane jeho fungovania pri nízkych teplotách.

...“

29. Článok 10 uvedeného nariadenia s názvom „Zariadenia na reguláciu znečisťovania“ v odseku 1 stanovuje:

„Výrobca zabezpečuje, aby náhradné zariadenia na reguláciu znečisťovania, určené na montáž do vozidiel s typovým schválením ES, patriace do pôsobnosti nariadenia [č. 715/2007] dostali typové schválenie ES ako samostatné technické jednotky v zmysle článku 10 ods. 2 smernice [2007/46], v súlade s článkom 12, článkom 13 a prílohou XIII k tomuto nariadeniu.

Katalyzátory a filtre tuhých častíc sa na účely tohto nariadenia považujú za zariadenia na reguláciu znečisťovania.“

30. Príloha I toho istého nariadenia s názvom „Správne ustanovenia pre typové schválenie ES“ v bode 3.3 s názvom „Rozšírenia na životnosť zariadení na reguláciu znečisťovania (skúška typu 5)“ uvádza:

„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:

...

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).

...“

31. Príloha XI nariadenia č. 692/2008 s názvom „Palubné diagnostické systémy (OBD) pre motorové vozidlá“ vo svojom doplnku 2 týkajúcom sa „základných charakteristík radu vozidiel“ stanovuje:

„...“

Motor:

...

Systém riadenia emisií:

...

– typ zachytávača častíc,

...

– [systém recirkulácie výfukových plynov (s ním/bez neho) – *neoficiálny preklad*]:

...“

5. Nariadenie (EÚ) 2016/427

32. Podľa odôvodnení 1, 2 a 4 nariadenia (EÚ) 2016/427¹¹:

- „(1) V nariadení [č. 715/2007] sa od Komisie vyžaduje, aby pravidelne posudzovala postupy, skúšky a požiadavky na typové schválenie, ktoré sú stanovené v nariadení [č. 692/2008], a upravovala ich tak, aby náležite odzrkadľovali emisie vznikajúce pri skutočnej jazde na ceste, ak je to potrebné.
- (2) Komisia vykonala podrobnú analýzu v tejto súvislosti na základe vlastného výskumu a externých informácií a zistila, že emisie vzniknuté pri skutočnej jazde na ceste vozidiel EURO 5/6, výrazne prekračujú emisie namerané v rámci regulačného nového európskeho jazdného cyklu (NEDC), najmä so zreteľom na emisie NOx z naftových vozidiel.

...

- (4) Komisia v januári 2011 zriadila pracovnú skupinu za účasti všetkých zainteresovaných strán pre vytvorenie skúšobného postupu na stanovenie emisií pri skutočnej jazde (RDE), ktorý bude lepšie odrážať emisie merané na ceste. ...“

33. Článok 1 nariadenia 2016/427 znie takto:

«Nariadenie [č. 692/2008] sa mení takto:

1. V článku 2 sa dopĺňajú tieto body 41 a 42:

- „41. ‚emisie pri skutočnej jazde (RDE)‘ sú emisie vozidla pri normálnych podmienkach používania;
42. ‚prenosný systém merania emisií (PEMS)‘ je prenosný systém merania emisií, ktorý spĺňa požiadavky uvedené v doplnku 1 k prílohe IIIA.“»

6. Nariadenie 2017/1151

34. Podľa odôvodnení 1 až 3 nariadenia 2017/1151¹²:

- „(1) V nariadení Komisie [č. 692/2008], ktorým sa vykonáva a mení nariadenie [č. 715/2007], sa stanovuje, že ľahké vozidlá sa majú skúšať v súlade s novým európskym jazdným cyklom (NEDC).
- (2) Na základe priebežného posúdenia príslušných postupov, skúšobných cyklov a výsledkov skúšok podľa článku 14 ods. 3 nariadenia [č. 715/2007] je zrejmé, že informácie o spotrebe paliva a emisiách CO₂ pri vozidlách skúšaných v súlade s NEDC už nie sú primerané a neodrážajú skutočné emisie.

¹¹ Nariadenie Komisie z 10. marca 2016, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 692/2008, pokiaľ ide o emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 6) (Ú. v. EÚ L 82, 2016, s. 1).

¹² Zmeneného nariadením Komisie (EÚ) 2017/1154 zo 7. júna 2017 (Ú. v. EÚ L 175, 2017, s. 708) (ďalej len „nariadenie 2017/1151“).

- (3) V tejto súvislosti je vhodné zaviesť celosvetový harmonizovaný skúšobný postup pre ľahké úžitkové automobily (WLTP) do právnych predpisov Únie, a tým stanoviť nový regulačný skúšobný postup.“

35. Článok 1 nariadenia 2017/1151, nazvaný „Predmet úpravy“, stanovuje:

„Týmto nariadením sa stanovujú opatrenia na vykonávanie nariadenia [č. 715/2007].“

36. Príloha IIIA nariadenia 2017/1151 s názvom „Overovanie emisií pri skutočnej jazde (RDE)“ stanovuje:

...

- 4.1. Výsledky týkajúce sa emisií pri skutočnej jazde sa preukazujú skúšaním vozidiel na vozovke pri normálnych spôsoboch jazdy, za bežných jazdných podmienok a s normálnym užitočným zaťažením. Skúška emisií pri skutočnej jazde je reprezentatívna pre vozidlá na ich skutočných jazdných trasách s normálnym zaťažením.

...

- 5.2.1. Skúška sa vykoná za podmienok okolia, stanovených v tejto časti. Podmienky okolia sa stávajú ‚rozšírenými‘, ak je rozšírená aspoň jedna z podmienok týkajúcich sa teploty a nadmorskej výšky. Korekčný faktor teploty a nadmorskej výšky pri rozšírených podmienkach sa uplatní len raz. Ak sa časť skúšky alebo celá skúška vykonáva mimo bežných alebo rozšírených podmienok, skúška je neplatná.

- 5.2.2. Mierne podmienky nadmorskej výšky: nadmorská výška do 700 metrov nad morom vrátane.

- 5.2.3. Rozšírené podmienky nadmorskej výšky: nadmorská výška od 700 metrov do 1300 metrov nad morom vrátane.

- 5.2.4. Mierne teplotné podmienky: teplota vyššia alebo rovná 273,15 K (0 °C) a nižšia alebo rovná 303,15 K (30 °C).

- 5.2.5. Rozšírené teplotné podmienky: teplota vyššia alebo rovná 266,15 K (– 7 °C) a nižšia alebo rovná 273,15 K (0 °C) alebo vyššia alebo rovná 303,15 K (30 °C) a nižšia alebo rovná 308,15 K (35 °C).

...“

7. *Smernica (EÚ) 2019/771*

37. Podľa článku 23 smernice (EÚ) 2019/771¹³ sa smernica 1999/44 zrušuje s účinnosťou od 1. januára 2022.

¹³ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 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).

38. Článok 1 smernice 2019/771 s názvom „Predmet úpravy a účel“ stanovuje:

„Účelom tejto smernice je prispieť k riadnemu fungovaniu vnútorného trhu a zároveň poskytnúť vysokú úroveň ochrany spotrebiteľa tým, že sa stanovia spoločné pravidlá pre určité požiadavky týkajúce sa kúpnych zmlúv uzavretých medzi predávajúcimi a spotrebiteľmi, najmä pravidlá týkajúce sa súladu tovaru so zmluvou, prostriedkov nápravy v prípade nesúladu so zmluvou, postupov na uplatnenie týchto prostriedkov nápravy, ako aj obchodných záruk.“

39. Článok 7 tejto smernice, nazvaný „Objektívne požiadavky súladu“, v odseku 1 stanovuje:

„Okrem dodržania všetkých subjektívnych požiadaviek súladu tovar musí:

- a) byť vhodný na všetky účely, na ktoré by sa tovar rovnakého druhu bežne používal, s prípadným prihliadnutím na akékoľvek existujúce právo Únie a vnútroštátne právo, technické normy alebo – ak takéto technické normy neexistujú – kódexy správania platné pre dané konkrétne odvetvie;

...“

B. Rakúske právo

40. § 871 ods. 1 Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch (Všeobecný občiansky zákonník, ďalej len „ABGB“) stanovuje:

„Ak sa jedna zo strán v obsahu prejavu vôle, ktorý urobila alebo ktorý došiel druhej strane, dopustila omylu, ktorý sa týkal samotnej veci alebo jej podstatnej vlastnosti, na ktorej sa títo primárne a výslovne dohodli, nevzniká jej žiadna povinnosť, ak druhá strana omyl podnietila alebo jej zjavne musel byť z okolností známy alebo ak sa ešte včas vysvetlil.“

41. § 879 ods. 1 ABGB stanovuje:

„Zmluva, ktorá porušuje zákonom stanovený zákaz alebo je v rozpore s dobrými mravmi, je neplatná.“

42. § 922 ods. 1 ABGB stanovuje:

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

43. § 932 ods. 1 a 4 ABGB znie takto:

„(1) Odberateľ 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 odberateľ právo na zníženie kúpnej ceny alebo, pokiaľ nejde o málo významnú vadu, právo odstúpiť od zmluvy. ...“

C. Nemecké právo

44. Podľa § 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“]:

„[Kraftfahrt-Bundesamt (Spolkový úrad pre prevádzku motorových vozidiel, Nemecko, ďalej len „KBA“)] môže na odstránenie vzniknutých väd a na zabezpečenie súladu vozidiel, samostatných technických jednotiek alebo komponentov, aj keď sa už používajú v premávke, s právnymi predpismi dodatočne stanoviť vedľajšie ustanovenia.“

III. Spory vo veci samej, prejudiciálne otázky a konania na Súdnom dvore

A. Vec C-128/20

45. Dňa 9. januára 2011 GSMB Invest GmbH & Co. KG uzavrela so spoločnosťou Auto Krainer Gesellschaft mbH kúpnu zmluvu týkajúcu sa motorového vozidla značky Volkswagen, modelu VW Caddy Maxi Confortline 4MOTION vybaveného dieselovým motorom typu EA 189 generácie Euro 5 s objemom valcov 2 litre (ďalej len „vozidlo 1“). Toto vozidlo má ventil EGR.

46. Dňa 27. decembra 2017 podala GSMB Invest žalobu na Landesgericht Klagenfurt (Krajinský súd Klagenfurt, Rakúsko), čo je vnútroštátny súd, ktorý podal návrh na začatie prejudiciálneho konania, s cieľom dosiahnuť zrušenie tohto predaja na základe § 879 ods. 1 a § 932 ods. 4 ABGB, pričom by sa uhradila odplata za užívanie.

47. GSMB Invest pred týmto súdom tvrdila, že v čase uvedeného predaja sa domnievala, že kupuje nové vozidlo rešpektujúce životné prostredie, a najmä ktorého výfukové plyny zodpovedajú zákonným normám. Po aktualizácii softvéru integrovaného do riadiacej jednotky motora, ktorým bolo vybavené vozidlo 1 (ďalej len „predmetný softvér“), uskutočnenej spoločnosťou Volkswagen, sa čistenie výfukových plynov vypína pri vonkajšej teplote nižšej ako 15 stupňov Celzia a vonkajšej teplote vyššej ako 33 stupňov Celzia, ako aj v nadmorskej výške viac ako 1000 metrov (ďalej len „teplotné okno“). Toto okno predstavuje protiprávny systém, keďže žiadna z výnimiek zo zákazu rušiaceho zariadenia, ako sú stanovené v článku 5 nariadenia č. 715/2007, neumožňuje odôvodniť tento systém. Toto zníženie čistenia výfukových plynov teda neslúži na ochranu motora vozidla 1, keďže nedochádza k priamemu poškodeniu uvedeného motora.

48. Auto Krainer namietal, že teplotné okno používajú všetci výrobcovia dieselových vozidiel patriacich do kategórie Euro 5. KBA, t. j. orgán príslušný pre typové schválenie ES v Nemecku, považoval toto okno vždy za zákonný postup v zmysle nariadenia č. 715/2007. Okrem toho KBA pri kontrole predmetného softvéru po dôkladnom preskúmaní konštatoval, že aktualizácia nemala žiadny negatívny vplyv na trvanlivosť zariadení na zníženie znečistenia ovzdušia.

49. Podľa vnútroštátneho súdu z článku 3 bodu 10 nariadenia č. 715/2007 vyplýva, že teplotné okno je nezákonným rušiacim zariadením v zmysle tohto nariadenia. Vo väčšine členských štátov Únie, osobitne v Rakúsku a Nemecku, je totiž teplota okolitého prostredia väčšinu času počas roka nižšia ako 15 stupňov Celzia a vzhľadom na reliéf povrchu týchto štátov vozidlá jazdia veľmi často v nadmorskej výške vyššej ako 1 000 metrov, takže tieto podmienky vznikajú pri „bežnej prevádzke a používaní vozidla“ v zmysle uvedeného článku 3 bodu 10. Výnimka týkajúca sa ochrany motora stanovená v článku 5 ods. 2 písm. a) tohto nariadenia teda nemôže slúžiť ako právny základ pre rušiacie zariadenie, ktoré sa aktivuje za „bežných“ podmienok používania vozidiel.

50. Vnútroštátny súd dodáva, že podľa článku 3 bodu 9 nariadenia č. 692/2008 musí zariadenie na dodatočnú úpravu NOx dosiahnuť dostatočne vysokú teplotu pre efektívnu prevádzku do 400 sekúnd po studenom štarte pri teplote – 7 stupňov Celzia, ako sa uvádza v skúške typu 6. Príslušné orgány nemôžu vydať typové schválenie ES, pokiaľ tieto podmienky nie sú dostatočne preukázané. Z takto preukázaného dôkazného bremena vyplýva, že normotvorca Únie sa domnieval, že teplotné okno nemožno odôvodniť, ak nespĺňa takéto podmienky.

51. Preto teplotné okno vzhľadom na použité podmienky týkajúce sa teploty a nadmorskej výšky nie je plne funkčné za bežných prevádzkových podmienok.

52. Za týchto okolností Landesgericht Klagenfurt (Krajinský súd Klagenfurt) rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru tieto prejudiciálne otázky:

- „1. Má sa článok 5 ods. 1 nariadenia [č. 715/2007] vykladať v tom zmysle, že je nezákonným zariadenie vo vozidle v zmysle článku 1 ods. 1 [tohto nariadenia], ktorého podstata spočíva v tom, že ventil recirkulácie výfukových plynov, teda komponent, ktorý má pravdepodobne vplyv na hodnotu emisií, je konštruovaný tak, že pomer recirkulovaných výfukových plynov, teda podiel výfukových plynov presmerovaných do motora, je upravený takým spôsobom, že tento ventil zabezpečuje režim nízkej produkcie emisií iba pri teplote od 15 do 33 stupňov Celzia a iba v nadmorskej výške menej ako 1 000 metrov, a pri vybočení z tohto teplotného okna o 10 °C a pri prekročení nadmorskej výšky 1 000 metrov o 250 metrov sa lineárne zníži až na 0, a tým dôjde k zvýšeniu emisií NOx nad hraničné hodnoty stanovené nariadením 715/2007?
2. Má sa článok 5 ods. 2 a výraz „z dôvodu ochrany motora proti poškodeniu alebo havárii“ nariadenia [č. 715/2007] vykladať v tom zmysle, že spôsob úpravy výfukových plynov, ktorý slúži predovšetkým na ochranu súčiastok ako sú ventil [recirkulácie výfukových plynov] [(*Exhaust Gas Recirculation* (EGR))] [ďalej len „ventil EGR“¹⁴], chladič EGR a filter pevných častíc, nepatrí pod ustanovenia výnimky?
3. Má sa článok 5 ods. 1 nariadenia [č. 715/2007] vykladať v tom zmysle, že spôsob úpravy výfukových plynov, ktorý zaručuje plnú funkčnosť zariadení na zníženie emisií iba v teplotnom rozpätí od 15 do 33 stupňov Celzia a iba v nadmorskej výške do 1000 metrov (takzvané „teplotné okno“) a tak v Európe, najmä v Rakúsku, počas roka väčšinu času nie je plne funkčná, nespĺňa požiadavky článku 5 ods. 1, ktoré majú nastať „pri bežnej prevádzke a používaní vozidla“ a predstavuje nezákonné rušiacie zariadenie?“

53. Písomné pripomienky predložili GSMB Invest, Auto Krainer, nemecká vláda a Európska komisia. Tí istí účastníci konania tiež písomne odpovedali na otázky položené Súdnym dvorom.

¹⁴ [Táto poznámka nie je relevantná pre slovenskú jazykovú verziu.]

B. Vec C-134/20

54. V roku 2013 IR, spotrebiteľ, kúpil automobilové vozidlo značky Volkswagen, model VW Touran Confortline BMT vybavený dieselovým motorom typu EA 189 generácie Euro 5 s objemom valcov 1,6 l a výkonom 77 kW (ďalej len „vozidlo 2“). Toto vozidlo má ventil EGR.

55. Vozidlo 2 obsahovalo pôvodne softvér integrovaný do riadiacej jednotky motora, zahŕňajúci „režim 0“ a „režim 1“ (ďalej len „prepínacia logika“). Režim 1 sa používal na test typového schvaľovania, týkajúci sa emisií znečisťujúcich látok, nazývaný „New European Driving Cycle“ (NEDC), ktorý sa vykonáva v laboratóriu. V prípade neexistencie podmienok charakteristických pre tento test typového schvaľovania, sa uplatňoval „režim 0“ a v tomto prípade sa miera recirkulácie výfukových plynov znížila a zmenili sa okamih, ako aj trvanie vstreku. Vozidlo 2 sa v skutočnosti nachádzalo takmer výlučne v „režime 0“ s tým dôsledkom, že nerešpektovalo limitné hodnoty NO_x stanovené nariadením č. 715/2007. Z návrhu na začatie prejudiciálneho konania vyplýva, že prepínacia logika teda predstavovala nezákonné rušiacie zariadenie v zmysle článku 5 ods. 1 a 2 tohto nariadenia.

56. Z rozhodnutia vnútroštátneho súdu tiež vyplýva, že vozidlo 2 je technicky spoľahlivé a môže sa používať v cestnej premávke. Ak by však IR bol informovaný, že toto vozidlo nie je v súlade so zákonnými požiadavkami z dôvodu softvéru, ktorým je vybavené, nebol by ho kúpil.

57. Listom z 8. októbra 2015 generálny dovozca vozidiel značky Volkswagen v Rakúsku informoval IR, že na vozidle 2 sa majú vykonať zmeny a že výrobca prevezme všetky náklady týkajúce sa nápravných opatrení požadovaných v tejto súvislosti. Následne bol IR vyzvaný, aby si do vozidla 2 nechal nainštalovať predmetný softvér, k čomu aj došlo.

58. Táto aktualizácia mala za cieľ zriadiť teplotné okno. KBA udelil povolenie na predmetný softvér, a teda nezrušil typové schválenie ES. V tejto súvislosti najmä konštatoval neexistenciu nezákonného rušiaceho zariadenia v zmysle nariadenia č. 715/2007. KBA nedisponoval nijakou informáciou o tomto softvéri, pretože nepožiadaval o oboznámenie sa s ním.

59. IR podal žalobu na Landesgericht Eisenstadt (Krajinský súd Eisenstadt, Rakúsko), vnútroštátny súd, ktorý podal návrh na začatie prejudiciálneho konania, s cieľom dosiahnuť zrušenie predaja vozidla 2 na základe § 871 ABGB.

60. Podľa vnútroštátneho súdu nie je možné určiť, či je teplotné okno potrebné na ochranu motora vozidla 2 proti poškodeniu, ani určiť, či predmetný softvér zhoršuje spotrebu, produkciu sadzí, výkon a celkovú životnosť tohto vozidla. Nie je možné ani určiť, či v prípade, ak by sa aktualizácia tohto softvéru uskutočnila bez teplotného okna, boli by splnené požiadavky stanovené nariadením č. 715/2007 v oblasti trvalej udržateľnosti zariadení na reguláciu znečisťovania, ako sú uvedené v článku 4 ods. 2 tohto nariadenia, ani či sa tržová hodnota uvedeného vozidla znížila po uskutočnení tejto aktualizácie.

61. Vnútroštátny súd dodáva, že podľa rakúskeho práva sa zmluvný partner osoby, ktorej súhlas je postihnutý podstatnou vadou spočívajúcou v omyle, môže vyhnúť právnym dôsledkom tejto vady tým, že zaistí, aby transakcia bola uskutočnená v podobe, v akej ju osoba, ktorej súhlas bol postihnutý vadou, podľa svojho presvedčenia uzatvorila. Žalobca teda už nemá záujem na konaní. Tento súd sa domnieva, že prepínacia logika, ktorou bolo vybavené vozidlo 2, nie je v súlade s právom Únie. Volkswagen tvrdí, že inštaláciou predmetného softvéru na tomto vozidle vyhovel IR a zbavila ho jeho záujmu na konaní, čo IR popiera.

62. Vnútroštátny súd uvádza, že na účely rozhodnutia vo veci treba určiť, či predmetný softvér predstavuje technické riešenie, ktoré je v súlade s požiadavkami stanovenými právom Únie, najmä nariadeniami č. 715/2007 a 692/2008. Len v prípade kladnej odpovede by kúpna zmluva týkajúca sa vozidla 2 nemala byť zrušená, a potom by mala byť žaloba IR zamietnutá.

63. Za týchto podmienok Landesgericht Eisenstadt (Krajinský súd Eisenstadt) rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru tieto prejudiciálne otázky:

- „1. Má sa článok 5 ods. 1 nariadenia [č. 715/2007] vykladať v tom zmysle, že je nezákonným zariadenie vo vozidle v zmysle článku 1 ods. 1 [tohto nariadenia], ktorého podstata spočíva v tom, že ventil recirkulácie výfukových plynov, teda komponent, ktorý má pravdepodobne vplyv na hodnotu emisií, je konštruovaný tak, že pomer recirkulovaných výfukových plynov, teda podiel výfukových plynov presmerovaných do motora, je upravený takým spôsobom, že tento ventil zabezpečuje režim nízkej produkcie emisií iba pri teplote od 15 do 33 stupňov Celzia a iba v nadmorskej výške menej ako 1000 metrov, a pri vybočení z tohto teplotného okna o 10 °C a pri prekročení nadmorskej výšky 1 000 metrov o 250 metrov sa lineárne zníži až na 0, a tým dôjde k zvýšeniu emisií NO_x nad hraničné hodnoty stanovené nariadením 715/2007?
2. Je pre posúdenie prvej otázky relevantné, či je zariadenie vo vozidle uvedené v prvej otázke nevyhnutné na to, aby chránilo motor proti poškodeniu?
3. Je ďalej pre posúdenie druhej otázky relevantné, či diel motora, ktorý sa má chrániť proti poškodeniu, je ventil recirkulácie výfukových plynov?
4. Je ďalej pre posúdenie prvej otázky relevantné, či zariadenie vo vozidle uvedené v prvej otázke bolo zabudované už pri výrobe vozidla, alebo či má byť riadenie ventilu recirkulácie výfukových plynov opísané v prvej otázke zabudované do vozidla ako oprava v zmysle článku 3 ods. 2 smernice [1999/44]?“

64. Písomné pripomienky predložili IR, Volkswagen, nemecká vláda a Komisia. Tí istí účastníci konania tiež písomne odpovedali na otázky položené Súdnym dvorom.

C. Vec C-145/20

65. Dňa 21. decembra 2013 kúpil DS, spotrebiteľ, motorové vozidlo značky Volkswagen, vybavené dieselovým motorom typu EA 189 generácie Euro 5, od spoločnosti Porsche Inter Auto GmbH & Co KG, distribútora nezávislého od Volkswagenu (ďalej len „vozidlo 3“). Toto vozidlo, ktoré má ventil EGR, patrí do pôsobnosti nariadenia č. 715/2007.

66. Uvedené vozidlo obsahovalo softvér, ktorý riadil prevádzku systému recirkulácie výfukových plynov podľa prepínacej logiky. Predmetný typ vozidla bol schválený KBA. Existencia prepínacej logiky nebola tejto organizácii oznámená. Keby KBA vedel o tomto systéme, nepristúpil by k typovému schváleniu ES. Okrem toho by si DS kúpil vozidlo, aj keby vedel o existencii uvedenej prepínacej logiky.

67. KBA prijal 15. októbra 2015 na základe § 25 ods. 2 EG-FGV rozhodnutie, ktorým nariadil spoločnosti Volkswagen najmä zabezpečiť, aby motory typu EA 189 generácie Euro 5 boli v súlade s platnou vnútroštátnou právnou úpravou a právnou úpravou Únie. Listom

z 20. decembra 2016 KBA informoval Volkswagen, že potvrdzuje, že predmetný softvér je spôsobilý obnoviť zhodu dotknutých vozidiel. Typové schválenie ES vozidiel, akým je vozidlo 3, nebolo následne odvolané, ani zrušené zo strany KBA.

68. Dňa 15. februára 2017 DS nechal vo vozidle 3 nainštalovať dotknutý softvér, ako bol uvedený v liste KBA z 20. decembra 2016. Táto aktualizácia nahradila prepínaciu logiku zavedením teplotného okna.

69. DS podal žalobu na Landesgericht Linz (Krajinský súd Linz, Rakúsko), ktorou sa domáhal vrátenia kúpnej ceny vozidla 3, pričom vozidlo chcel vrátiť, subsidiárne zníženia ceny tohto vozidla, a subsidiárnejšie, aby bola konštatovaná zodpovednosť spoločností Porsche Inter Auto a Volkswagen za škodu vyplývajúcu z existencie nezákonného rušiaceho zariadenia v zmysle článku 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007. Rozsudkom z 12. decembra 2018 Landesgericht Linz (Krajinský súd Linz) žalobu DS zamietol.

70. Keďže DS podal odvolanie, Oberlandesgericht Linz (Vyšší krajinský súd Linz, Rakúsko) tento rozsudok potvrdil rozsudkom zo 4. apríla 2019. Tento súd najmä dospel k záveru, že aj za predpokladu, že by vozidlo 3 bolo pôvodne postihnuté vadou, predmetný softvér to napravil. Okrem toho systém znižujúci recirkuláciu výfukových plynov v prípade, že vonkajšia teplota bola nižšia ako 15 stupňov Celzia alebo vyššia ako 33 °C, je podľa článku 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007 zákonný, keďže je nevyhnutný na ochranu motora proti poškodeniu.

71. DS podal opravný prostriedok „Revision“ na Oberster Gerichtshof (Najvyšší súd, Rakúsko), ktorý podal návrh na začatie prejudiciálneho konania. DS pred týmto súdom tvrdil, že vozidlo 3 vykazuje vadu z dôvodu, že prepínacia logika predstavuje nezákonné rušiace zariadenie v zmysle článku 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007. Dotknutý softvér v tomto prípade nenapravil túto vadu. V budúcnosti by mohlo dôjsť k strate hodnoty, rovnako ako aj k následným škodám spôsobeným inštaláciou tohto softvéru.

72. Porsche Inter Auto a Volkswagen pred vnútroštátnym súdom uznali, že teplotné okno predstavuje rušiace zariadenie v zmysle článku 3 bodu 10 nariadenia č. 715/2007. Tvrdili, že toto zariadenie je podľa článku 5 ods. 2 tohto nariadenia zákonné a že s týmto posúdením súhlasí aj KBA.

73. Vnútroštátny súd uvádza, že sa má vyjadriť k otázkam, či vozidlo 3 vykazovalo vadu v deň jeho odovzdania, či bola táto vada odstránená a či DS utrpel škodu, ktorá bola spôsobená dotknutým výrobcom automobilov.

74. Podľa tohto súdu prepínacia logika predstavuje nezákonné rušiace zariadenie v zmysle článku 3 bodu 10 nariadenia č. 715/2007 v spojení s článkom 5 ods. 1 a 2 tohto nariadenia. V každom prípade má vozidlo 3 vadu v zmysle § 922 ABGB z dôvodu, že KBA nebola oznámená prítomnosť tohto rušiaceho zariadenia.

75. Keďže predmetný softvér bol zo strany KBA schválený, vnútroštátny súd sa predovšetkým pýta, či toto schválenie samo osebe postačuje na nápravu kúpenej veci v zmysle § 932 ods. 1 ABGB. Podľa tohto súdu je potrebné predpokladať, že pokiaľ ide o taký výrobok, akým je motorové vozidlo, o ktorom je známe, že tento výrobok musí spĺňať regulačné požiadavky, priemerný spotrebiteľ, ktorý je riadne informovaný a primerane pozorný a obozretný, očakáva, že tieto požiadavky budú splnené. Skutočnosť, že vozidlá musia podliehať postupu typového schválenia ES, nevyhnutne nebráni opísanému chápaniu článku 2 ods. 2 písm. d) smernice 1999/44/ES.

Výklad v tomto zmysle by mal za následok, že predávajúci motorového vozidla by mal zaručiť nielen existenciu typového schválenia ES potrebného na obvyklé používanie v zmysle § 922 ABGB, ale aj to, že toto vozidlo neobsahuje nezákonné koncepčné prvky.

76. Ďalej za predpokladu, že pokus o nápravu, ku ktorému došlo inštaláciou predmetného softvéru, by nebol úspešný, aj keby KBA nezrušil ani neodvolal typové schválenie ES, bolo by potrebné preskúmať, či je vozidlo 3 stále vybavené nezákonným rušiacim zariadením v zmysle článku 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007. Podľa vnútroštátneho súdu cieľ ochrany životného prostredia svedčí v prospech striktného výkladu výnimiek stanovených v článku 5 ods. 2 tohto nariadenia. Okrem toho je všeobecne známe, že na časti územia Únie, konkrétne v Rakúsku, je priemerná teplota nižšia ako 15 °C niekoľko mesiacov do roka. Vonkajšia teplota, pri ktorej je recirkulácia výfukových plynov takeho typu, aký je vo vozidle 3, plne účinná, sa tak počas veľkej časti roka v priemere nedosiahne. Za týchto podmienok nie je možné odôvodniť rušiacie zariadenie, ktoré funguje tak často, jednou z výnimiek stanovených v článku 5 ods. 2 uvedeného nariadenia.

77. Napokon vnútroštátny súd uvádza, že pri skúmaní prípadnej kvalifikácie vady ako „málo významnej“, čo by vylúčilo odstúpenie podľa § 932 ods. 4 ABGB, je potrebné objektívne vyvážiť záujmy zmluvných strán z hľadiska zmluvy, ktorú uzavreli, a vzhľadom na okolnosti prejednávanej veci. Článok 3 ods. 6 smernice 1999/44 nie je tak jednoznačný, že by išlo o *acte clair* (jasný akt).

78. Za týchto okolností 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 [tohto nariadenia], 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 podľa uvedeného článku môže byť povolené rušiacie zariadenie v zmysle článku 3 bodu 10 uvedeného 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 rozmedzí 15 a 33 stupňov Celzia, 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 šesť mesiacov do roka, vopred vylúčené?
3. Má sa článok 3 ods. 6 smernice 1999/44 vykladať v tom zmysle, že nesúlad so zmluvou, ktorý spočíva vo vybavení vozidla nezákonným rušiacim zariadením v zmysle článku 3 bodu 10 nariadenia č. 715/2007, v spojení s článkom 5 ods. 2 toho istého nariadenia, 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?“

79. Písomné pripomienky predložili DS, Porsche Inter Auto, nemecká vláda a Komisia. Tí istí účastníci konania tiež písomne odpovedali na otázky položené Súdnym dvorom.¹⁵

¹⁵ V troch prejednávaných veciach Súdny dvor rozhodol, že prijme rozhodnutie bez pojednávania z dôvodu zdravotných rizík spojených s pandémiou koronavírusu.

IV. Analýza

80. Otázky položené vnútroštátnymi súdmi sa týkajú jednak výkladu nariadenia č. 715/2007 o typovom schválení motorových vozidiel vzhľadom na emisie znečisťujúcich látok¹⁶ a jednak výkladu smernice 1999/44, ktorej cieľom je zabezpečiť jednotnú minimálnu ochranu spotrebiteľov v rámci vnútorného trhu.

A. O prvej a tretej otázke vo veci C-128/20, prvej otázke vo veci C-134/20, ako aj o prvej časti druhej otázky vo veci C-145/20

81. Prvou a treťou otázkou vo veci C-128/20, prvou otázkou vo veci C-134/20, ako aj prvou časťou druhej otázky vo veci C-145/20, ktoré treba preskúmať spoločne, vnútroštátne súdy sa v podstate pýtajú, či sa má článok 3 bod 10 nariadenia č. 715/2007 v spojení s článkom 5 ods. 1 tohto nariadenia vykladať v tom zmysle, že „rušiace zariadenie“ predstavuje zariadenie, ktoré pri skutočnej jazde motorového vozidla zabezpečuje v plnom rozsahu recirkuláciu výfukových plynov, len keď sa vonkajšia teplota pohybuje v rozmedzí 15 a 33 stupňov Celzia a keď je nadmorská výška nižšia ako 1 000 metrov, a pri vybočení z tohto teplotného okna o 10 stupňov Celzia a pri prekročení nadmorskej výšky 1 000 metrov o 250 metrov sa miera recirkulácie výfukových plynov lineárne zníži až na 0, a tým dôjde k zvýšeniu emisií NO_x nad hraničné hodnoty stanovené uvedeným nariadením.

82. V tejto súvislosti treba uviesť, že článok 3 bod 10 nariadenia č. 715/2007 definuje „rušiace zariadenie“ ako akýkoľvek 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, pričom sa znižuje účinnosť systému regulácie emisií za podmienok, ktoré sa môžu odôvodnene očakávať pri bežnej prevádzke a používaní vozidla.

83. V rozsudku X sa Súdny dvor po prvýkrát vyjadril k výkladu tohto ustanovenia. Vec, v ktorej bol vydaný tento rozsudok, sa týkala motorových vozidiel vybavených ventilom EGR, ktoré na účely schválenia týchto vozidiel mali softvér umožňujúci odhaliť fázu typového schvaľovania týkajúcu sa emisií znečisťujúcich látok v rámci NEDC.¹⁷ V uvedenom rozsudku Súdny dvor rozhodol, že „konštrukčný prvok“ v zmysle uvedeného ustanovenia predstavuje softvér zahrnutý do riadiacej jednotky motora alebo ktorý ju ovláda, ak pôsobí na fungovanie systému regulácie emisií a znižuje jeho účinnosť.¹⁸ V tom istom rozsudku Súdny dvor konštatoval, že pod pojem „systém regulácie emisií“ v zmysle toho istého ustanovenia patria tak technológie a stratégie nazývané „dodatočná úprava výfukových plynov“, ktoré znižujú emisie na výstupe, teda po ich vytvorení, ako aj tie, ktoré podobne ako systém EGR znižujú emisie na vstupe, teda počas ich tvorby.¹⁹ Z rozsudku X vyplýva, že „rušiace zariadenie“ v zmysle článku 3 bodu 10 nariadenia č. 715/2007 predstavuje zariadenie, ktoré sníma všetky parametre spojené s priebehom postupov typového schvaľovania stanovených týmto nariadením, s cieľom zlepšiť výkonnosť systému regulácie emisií pri týchto postupoch, a tak dosiahnuť typové schválenie vozidla, aj keď takéto zlepšenie možno konštatovať aj v konkrétnych okamihoch za podmienok bežnej prevádzky

¹⁶ Pokiaľ ide o všeobecnú prezentáciu právneho rámca týkajúceho sa schvaľovania motorových vozidiel, pozri návrhy, ktoré predniesla generálna advokátka Sharpston vo veci CLCV a i. (Rušiace zariadenie na dieselových motoroch) (C-693/18, EU:C:2020:323, body 45 až 54).

¹⁷ Pozri rozsudok X, body 27 a 31.

¹⁸ Rozsudok X, bod 68.

¹⁹ Rozsudok X, bod 90.

vozidla.²⁰ Súdny dvor dodal, že na takéto zariadenie sa nemôže vzťahovať výnimka zo zákazu takýchto zariadení stanovená v článku 5 ods. 2 písm. a) tohto nariadenia týkajúca sa ochrany motora proti poškodeniu alebo havárii a bezpečnej prevádzky vozidla.²¹

84. Prejednávané veci sú pokračovaním veci, v ktorej bol vydaný rozsudok X, keďže v rámci typového schválenia ES sa tieto veci týkajú vozidiel generácie Euro 5, ktoré sú vybavené ventilom EGR a predmetným softvérom, ktorý pôsobí na fungovanie systému regulácie emisií znečisťujúcich látok a znižuje jeho účinnosť. Tento softvér totiž stanovil teplotné okno, na základe ktorého podľa vnútroštátnych súdov recirkulácia výfukových plynov funguje v plnom rozsahu len vtedy, ak sa vonkajšia teplota nachádza medzi 15 a 33 stupňami Celzia a nadmorská výška je menej ako 1 000 metrov. Mimo tohto okna sa miera recirkulácie výfukových plynov znižuje lineárne na 0, čo v prejednávanej veci vedie k prekročeniu limitných hodnôt emisií stanovených pre NOx v tabuľke 1 prílohy I nariadenia č. 715/2007.

85. Auto Krainer a Volkswagen vo svojich písomných pripomienkach vo veciach C-128/20 a C-134/20 tvrdia, že podľa fungovania predmetného softvéru je stanovené zníženie miery recirkulácie výfukových plynov vtedy, keď je teplota vstupujúceho vzduchu nižšia ako 15 stupňov Celzia, pričom táto teplota je priemerným technickým parametrom vyšším o 5 stupňov Celzia ako je teplota okolitého prostredia. V dôsledku toho sú všetky výfukové plyny recirkulované, pokiaľ je teplota okolitého prostredia 10 stupňov Celzia alebo vyššia, to znamená v rozsahu priemernej ročnej teploty v Nemecku, konkrétne 10,4 stupňov Celzia.

86. V tejto súvislosti pripomínam, že v rámci konania podľa článku 267 ZFEÚ, ktoré je založené na jasnom rozdelení úloh medzi vnútroštátnymi súdmi a Súdny dvorom, má výlučne vnútroštátny súd právomoc zistiť a posúdiť skutkový stav sporu vo veci samej, ako aj vykladať a uplatňovať vnútroštátne právo.²² Preto je Súdny dvor v predmetnej veci viazaný zistením a posúdením skutkových okolností, ktoré vykonali vnútroštátne súdy a sú navyše zhodné, takže Auto Krainer a Volkswagen ich nemôžu v rámci týchto návrhov na začatie prejudiciálneho konania spochybniť. V dôsledku toho budem odkazovať na teplotné okno tak, ako ho určili vnútroštátne súdy.²³

87. Vzhľadom na úvahy vyjadrené Súdny dvorom v rozsudku X treba predmetný softvér považovať za „konštrukčný prvok“ v zmysle článku 3 bodu 10 nariadenia č. 715/2007 a použitá technológia, v tomto prípade ventil EGR, spadá pod pojem „systém regulácie emisií“ v zmysle tohto ustanovenia.²⁴ Okrem toho tento softvér zisťuje teplotu vzduchu, ako aj ďalší parameter, a to nadmorskú výšku prevádzky, „na účely aktivácie, modulácie, zdržania alebo deaktivácie činnosti ktorejkoľvek časti systému regulácie emisií“ v zmysle uvedeného ustanovenia.

88. Preto s cieľom určiť, či vzhľadom na definíciu uvedenú v článku 3 bode 10 nariadenia č. 715/2007 predmetný softvér predstavuje „rušiacie zariadenie“, treba preskúmať, či k zníženiu účinnosti systému regulácie emisií znečisťujúcich látok dochádza „za podmienok, ktoré sa môžu odôvodnene očakávať pri bežnej prevádzke a používaní vozidla“.

²⁰ Rozsudok X, bod 102.

²¹ Pozri rozsudok X, bod 115.

²² Rozsudok z 29. apríla 2021, Bank BPH (C-19/20, EU:C:2021:341, bod 37 a citovaná judikatúra).

²³ Pozri bod 47 vyššie.

²⁴ Pozri bod 83 vyššie.

89. Vnútroštátne súdy sa vo svojich otázkach neodvolávajú na článok 3 bod 10 nariadenia č. 715/2007, ale na článok 5 ods. 1 tohto nariadenia, podľa ktorého výrobca vybaví vozidlá takým spôsobom, 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. V tejto súvislosti považujem za jasné, že tieto dve ustanovenia sa dopĺňajú a vyjadrujú rovnakú myšlienku, a to že na účely overenia, či sú splnené spoločné technické požiadavky na typové schválenie motorových vozidiel, treba odkázať na fungovanie predmetného softvéru pri „bežnom používaní“ dotknutých vozidiel.²⁵

90. Nariadenie č. 715/2007 vo svojich ustanoveniach nedefinuje tento pojem „bežné používanie“. V takom prípade z požiadaviek tak jednotného uplatňovania práva Únie, ako aj zo zásady rovnosti vyplýva, že znenie ustanovenia práva Únie, ktoré neobsahuje nijaký výslovný odkaz na právo členských štátov s cieľom určiť jeho zmysel a rozsah pôsobnosti, si v zásade vyžaduje autonómny a jednotný výklad v celej únii, ktorý musí zohľadňovať nielen jeho znenie, ale aj kontext ustanovenia a cieľ sledovaný príslušnou právnou úpravou.²⁶

91. V tejto súvislosti vo svojich písomných pripomienkach vo veciach C-128/20 a C-134/20, Auto Krainer a Volkswagen tvrdia, že dodržiavanie limitných hodnôt pre znečisťujúce látky sa musí určiť výlučne v rámci NEDC²⁷, účinného v čase skutkových okolností vo veci samej.²⁸

92. S týmto stanoviskom nesúhlasím. Podľa môjho názoru zo znenia článku 3 bodu 10 nariadenia č. 715/2007, kontextu tohto ustanovenia a cieľa sledovaného týmto nariadením jasne vyplýva, že „bežné používanie“ neodkazuje na podmienky stanovené v NEDC, ale na skutočné podmienky jazdy.²⁹

93. Po prvé článok 3 bod 10 nariadenia č. 715/2007 v spojení s článkom 5 ods. 1 tohto nariadenia totiž neodkazuje len na emisie znečisťujúcich látok merané počas postupu typového schvaľovania. V tom istom zmysle sa v rozsudku X uvádza, že „podmienky bežného používania vozidiel môžu výnimočne... zodpovedať podmienkam prevádzky, ktoré sa uplatňujú pri postupoch typového schvaľovania“ a že „za podmienok bežného používania vozidiel cieľ zníženia emisií NOx nie je zvyčajne dosiahnutý“³⁰. V dôsledku toho tento rozsudok výslovne rozlišoval medzi podmienkami uplatňovanými pri postupoch typového schvaľovania a „podmienkami bežného používania“ a zohľadnil tieto posledné uvedené podmienky ako referenčnú hodnotu na posúdenie emisií znečisťujúcich látok.

²⁵ Rovnako článok 4 ods. 2 druhý pododsek nariadenia č. 715/2007 stanovuje, že „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“. (Kurzívou zvýraznil generálny advokát)

²⁶ Pozri rozsudok z 29. apríla 2021, X (Európsky zatykač – *Ne bis in idem*) (C-665/20 PPU, EU:C:2021:339, bod 69 a citovaná judikatúra).

²⁷ NEDC sa vykonáva v laboratóriu a spočíva v opakovaní štyroch mestských cyklov, po ktorých nasleduje mimomestský cyklus. Poukazujem na to, že podľa bodu 6.1.1 prílohy 4, nazvanej „Skúška typu I“ predpisu Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov (EHK/OSN) č. 83 – Jednotné ustanovenia pre homologizáciu vozidiel z hľadiska emisií znečisťujúcich látok podľa požiadaviek motora na palivo (Ú. v. EÚ L 375, 2006, s. 242) „v priebehu skúšky musí byť teplota komory medzi... (20 a 30 [stupňov Celzia])“.

²⁸ Ako sa uvádza v odôvodneniach 1 až 3 nariadenia 2017/1151, NEDC bol nahradený skúšobným cyklom WLTP (celosvetový harmonizovaný skúšobný postup pre ľahké úžitkové automobily).

²⁹ V tomto zmysle nemecká vláda vo svojich písomných pripomienkach zdôrazňuje, že podľa v súčasnosti jednomyselného stanoviska orgánov poverených typovým schvaľovaním v Európe treba pod „podmienkami bežnej prevádzky vozidla a jeho používania“ rozumieť skutočné podmienky, ktoré obvykle existujú v Európe.

³⁰ Pozri rozsudok X, bod 101.

94. Po druhé je pravda, že podľa odôvodnenia 17 nariadenia č. 715/2007 „na zabezpečenie toho, aby nevznikali žiadne prekážky obchodu medzi členskými štátmi je potrebná štandardizovaná metóda merania spotreby paliva a emisií oxidu uhličitého“. Podmienky uplatňované počas postupov typového schvaľovania však nemôžu byť, pokiaľ ide o NEDC, rovnocenné so skutočnými podmienkami jazdy.³¹ V tomto zmysle odôvodnenie 2 nariadenia 2016/427 stanovuje, že „emisie vzniknuté pri skutočnej jazde na ceste vozidiel EURO 5/6, výrazne prekračujú emisie namerané v rámci regulačného [NEDC], najmä so zreteľom na emisie NOx z naftových vozidiel“. Táto situácia viedla k zmene nariadenia č. 692/2008, prostredníctvom nariadenia 2016/427, aby sa zaviedol pojem „emisie pri skutočnej jazde (RDE)“³², definované ako „emisie vozidla pri normálnych podmienkach používania“³³.

95. Po tretie výklad, podľa ktorého treba odkázať na podmienky pri skutočnej jazde a nie na podmienky stanovené v NEDC, potvrdzuje cieľ sledovaný nariadením č. 715/2007, ktorý spočíva v zabezpečení vysokej úrovne ochrany životného prostredia.³⁴ Je teda potrebné zabezpečiť účinné obmedzenie emisií NOx.

96. V prejednávanej veci, ako bolo uvedené v bode 84 vyššie, je predmetný softvér určený na to, aby recirkulácia výfukových plynov fungovala v plnom rozsahu len vtedy, ak sa vonkajšia teplota nachádza medzi 15 a 33 stupňami Celzia a nadmorská výška je menej ako 1 000 metrov. Keďže emisie NOx sa musia merať za podmienok skutočnej jazdy, možno sa domnievať, že toto teplotné okno je reprezentatívne pre tieto podmienky jazdy v Európe?

97. Myslím si, že nie. Iste, medzi severom a juhom Európy existujú veľké rozdiely v klimatických podmienkach. Minimálna teplota 15 stupňov Celzia však nezodpovedá priemerným klimatickým podmienkam, ktoré môžu existovať v Európe. Takisto, reliéf Únie nie je vôbec jednotný.

98. V tomto zmysle vnútroštátny súd vo veci C-128/20 zdôrazňuje, že v Rakúsku a Nemecku (ktoré sú členskými štátmi, ktoré sa geograficky nachádzajú v jadre Únie), je teplota okolitého prostredia najčastejšie nižšia ako 15 stupňov Celzia v priebehu celého roka a že vzhľadom na reliéf týchto štátov sa motorové vozidlá pohybujú veľmi často vyššie ako v nadmorskej výške 1 000 metrov.³⁵ Tento súd z toho vo svojej tretej otázke vyvodzuje, že úprava výfukových plynov, ktorá vyplýva z teplotného okna, nie je plne funkčná v Európe, najmä v Rakúsku, najväčšiu časť roka. K rovnakému konštatovaniu vnútroštátny súd dospel vo veci C-134/20.

99. Pokiaľ ide o vnútroštátny súd vo veci C-145/20, ten uvádza, že vo Viedni (Rakúsko) bola priemerná teplota v roku 2018 nižšia ako 15 stupňov Celzia počas šiestich z dvanástich mesiacov. Okrem toho úradné štatistiky mesta Viedeň, na ktoré tento súd odkazuje, uvádzajú, že priemerná teplota v tomto meste bola 11,6 stupňov Celzia počas roka 2017, a 12,4 stupňov Celzia v rokoch 2018 a 2019.³⁶

³¹ O rozdieloch medzi emisiami NOx meranými v rámci procesu typového schvaľovania a emisiami zaznamenanými na ceste pozri informačný dokument Európskeho dvora audítorov nazvaný „Reakcia EÚ na škandál ‚dieselgate‘“, február 2019, s. 15.

³² Pozri odôvodnenie 4 nariadenia 2016/427. Skúšobný postup RDE je predmetom spojených vecí Nemecko a Maďarsko/Komisia a Komisia/Ville de Paris a i. (C-177/19 P až C-179/19 P). Generálny advokát Bobek predniesol 10. júna 2021 svoje návrhy v týchto veciach (EU:C:2021:476).

³³ Pozri článok 1 ods. 1 nariadenia 2016/427.

³⁴ Pozri rozsudok X, bod 86.

³⁵ V tejto súvislosti uvádzam, že priemerná nadmorská výška v Rakúsku je približne 900 metrov.

³⁶ <https://www.wien.gv.at/statistik/lebensraum/tabellen/temperatur-zr.html>

100. Tiež poznamenávam, že podľa oficiálnych údajov priemerná ročná teplota v Nemecku bola 9,6 stupňov Celzia počas roka 2017, 10,4 stupňov Celzia v roku 2018 a 10,2 stupňov Celzia v roku 2019.³⁷ Pokiaľ ide o ostatné štáty nachádzajúce sa v centrálnej časti Únie, priemerná ročná teplota vo Francúzsku bola 13,4 stupňov Celzia počas roka 2017, 13,9 stupňov Celzia v roku 2018 a 13,7 stupňov Celzia v roku 2019.³⁸ Pokiaľ ide o priemernú ročnú teplotu v Poľsku, v roku 2017 bola 9 stupňov Celzia, 9,8 stupňov Celzia v roku 2018 a 10,2 stupňov Celzia v roku 2019.³⁹ Tieto rôzne teploty sú výrazne nižšie ako 15 stupňov Celzia, ktoré sa použili ako spodná hodnota pre teplotné okno.

101. Treba dodať, že nariadenie 2017/1151, ktoré stanovuje podrobné pravidlá uplatňovania nariadenia č. 715/2007, v bode 4.1 svojej prílohy IIIA, s názvom „Overovanie emisií pri skutočnej jazde“ uvádza, že „výsledky týkajúce sa emisií pri skutočnej jazde sa preukazujú skúšaním vozidiel na vozovke pri normálnych spôsoboch jazdy, za bežných jazdných podmienok a s normálnym užitočným zaťažením“ a že „skúška emisií pri skutočnej jazde je reprezentatívna pre vozidlá na ich skutočných jazdných trasách s normálnym zaťažením“. Bod 5.2 tejto prílohy definuje podmienky okolia na overenie emisií za podmienok pri skutočnej jazde v rámci tejto skúšky.

102. Hoci nariadenie 2017/1151 bolo prijaté neskôr a nie je uplatniteľné *ratione temporis* na spory vo veci samej, predstavuje určitú referenciu pre prejednávane veci, keďže jeho cieľom je dosiahnuť realistickejšie posúdenie podmienok skutočnej jazdy. Rozsah zohľadňovaných teplôt sa zdá byť oveľa širší než rozsah vyplývajúci z teplotného okna. Konkrétne minimálna teplota zohľadnená pri „miernych teplotných podmienkach“ v bode 5.2.4 prílohy IIIA tohto nariadenia je 0 stupňov Celzia, čo je dosť ďaleko od 15 stupňov Celzia v teplotnom okne. Ďalej „rozšírené podmienky nadmorskej výšky“, uvedené v bode 5.2.3 tejto prílohy zodpovedajú nadmorskej výške presahujúcej 700 metrov nad hladinou mora a nepresahujúcej 1300 m nad hladinou mora.⁴⁰

103. Vzhľadom na vyššie uvedené zastávam názor, že hodnoty teploty a nadmorskej výšky použité v rámci teplotného okna nepredstavujú „bežné používanie“ motorových vozidiel v Únii v zmysle článku 5 ods. 1 nariadenia č. 715/2007. Inými slovami predmetný softvér znižuje účinnosť systému regulácie emisií za „podmienok, ktoré sa môžu odôvodnene očakávať pri bežnej prevádzke a používaní vozidla“, s tým dôsledkom, že predstavuje „rušiacie zariadenie“ v zmysle článku 3 bodu 10 tohto nariadenia.⁴¹

³⁷ Deutscher Wetterdienst je meteorologická služba v Nemecku. Pozri, v príslušnom poradí, https://www.dwd.de/DE/presse/pressemitteilungen/DE/2017/20171229_deutschlandwetter_jahr2017_news.html#:~:text=Mit%209%2C6%20Grad%20Celsius,Abweichung%20%2B0%2C7%20Grad;https://www.dwd.de/DE/presse/pressemitteilungen/DE/2018/20181228_deutschlandwetter_jahr2018_news.html#:~:text=Die%20Temperatur%20lag%20im%20Jahr,den%20w%C3%A4rmsten%20Regionen%20in%20Deutschland;https://www.dwd.de/DE/presse/pressemitteilungen/DE/2019/20191230_deutschlandwetter_jahr2019.pdf?__blob=publicationFile&v=3.

³⁸ Météo-France je úradnou službou pre meteorológiu a klimatológiu vo Francúzsku. Pozri, v príslušnom poradí, <http://www.meteofrance.fr/climat-passe-et-futur/bilans-climatiques/bilan-2017/bilan-climatique-de-l-annee-2017;http://www.meteofrance.fr/climat-passe-et-futur/bilans-climatiques/bilan-2018/bilan-climatique-de-l-annee-2018;http://www.meteofrance.fr/climat-passe-et-futur/bilans-climatiques/bilan-2019/bilan-climatique-de-l-annee-2019>.

³⁹ IMGW je inštitút meteorológie a hospodárenia s vodou v Poľsku. Pozri <https://www.imgw.pl/sites/default/files/2021-04/imgw-pib-klimat-polski-2020-opracowanie-final-pojedyncze-min.pdf> (s. 12).

⁴⁰ Podľa bodu 9.5 prílohy IIIA nariadenia 2017/1151 „ak sa počas konkrétneho časového úseku rozšíria okolité podmienky v súlade s bodom 5.2, emisie znečisťujúcich látok vzniknuté v tomto časovom úseku vypočítané podľa doplnku 4 sa vydedia hodnotou 1,6 ešte pred tým, než je vyhodnotený ich súlad s požiadavkami tejto prílohy“.

⁴¹ Nemecká vláda vo svojich písomných pripomienkach zdôrazňuje, že rušiacie zariadenie navrhnuté takým spôsobom, že miera recirkulácie výfukových plynov funguje na 100 % iba v teplotnom okne v rozmedzí 15 až 33 stupňov Celzia, je za súčasného stavu technického rozvoja nezákonné, keďže toto okno sa nachádza jednoznačne nad priemernou ročnou teplotou v Nemecku a zmena uvedeného okna umožňujúca pokryť širšie rozpätie teplôt, najmä smerom dole, je technicky možná. Táto vláda dodáva, že pokiaľ ide o minulé roky, je potrebné rozhodnutie orgánu povereného typovým schválením v jednotlivých prípadoch týkajúce sa určitého typu vozidla, v ktorom sa musia zohľadniť osobitosti predmetnej motorizácie.

104. Za týchto podmienok navrhujem odpovedať na prvú a tretiu otázku vo veci C-128/20, na prvú otázku vo veci C-134/20 a na prvú časť druhej otázky vo veci C-145/20 tak, že článok 3 bod 10 nariadenia č. 715/2007 v spojení s článkom 5 ods. 1 tohto nariadenia sa má vykladať v tom zmysle, že „rušiace zariadenie“ je zariadenie, ktoré pri skutočnej jazde motorového vozidla zabezpečuje v plnom rozsahu recirkuláciu výfukových plynov, len keď sa vonkajšia teplota pohybuje v rozmedzí 15 a 33 stupňov Celzia a keď je nadmorská výška nižšia ako 1 000 metrov, a pri vybočení z tohto teplotného okna o 10 stupňov Celzia a pri prekročení nadmorskej výšky 1 000 metrov o 250 metrov sa miera recirkulácie výfukových plynov lineárne zníži až na 0, a tým dôjde k zvýšeniu emisií NO_x nad hraničné hodnoty stanovené uvedeným nariadením.

B. O druhej otázke vo veci C-128/20, druhej a tretej otázke vo veci C-134/20 a druhej časti druhej otázky vo veci C-145/20

105. Druhou otázkou vo veci C-128/20, druhou a treťou otázkou vo veci C-134/20, ako aj druhou časťou druhej otázky vo veci C-145/20, ktoré treba preskúmať spoločne, sa vnútroštátne súdy v podstate pýtajú, či sa článok 5 ods. 2 písm. a) nariadenia č. 715/2007 má vykladať v tom zmysle, že rušiace zariadenie, ktoré zabezpečuje v plnom rozsahu recirkuláciu výfukových plynov, len keď sa vonkajšia teplota pohybuje v rozmedzí 15 a 33 stupňov Celzia a keď je nadmorská výška nižšia ako 1 000 metrov, patrí pod výnimku zo zákazu takýchto zariadení, upravenú v tomto ustanovení, týkajúcu sa ochrany motora proti poškodeniu alebo havárii a bezpečnej prevádzky vozidla, ak toto zariadenie slúži hlavne na ochranu dielov ako ventil EGR, chladič EGR a filter pevných častíc.

106. 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 výnimky⁴², medzi ktoré patrí aj výnimka uvedená v písmene a) tohto ustanovenia, a to ak „potreba takéhoto zariadenia je opodstatnená z dôvodu ochrany motora proti poškodeniu alebo havárii a bezpečnej prevádzky vozidla“⁴³.

107. Vzhľadom na toto znenie a na odpoveď na druhú otázku položenú vnútroštátnym súdom vo veci C-134/20 sa domnievam, že otázka, či je rušiace zariadenie dotknuté vo veci samej potrebné na ochranu motora proti poškodeniu a na bezpečnú prevádzku vozidla, má vplyv na posúdenie zákonnosti tohto zariadenia. Podľa môjho názoru by totiž aj mechanizmus, ktorý znižuje účinnosť systémov kontroly emisií znečisťujúcich látok, mohol byť schválený na základe článku 5 ods. 2 písm. a) nariadenia č. 715/2007, ak sú splnené podmienky stanovené v tomto ustanovení.

108. V rozsudku X Súdny dvor tiež po prvýkrát pristúpil k výkladu uvedeného ustanovenia. V tejto súvislosti uviedol, že pojmy „poškodenie“ a „havária“ nie sú definované v článku 5 nariadenia č. 715/2007, ani v iných článkoch tohto nariadenia a že v prípade neexistencie akejkoľvek definície sa podľa ustálenej judikatúry Súdneho dvora určenie významu a rozsahu týchto pojmov musí vykonať v súlade s ich obvyklým významom v bežnom jazyku pri súčasnom zohľadnení kontextu, v akom sa používajú, ako aj cieľov sledovaných právnou úpravou, ktorej sú súčasťou.⁴⁴ Súdny dvor dospel k záveru, že pojem „havária“ vo svojom obvyklom význame v bežnom jazyku označuje nepredvídateľnú a náhlu udalosť, ktorá spôsobuje poškodenie alebo

⁴² Ďalšie dve výnimky stanovené v článku 5 ods. 2 písm. b) a c) nariadenia č. 715/2007 nie sú uplatniteľné vo veciach samých.

⁴³ Použitím spojky „a“ chápem toto ustanovenie v tom zmysle, že stanovené podmienky sú kumulatívne. Kritérium „bezpečnej prevádzky vozidla“ nie je teda nezávislé od existencie „poškodenia“ alebo „havárie“ a jedna z nich musí byť v každom prípade prítomná.

⁴⁴ Rozsudok X, body 106 a 107.

nebezpečenstvo, ako je zranenie alebo smrť⁴⁵ a že pojem „poškodenie“ označuje škodu, ktorá je vo všeobecnosti spôsobená násilnou alebo náhlou príčinou.⁴⁶ V dôsledku toho je rušiace zariadenie, ktoré znižuje účinnosť systému regulácie emisií, odôvodnené, ak podľa článku 5 ods. 2 písm. a) nariadenia č. 715/2007 umožňuje chrániť motor pred náhlymi a nepredvídateľnými poškodzujúcimi udalosťami.⁴⁷ V tejto súvislosti treba uviesť, že zanášanie a starnutie motora nemožno považovať za „haváriu“ alebo „poškodenie“ v zmysle tohto ustanovenia, keďže tieto udalosti sú v zásade predvídateľné a inherentné bežnému fungovaniu vozidla.⁴⁸ Iba okamžité riziká poškodení, ktoré predstavujú konkrétne nebezpečenstvo pri riadení vozidla, môžu odôvodniť prítomnosť rušiaceho zariadenia.⁴⁹ Súdny dvor z toho vyvodil, že článok 5 ods. 2 písm. a) nariadenia č. 715/2007 sa má vykladať v tom zmysle, že na rušiace zariadenie, ktoré systematicky zlepšuje výkonnosť systému regulácie emisií vozidiel pri postupoch typového schvaľovania, aby sa dodržali emisné limity stanovené týmto nariadením a dosiahlo sa tak typové schválenie týchto vozidiel, sa nemôže vzťahovať výnimka zo zákazu takýchto zariadení uvedená v tomto ustanovení, aj keď toto zariadenie prispieva k prevencii starnutia alebo zanášania motora.⁵⁰

109. Auto Krainer, Volkswagen, Porsche Inter Auto a nemecká vláda vo svojich písomných pripomienkach tvrdia, že s týmto výkladom, ktorý podal Súdny dvor, nesúhlasia, pričom uvádzajú dva typy tvrdení.⁵¹

110. Na jednej strane z právneho hľadiska títo vedľajší účastníci konania v podstate tvrdia, že je potrebné jasnejšie rozlišovať medzi pojmi „havária“ a „poškodenie“ v zmysle článku 5 ods. 2 písm. a) nariadenia č. 715/2007. Hoci pojem „havária“ by sa mal skutočne chápať ako „nepredvídateľná a náhla udalosť“, naopak, „poškodenie“ nemusí byť nevyhnutne nepredvídateľné a náhle v tom zmysle, že k nemu môže dôjsť v dôsledku súbežného pôsobenia vplyvov, ktoré môžu v priebehu času, behom obvyklej životnosti vozidla a za bežných podmienok používania poškodiť motor a nie je možné im predísť pravidelnou a riadnou údržbou.

111. Na druhej strane z technického hľadiska môže nedostatok bezpečnosti vyplývať z ventilu EGR, ktorého cieľom je kontrola a zníženie emisií NO_x vytvorených neúplným spaľovaním paliva.⁵² V prípade príliš vysokých alebo príliš nízkych vonkajších teplôt, teda keď sú jednotlivé komponenty zaťažené nad rámec ich prevádzkových podmienok, môžu sa pri recirkulácii výfukových plynov tvoriť nadmerné usadeniny alebo vznikáť kondenzácia, označované ako „povlak“ a „zanesenie“, ktoré môžu spôsobiť nesprávne nastavenie ventilu EGR, napríklad jeho zatvorenie alebo trvalé otvorenie v určitej polohe.⁵³ Táto situácia by mohla poškodiť motor alebo niektoré jeho komponenty bez toho, aby bolo možné predvídať, kedy a akým spôsobom dôjde

⁴⁵ Rozsudok X, bod 108. V rozsudku z 19. decembra 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127, bod 35), Súdny dvor v tom istom zmysle rozhodol, že obvyklý význam pojmu „nehoda“ je „neočakávaná neúmyselná poškodzujúca udalosť“. Pozri tiež rozsudok z 12. mája 2021, Altenrhein Luftfahrt (C-70/20, EU:C:2021:379, bod 33).

⁴⁶ Rozsudok X, bod 108.

⁴⁷ Rozsudok X, bod 109.

⁴⁸ Rozsudok X, bod 110.

⁴⁹ Rozsudok X, bod 114.

⁵⁰ Rozsudok X, bod 115.

⁵¹ Rozsudok X bol vyhlásený po skončení písomnej časti konania v prejednávanych veciach. K návrhom generálnej advokátky Sharpston vo veci X sa však mohli vyjadriť vedľajší účastníci konania. Súdny dvor sa v rámci otázok, na ktoré sa malo písomne odpovedať, vedľajších účastníkov konania konkrétne pýtal na dôsledky, ktoré treba vyvodiť z rozsudku X v prejednávanych veciach.

⁵² Ako uvádza vnútroštátny súd vo veci C-134/20, ventil EGR vracia výfukové plyny z výstupu motora do sacieho potrubia, kde nahradzuje časť čerstvého vzduchu, čo znižuje teplotu a spomaľuje proces spaľovania, a tým dochádza k obmedzeniu emisií NO_x. Okrem toho chladič EGR slúži na ochladzovanie spalín (pozri takisto, pokiaľ ide o fungovanie ventilu EGR, bod 33 rozsudku X).

⁵³ Nemecká vláda uvádza, že pokiaľ ide o najmodernejšie naftové motory generácie Euro 6, teplotné okná hrajú v dôsledku používania chladičov nasávaného vzduchu menšiu úlohu, pričom systém EGR je naďalej potrebný pri extrémnych vonkajších teplotách, napríklad pri – 10 stupňoch Celzia.

k poruche ventilu EGR, alebo aký bude jej rozsah, pretože to závisí od spôsobu riadenia, od podmienok okolia a bez toho, aby pravidelná a primeraná údržba mohla vždy zabrániť postupnému poškodeniu. Z toho vyplýva, že bezpečnosť prevádzky dotknutého vozidla by bola vážnym a významným spôsobom narušená, napríklad v prípade náhlej a prudkej straty výkonu pri predbiehaní iného vozidla. Môže takisto dôjsť k spáleniu filtra pevných častíc v dôsledku nadmerného množstva výfukových plynov vrátených do spaľovacej komory, čo by mohlo spôsobiť požiar motora alebo dokonca vozidla.

112. Keďže tieto tvrdenia sa týkajú bezpečnosti motorového vozidla, považujem za dôležité preskúmať ich pozorne a overiť, do akej miery by mohli odôvodniť rušiace zariadenie vo forme dotknutého softvéru.

113. V tejto súvislosti po prvé uvádzam, že pri definovaní pojmu „poškodenie“ v zmysle článku 5 ods. 2 písm. a) nariadenia č. 715/2007 Súdny dvor odkázal na návrhy, ktoré predniesla generálna advokátka Sharpston vo veci, v ktorej bol vydaný rozsudok X.⁵⁴ Podľa generálnej advokátky tento výraz označuje škodu, ktorá je vo všeobecnosti spôsobená násilnou alebo náhlou príčinou podľa definície zo slovníka *Le Petit Robert* a pojem „damage“ použitý v anglickej verzii tohto nariadenia, neprotirečí tomuto vnímaniu.⁵⁵

114. Pokiaľ ide o mňa, dodávam, že slovník Francúzskej akadémie definuje „poškodenie“ takto: „Škoda, zhoršenie, zničenie, ktoré vyplýva z nehody alebo úmyselného ničenia“⁵⁶. Táto definícia tak vytvára súvislosť medzi „poškodením“ a „haváriou“, pričom v konaniach vo veci samej nejde o úmyselné ničenie. *Collins English Dictionary* uvádza túto definíciu: „Damage is physical harm that is caused to an object“⁵⁷. Pokiaľ ide o definíciu pojmu „poškodenie“ v nemeckom jazyku (Beschädigung), možno ho chápať ako akýkoľvek zásah do veci, ktorý mení jej hmotné zloženie alebo, hoci aj mierne, mení účel, na ktorý je určená, pričom nie je nevyhnutné, aby bola poškodená jej samotná podstata.⁵⁸

115. Je pravda, že všetky tieto definície pojmu „poškodenie“ neodkazujú na náhlu udalosť. Keďže však nevyvracajú výklad tohto pojmu, ktorý podal Súdny dvor v rozsudku X, nevidím dôvod pre prepracovanie tohto výkladu, ktorý bol nedávno vydaný. V dôsledku toho budem považovať „poškodenie“ v zmysle článku 5 ods. 2 písm. a) nariadenia č. 715/2007 za škodu, ktorá vo všeobecnosti vyplýva z násilnej alebo náhlej príčiny. Vzhľadom na túto kvalifikáciu treba overiť, či je potreba rušiaceho zariadenia dotknutého vo veci samej odôvodnená ochranou motora proti poškodeniu.

116. Vnútroštátny súd vo veci C-134/20 tvrdí, že ventil EGR je neoddeliteľnou súčasťou motora. Podľa Komisie však motor a „systém dodatočnej úpravy výfukových plynov“ predstavujú samostatné časti vozidla. V dôsledku toho chybné fungovanie ventilu EGR nemá vplyv na ochranu motora.

⁵⁴ Návrhy vo veci CLCV a i. (Rušiace zariadenie na dieselovom motore) (C-693/18, EU:C:2020:323).

⁵⁵ Bod 135 vyššie.

⁵⁶ <https://www.dictionnaire-academie.fr/article/A9D0864>.

⁵⁷ „Poškodenie je fyzická ujma spôsobená predmetu“ (voľný preklad). Pozri <https://www.collinsdictionary.com/dictionary/english/damage>.

⁵⁸ „Eine Beschädigung ist jede Einwirkung auf eine Sache, die ihre stoffliche Zusammensetzung verändert oder ihre bestimmungsgemäße Brauchbarkeit nicht nur geringfügig beeinträchtigt. Eine Substanzverletzung ist nicht erforderlich“ (voľný preklad). Pozri <https://www.rechtswoerterbuch.de/recht/b/beschaedigung/>.

117. V tejto súvislosti zdôrazňujem, že Súdny dvor má vykladať ustanovenia práva Únie, ktoré sú uplatniteľné na konania vo veci samej. Hoci je tento záver spochybnený spoločnosťami Auto Krainer, Volkswagen a Porsche Inter Auto v odpovedi na písomné otázky Súdneho dvora, z relevantnej právnej úpravy Únie, tak ako je formulovaná, vyplýva, že systém EGR nie je súčasťou motora. Článok 2 bod 18 nariadenia č. 692/2008 tak uvádza, že „systé[m] reguláci[e] emisií“ je „v súvislosti so systémom OBD [palubné diagnostické systémy], elektronický regulátor *motora a každý komponent súvisiaci s emisiami vo výfukovom alebo odparovacom systéme*, ktorý regulátor zásobuje vstupnými dátami alebo prijíma z regulátora výstupné dáta“⁵⁹.

118. Rovnako príloha I nariadenia č. 692/2008 s názvom „Správne ustanovenia pre typové schválenie ES“ obsahuje bod 3.3.1, ktorý stanovuje, že „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“⁶⁰. Táto príloha výslovne rozlišuje medzi „Motorom“ (bod 3.3.1.2) a „Parametrami zariadenia na reguláciu znečisťovania“ (bod 3.3.1.3). Tento posledný uvedený bod obsahuje písmeno c), ktoré uvádza „EGR [(systém recirkulácie výfukových plynov)]“⁶¹.

119. Z týchto ustanovení vyplýva, že podľa relevantnej právnej úpravy normotvorca Únie jasne rozlišoval medzi motorom na jednej strane a zariadením na reguláciu znečisťovania, ktorý zahŕňa systém EGR, na druhej strane. Okrem toho podľa článku 10 ods. 1 nariadenia č. 692/2008 sú na účely tohto nariadenia filtre pevných častíc považované za zariadenia na reguláciu znečisťovania.

120. Navyše, ako Súdny dvor pripomenul v rozsudku X, keďže článok 5 ods. 2 písm. a) nariadenia č. 715/2007 predstavuje výnimku zo zákazu používania rušiacich zariadení, ktoré znižujú účinnosť systémov regulácie emisií, musí sa vykladať reštriktívne.⁶²

121. Za týchto podmienok vzhľadom na uplatniteľné ustanovenia práva Únie zastávam názor, že na rušiacie zariadenie, ktoré slúži hlavne na ochranu dielov, akými sú ventil EGR, chladič EGR a filter pevných častíc, sa nevzťahuje výnimka zo zákazu takýchto zariadení stanovená v článku 5 ods. 2 písm. a) nariadenia č. 715/2007.

122. Z toho vyplýva, že pokiaľ ide o odpoveď na tretiu otázku položenú vnútroštátnym súdom vo veci C-134/20, podľa môjho názoru to, či diel, ktorý sa má chrániť proti poškodeniu, je ventil EGR, nemá vplyv na zákonnosť predmetného rušiaceho zariadenia vzhľadom na článok 5 ods. 2 písm. a) nariadenia č. 715/2007.

123. Ako však bolo uvedené v bode 111 vyššie, viacerí vedľajší účastníci konania tvrdili, že nefunkčnosť ventilu EGR by mohla poškodiť motor alebo niektoré jeho komponenty.

124. Pokiaľ ide o situáciu, v ktorej dôjde v motore dotknutého vozidla k zaneseniu z dôvodu nefunkčnosti ventilu EGR, ako už bolo uvedené, z rozsudku X vyplýva, že zanášanie a starnutie motora nemožno považovať za „haváriu“ alebo „poškodenie“ v zmysle článku 5 ods. 2 písm. a) nariadenia č. 715/2007, keďže tieto udalosti sú v zásade predvídateľné a neoddeliteľne spojené

⁵⁹ Kurzívou zvýraznil generálny advokát. Rovnaká definícia je prevzatá v článku 2 bode 18 nariadenia 2017/1151.

⁶⁰ Kurzívou zvýraznil generálny advokát.

⁶¹ Tie isté skutočnosti sú uvedené v bode 3.3 prílohy I nariadenia 2017/1151. Okrem toho príloha XI nariadenia č. 692/2008 s názvom „Palubné diagnostické systémy (OBD) pre motorové vozidlá“ vo svojom doplnku 2 preberá oddelenie motora od systému regulácie emisií. Toto rozlišovanie je stanovené aj v prílohe XI dodatku 2 nariadenia 2017/1151.

⁶² Rozsudok X, bod 112.

s normálnou prevádzkou vozidla.⁶³ Inými slovami, ide o poškodenie obvyklým používaním tohto vozidla. V dôsledku toho sa na uvedené udalosti nemôže vzťahovať výnimka uvedená v tomto ustanovení.

125. Ďalej podľa rozsudku X, iba okamžité riziká poškodení, ktoré predstavujú konkrétne nebezpečenstvo pri riadení vozidla, môžu odôvodniť prítomnosť rušiaceho zariadenia, akým je teplotné okno.⁶⁴ Podľa môjho názoru by táto situácia mohla nastať, ak by nefunkčnosť ventilu EGR mala náhle dôsledky na fungovanie samotného motora bez toho, aby pravidelná a primeraná údržba vozidla mohla zabrániť týmto následkom.⁶⁵

126. Iba v tomto prípade by predmetné rušiace zariadenie mohlo byť schválené na základe článku 5 ods. 2 písm. a) nariadenia č. 715/2007. Vzhľadom na to, že ide o preskúvanie skutkovej povahy, prináleží vnútroštátnym súdom, ktoré sú jediné príslušné na konštatovanie a posúdenie skutkového stavu sporov vo veciach samých⁶⁶, aby overili, či nefunkčnosť ventilu EGR, ktorá by mohla nastať, by mohla spôsobiť náhle a okamžité riziko poškodenia samotného motora⁶⁷, čím by vzniklo konkrétne nebezpečenstvo pri riadení vozidla, aj v prípade pravidelnej a primeranú údržby tohto vozidla.⁶⁸

127. V tejto súvislosti uvádzam, že vo veci C-134/20 vnútroštátny súd tvrdí, že nie je možné určiť, či je rušiace zariadenie nevyhnutné na ochranu motora vozidla proti poškodeniu. Za predpokladu, že toto určenie je skutočne nemožné, treba pripomenúť, že článok 5 ods. 2 písm. a) nariadenia č. 715/2007 sa má vykladať reštriktívne.

128. Dodávam, že Auto Krainer, Volkswagen, Porsche Inter Auto a nemecká vláda vo svojich písomných pripomienkach tvrdia, že nariadenie č. 715/2007 je z technologického hľadiska neutrálne a nevyžaduje použitie najlepšej možnej techniky. 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.

129. Takéto tvrdenia podľa môjho názoru nemôžu povoliť rušiace zariadenie na základe článku 5 ods. 2 písm. a) nariadenia č. 715/2007. Na jednej strane sa totiž toto nariadenie vôbec nezmieňuje o tom, že by sa mala používať osobitná technológia na typové schválenie ES. Stanovuje sa len cieľ z hľadiska emisií znečisťujúcich látok. Na druhej strane, ako sa uvádza v odôvodnení 7 uvedeného nariadenia, „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“. V dôsledku toho, keď normotvorca Únie určil limitné hodnoty

⁶³ Rozsudok X, bod 110.

⁶⁴ Rozsudok X, bod 114.

⁶⁵ Za predpokladu, že pravidelná a primeraná údržba vozidla umožňuje vyhnúť sa nefunkčnosti poruchy EGR, okamžité riziká poškodenia, ktoré predstavujú konkrétne nebezpečenstvo pri riadení vozidla, *sú úplne vylúčiteľné*. Podľa môjho názoru teda nejde o problém týkajúci sa fungovania motora a bezpečnosti vozidla.

⁶⁶ Pozri judikatúru citovanú v bode 86 vyššie.

⁶⁷ Komisia tvrdí, že ak sa uvádza na odôvodnenie pomocnej stratégie obmedzenia emisií riziko *náhleho a nenapraviteľného* poškodenia *motora*, musí byť riadne preukázané a zdokumentované [Pozri oznámenie Komisie z 26. januára 2017 nazvané „Usmernenie týkajúce sa pomocných emisných stratégií a prítomnosti rušiacich zariadení, pokiaľ ide o uplatňovanie nariadenia (ES) č. 715/2007 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel so zreteľom na emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 5 a Euro 6)“ C(2017) 352 final, bod 2.2, s. 8].

⁶⁸ V prípade kladnej odpovede sa domnievam, že podmienka, podľa ktorej musí byť potreba zariadenia odôvodnená na účely bezpečnej prevádzky vozidla, stanovená v článku 5 ods. 2 písm. a) nariadenia č. 715/2007, je teda tiež splnená.

emisií znečisťujúcich látok, zohľadnil už záujmy výrobcov automobilov. Je teda na nich, aby sa prispôbili a aplikovali technické zariadenia vhodné na dodržiavanie týchto limitných hodnôt⁶⁹ bez toho, aby bola použitá technika nevyhnutne tou najlepšou možnou alebo povinne nariadenou.

130. Okrem toho, ako uviedol Súdny dvor v rozsudku X, 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 NO_x počas celej bežnej životnosti vozidiel.⁷⁰ 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 uvedené nariadenie by bolo zbavené svojej podstaty.⁷¹

131. Vzhľadom na vyššie uvedené úvahy navrhujem, aby Súdny dvor odpovedal na druhú otázku vo veci C-128/20, na druhú a tretiu otázku vo veci C-134/20, ako aj na druhú časť druhej otázky vo veci C-145/20 tak, že článok 5 ods. 2 písm. a) nariadenia č. 715/2007 sa má vykladať v tom zmysle, že rušiacie zariadenie, ktoré úplne zabezpečuje recirkuláciu výfukových plynov, len keď sa vonkajšia teplota pohybuje v rozmedzí 15 a 33 stupňov Celzia a keď je nadmorská výška nižšia ako 1 000 metrov, nepatrí pod výnimku zo zákazu takýchto zariadení, upravenú v tomto ustanovení, týkajúcu sa ochrany motora proti poškodeniu alebo havárii a bezpečnej prevádzky vozidla, ak toto zariadenie slúži hlavne na ochranu dielov ako ventil EGR, chladič EGR a filter pevných častíc.

C. O štvrtej otázke vo veci C-134/20

132. Svojou štvrtou otázkou vo veci C-134/20 sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa má článok 5 ods. 1 a 2 nariadenia č. 715/2007 vykladať v tom zmysle, že zákonnosť rušiaceho zariadenia závisí od otázky, či týmto zariadením bolo vybavené vozidlo už od výroby alebo či bolo nainštalované až neskôr v rámci opravy v zmysle článku 3 ods. 2 smernice 1999/44.

133. Podľa článku 3 ods. 2 smernice 1999/44 v prípade nesúladu tovaru v čase jeho dodania má spotrebiteľ právo buď na uvedenie tovaru do súladu, bez nákladov, opravením alebo nahradením v súlade s odsekom 3 tohto článku, alebo na primerané zníženie ceny alebo na odstúpenie od zmluvy, pokiaľ ide o tento tovar, v súlade s odsekmi 5 a 6 uvedeného článku.

134. V prejednávanej veci z návrhu na začatie prejudiciálneho konania vo veci C-134/20 vyplýva, že inštalácia rušiaceho zariadenia vo forme dotknutého softvéru mala za cieľ napraviť protiprávnosť prepínacej logiky a dosiahnuť súlad s ustanoveniami nariadenia č. 715/2007 prostredníctvom opravy. Táto otázka spočíva na predpoklade, že tento softvér umožnil dotknutému výrobcovi automobilov dosiahnuť tento cieľ. Vnútroštátnemu súdu prináleží, aby

⁶⁹ Európsky parlament vo svojej správe o vyšetrowaní vo veci merania emisií v automobilovom priemysle z 2. marca 2017, s. 44 uviedol, že „jazda pri veľmi nízkych teplotách okolia (alebo vo veľmi vysokých výškach, kde je nízky tlak vzduchu) môže predstavovať problém pre systémy EGR, kvôli možnému vytváraní sadzí, uhľovodíkov a kondenzátov, ktoré môžu upchať ventil EGR alebo medzichladič, a spôsobujú napríklad zvýšené emisie tuhých častíc alebo uhľovodíkových znečisťujúcich látok... Zdá sa však, že výrobcovia systémy EGR vypínajú neoprávnene rýchlo a neodôvodnene blízko teplôt použitých v skúšobnom cykle“.

⁷⁰ Rozsudok X, bod 113.

⁷¹ V tomto zmysle Súdny dvor vo svojej judikatúre odkazuje na všeobecnú zásadu, podľa ktorej musí mať ochrana verejného zdravia vo vzťahu k ekonomickým záujmom nespochybniteľne prednostný význam (rozsudok z 19. apríla 2012, Artegoda/Komisija, C-221/10 P, EU:C:2012:216, bod 99 a citovaná judikatúra).

vzhľadom na odpovede na skôr preskúmané otázky overil, či ide o taký prípad.⁷² V prípade zápornej odpovede by bolo rušiace zariadenie v každom prípade nezákonné na základe článku 5 ods. 1 a 2 tohto nariadenia.

135. Za predpokladu, že by predmetné rušiace zariadenie bolo vnútroštátnym súdom považované za také, že je v súlade s ustanoveniami nariadenia č. 715/2007, zastávam názor, že zákonnosť takéhoto zariadenia nezávisí od otázky, či ním bolo predmetné vozidlo vybavené už od výroby.

136. V prvom rade totiž znenie článku 3 bodu 10 nariadenia č. 715/2007 v spojení s článkom 5 ods. 1 a 2 tohto nariadenia nerozlišuje podľa toho, či rušiace zariadenie bolo vo vozidle od začiatku alebo či bolo nainštalované neskôr, keďže okamih inštalácie takéhoto zariadenia nie je v týchto ustanoveniach uvedený.

137. Ďalej v kontexte nariadenia č. 715/2007 článok 4 ods. 1 tohto nariadenia stanovuje, že výrobcovia preukážu, že *všetky nové náhradné zariadenia na reguláciu znečistenia*, pre ktoré sa vyžaduje typové schválenie a sú predávané alebo uvedené do prevádzky v Únii, boli schválené v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími opatreniami a že tieto povinnosti zahŕňajú dodržiavanie emisných limitov uvedených v prílohe I a vykonávacích opatrení uvedených v článku 5 uvedeného nariadenia. Okrem toho, podľa článku 10 ods. 1 nariadenia č. 692/2008, „výrobca zabezpečuje, aby náhradné zariadenia na reguláciu znečisťovania, určené na montáž do vozidiel s typovým schválením ES, patriace do pôsobnosti nariadenia [č. 715/2007] dostali typové schválenie ES ako samostatné technické jednotky v zmysle článku 10 ods. 2 smernice [2007/46], v súlade s článkom 12, článkom 13 a prílohou XIII k tomuto nariadeniu“. Z týchto ustanovení teda vyplýva, že všetky zariadenia na reguláciu znečisťovania, či už boli pôvodne namontované alebo pridané neskôr, musia spĺňať povinnosti stanovené nariadením č. 715/2007.

138. Napokon, ako už bolo uvedené, cieľom nariadenia č. 715/2007 je zabezpečiť vysokú úroveň ochrany životného prostredia. Predpoklad, podľa ktorého treba vychádzať len z dátumu výroby vozidla, by znamenal, že výrobcovia automobilov by neboli po uvedení vozidla do prevádzky povinní inštalovať rušiace zariadenie, ktoré je v súlade s ustanoveniami tohto nariadenia. Takýto predpoklad by bol v rozpore s cieľom uvedeného nariadenia. Na obchádzanie povinností stanovených v tom istom nariadení by totiž výrobcom stačilo nahradiť pôvodné zariadenie na reguláciu znečistenia v súlade s nariadením č. 715/2007 menej účinným rušiacim zariadením, ktoré by nezabezpečilo dodržiavanie limitných hodnôt stanovených pre NOx.

139. V dôsledku toho zastávam názor, že na štvrtú otázku vo veci C-134/20 treba odpovedať tak, že článok 5 ods. 1 a 2 nariadenia č. 715/2007 sa má vykladať v tom zmysle, že zákonnosť rušiaceho zariadenia nezávisí od otázky, či týmto zariadením bolo vybavené vozidlo už od výroby alebo či bolo nainštalované až neskôr v rámci opravy v zmysle článku 3 ods. 2 smernice 1999/44.

D. O prvej otázke vo veci C-145/20

140. Prvou otázkou vo veci C-145/20 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, ak je toto vozidlo vybavené nezákonným rušiacim zariadením v zmysle článku 3 bodu 10 tohto nariadenia v spojení s článkom 5 ods. 2 uvedeného nariadenia, aj keď uvedené vozidlo má platné typové schválenie ES.

⁷² Pozri najmä bod 126 vyššie.

141. Na úvod zdôrazňujem, že táto otázka spočíva na predpoklade, že dotknuté vozidlo má nezákonné rušiacie zariadenie v zmysle článku 3 bodu 10 nariadenia č. 715/2007 v spojení s článkom 5 ods. 2 tohto nariadenia. Ako som už uviedol,⁷³ vnútroštátnemu súdu prináleží overiť, či ide o taký prípad.

142. V prípade kladnej odpovede treba pripomenúť, že cieľom smernice 1999/44 je, ako sa uvádza v jej odôvodnení 1, zabezpečiť vysokú úroveň ochrany spotrebiteľov. Článok 2 ods. 1 smernice 1999/44 predovšetkým ukladá predávajúcemu povinnosť dodať tovar, ktorý je v súlade s kúpnu zmluvou.⁷⁴ Odôvodnenie 8 uvedenej smernice stanovuje, že na zjednodušenie využívania zásady súladu so zmluvou je prospešné zaviesť vyvrátiteľnú domnienku súladu so zmluvou, ktorá sa týka väčšiny bežných situácií a v prípade neexistencie konkrétnych zmluvných podmienok, ako aj v prípade, keď sa použije doložka minimálnej ochrany, prvky uvedené v tejto domnienke sa môžu použiť na stanovenie nesúladu tovaru so zmluvou.

143. Pokiaľ ide konkrétne o motorové vozidlá, poukazujem na to, že podľa odôvodnenia 3 smernice 2007/46 regulačné akty definujúce technické požiadavky „by sa mali snažiť zabezpečiť najmä vysokú úroveň bezpečnosti cestnej premávky, ochranu zdravia, ochranu životného prostredia, energetickú efektívnosť a ochranu proti neoprávnenému používaniu“⁷⁵. V tomto zmysle článok 3 bod 5 tejto smernice 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“. Uvedená 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“. Okrem toho 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.

144. Z týchto ustanovení vyplýva, že v rámci typového schválenia ES musia dotknuté vozidlá spĺňať požiadavky uvedené v prílohe IV smernice 2007/46, najmä požiadavky týkajúce sa rušiacich zariadení. Ak to tak nie je, tieto vozidlá nemajú presné osvedčenie o zhode uvedené v článku 18 ods. 1 tejto smernice a definované v článku 3 bode 36 uvedenej smernice ako „doklad uvedený v prílohe IX^[76], 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“. Tento dokument je povinný pre registráciu alebo predaj podľa článku 26 ods. 1 tej istej smernice.

145. Porsche Inter Auto vo svojich písomných pripomienkach tvrdí, že spotrebiteľ očakáva od vozidla iba to, že na ňom môže jazdiť a že tak môže bezpečne urobiť bez toho, aby mal záujem na absolútnom súlade tohto vozidla so všetkými zákonnými požiadavkami. Treba však zdôrazniť, že toto stanovisko nezodpovedá zneniu článku 3 bodu 36 smernice 2007/46, ktorý sa týka dodržiavania *všetkých regulačných aktov* v čase výroby na účely vydania osvedčenia o zhode.

⁷³ Pozri bod 126 vyššie.

⁷⁴ Rozsudok z 3. októbra 2013, Duarte Hueros (C-32/12, EU:C:2013:637, body 25 a 26).

⁷⁵ Pozri, pokiaľ ide o zásady sekundárneho práva Únie v oblasti registrácie motorových vozidiel, návrhy, ktoré predniesol generálny advokát Wahl vo veci RDW a i. (C-326/17, EU:C:2018:760, body 29 až 38).

⁷⁶ Bod 0 prílohy IX smernice 2007/46 stanovuje, že „osvedčenie o zhode je vyhlásením, ktoré výrobca vozidiel poskytuje kupujúcemu, aby ho uistil, že ním zakúpené vozidlo je v súlade s právnymi predpismi Európskej únie platnými v čase jeho výroby“.

146. Keďže priemerný spotrebiteľ, ktorý je riadne informovaný a primerane pozorný a obozretný, môže očakávať, že regulačné požiadavky stanovené na účely typového schválenia ES vozidiel budú splnené, a to aj v prípade neexistencie osobitných zmluvných ustanovení, zdá sa mi jasné, že dotknuté vozidlo, ak nie sú splnené všetky tieto požiadavky, nie je v súlade s kúpnu zmluvou v zmysle smernice 1999/44.⁷⁷

147. Podľa môjho názoru totiž v prípade neexistencie presného osvedčenia o zhode dotknuté vozidlo nezodpovedá „popisu, ktorý poskytol predávajúci“ v zmysle článku 2 ods. 2 písm. a) smernice 1999/44. Toto vozidlo tiež nie je „vhodn[é] na akýkoľvek konkrétny účel požadovaný spotrebiteľom“ a nie je „vhodn[é] na účely, pre ktoré sa tovar rovnakého druhu bežne používa“ v zmysle článku 2 ods. 2 písm. b) a c) tejto smernice. Rovnako, pokiaľ ide o otázku vnútroštátneho súdu, uvedené vozidlo nemá „kvalitu a prevedenie, ktoré je bežné pri tovare rovnakého druhu a ktoré môže spotrebiteľ racionálne očakávať pri danom type tovaru“ v zmysle článku 2 ods. 2 písm. d) uvedenej smernice.

148. Ako zdôrazňuje Komisia, tento výklad potvrdzuje aj článok 7 smernice 2019/771, nazvaný „Objektívne požiadavky súladu“, ktorý v odseku 1 písm. a) uvádza, že okrem splnenia všetkých požiadaviek súladu stanovených v zmluve musí byť tovar vhodný na všetky účely, na ktoré by sa tovar rovnakého druhu bežne používal, s prípadným prihliadnutím na *akékoľvek existujúce právo Únie* a vnútroštátne právo, ako aj technické normy alebo, ak takéto technické normy neexistujú, kódexy správania platné pre dané konkrétne odvetvie.

149. Podľa môjho názoru skutočnosť, že na dotknutý typ vozidla sa vzťahuje typové schválenie ES, ktoré mu umožňuje jazdiť po ceste, nemôže zmeniť odpoveď, ktorú treba poskytnúť na položenú otázku.⁷⁸ Toto schválenie totiž mohlo byť okrem iného získané tak, že schvaľujúci orgán vtedy nevedel o existencii nezákonného zariadenia. Vo veci C-145/20 vnútroštátny súd uvádza, že dotknutý typ vozidla bol pôvodne schválený KBA, pričom prítomnosť prepínacej logiky nebola oznámená tomuto orgánu a že keby KBA vedel o tomto systéme, nevykonával by typové schválenie ES.

150. V dôsledku toho, hoci sa na dotknuté vozidlo vzťahuje typové schválenie ES vydané príslušným vnútroštátnym orgánom, nič to nemení na skutočnosti, že toto vozidlo nie je v súlade s kúpnu zmluvou v zmysle smernice 1999/44.

151. Preto navrhujem odpovedať na prvú otázku vo veci C-145/20 tak, že článok 2 ods. 2 písm. d) smernice 1999/44 sa má vykladať v tom zmysle, že motorové vozidlo, ktoré patrí do pôsobnosti nariadenia č. 715/2007, nemá kvalitu, ktorá je bežná pri tovare rovnakého druhu a ktorú môže spotrebiteľ racionálne očakávať, ak je toto vozidlo vybavené nezákonným rušiacim zariadením v zmysle článku 3 bodu 10 tohto nariadenia v spojení s článkom 5 ods. 2 uvedeného nariadenia, aj keď uvedené vozidlo má platné typové schválenie ES.

⁷⁷ V tomto zmysle Súdny dvor rozhodol, že osoba, ktorá nadobudla vozidlo, sa môže oprávnenne domnievať, že toto vozidlo je v súlade s právnymi predpismi záväznými pre automobilového výrobcu (rozsudok z 9. júla 2020, Verein für Konsumenteninformation, C-343/19, EU:C:2020:534, bod 37). Pokiaľ ide o analýzu, podľa ktorej vo vzťahoch medzi obchodníkmi a spotrebiteľmi musia byť výrobky a služby v súlade s legitímnym očakávaním spotrebiteľov, pozri CALAIS-AULOY, J.; TEMPLE, H., DEPINCÉ, M.: *Droit de la consommation*. Paris: Dalloz, 10. vydanie, 2020, s. 225 a nasl.

⁷⁸ Pozri v tomto zmysle rozsudok zo 4. októbra 2018, Komisia/Nemecko (C-668/16, EU:C:2018:802, body 85 až 89).

E. O tretej otázke vo veci C-145/20

152. Treťou otázkou vo veci C-145/20 sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa má článok 3 ods. 6 smernice 1999/44 vykladať v tom zmysle, že nesúlad spočívajúci v prítomnosti nezákonného rušiacoho zariadenia v dotknutom vozidle v zmysle článku 3 bodu 10 nariadenia č. 715/2007 v spojení s článkom 5 ods. 1 a 2 tohto nariadenia možno kvalifikovať ako „málo významný“ v prípade, že by si spotrebiteľ, aj keby vedel o existencii a fungovaní tohto zariadenia, aj tak toto vozidlo kúpil.

153. Ako vyplýva z judikatúry Súdneho dvora, článok 2 ods. 1 smernice 1999/44 ukladá predávajúcemu povinnosť dodať spotrebiteľovi tovar, ktorý je v súlade s kúpnu zmluvou. Z tohto hľadiska podľa článku 3 ods. 1 tejto smernice predávajúci zodpovedá spotrebiteľovi za akýkoľvek existujúci nesúlad v čase dodania tovaru. Tento článok 3 v odseku 2 vymenúva práva, ktoré môže spotrebiteľ uplatniť voči predávajúcemu v prípade nesúladu dodaného tovaru so zmluvou. V prvom rade má spotrebiteľ v súlade s odsekom 3 uvedeného článku právo požadovať uvedenie tovaru do súladu so zmluvou. Ak nie je možné dosiahnuť toto uvedenie do súladu, môže v druhom rade v súlade s odsekom 5 toho istého článku požadovať zníženie ceny alebo zrušenie zmluvy. Ako však vyplýva z odseku 6 tohto článku 3, pokiaľ je nesúlad dodaného tovaru so zmluvou málo významný, spotrebiteľ nie je oprávnený požadovať takéto zrušenie zmluvy a v tomto prípade má iba právo požadovať primerané zníženie kúpnej ceny predmetného tovaru.⁷⁹

154. Z článku 3 ods. 3 a 5 smernice 1999/44 v spojení s jej odôvodnením 10 vyplýva, že táto smernica uprednostňuje v záujme oboch zmluvných strán, namiesto samotného zrušenia zmluvy, plnenie tejto zmluvy prostredníctvom dvoch prostriedkov nápravy stanovených v prvom rade.⁸⁰

155. V prejednávanej veci vnútroštátny súd vo veci C-145/20 uvádza, že DS, ktorý voči spoločnosti Porsche Inter Auto uplatnil návrh na zrušenie kúpnej zmluvy týkajúcej sa vozidla 3, by ho aj tak kúpil, hoci za iných podmienok, keby bol vedel, že je vybavený prepínacou logikou, teda nezákonným rušiacim zariadením v zmysle článku 3 bodu 10 nariadenia č. 715/2007 v spojení s článkom 5 ods. 1 a 2 tohto nariadenia. Tento súd kladie túto otázku na základe predpokladu, že toto vozidlo je ešte stále vybavené nezákonným rušiacim zariadením v zmysle týchto ustanovení, aj po inštalácii predmetného softvéru.⁸¹

156. Na úvod chcem poukázať na to, že táto otázka spočíva na predpoklade, že DS by mohol žiadať zrušenie kúpnej zmluvy týkajúcej sa vozidla 3. Spotrebiteľ však môže podľa článku 3 ods. 5 smernice 1999/44 požadovať zrušenie zmluvy len vtedy, ak nemá nárok ani na opravu, ani na výmenu vadného tovaru, alebo ak predávajúci nepristúpil k týmto spôsobom nápravy v primeranej lehote alebo bez závažných ťažkostí pre spotrebiteľa., iba žeby podľa článku 3 ods. 6 tejto smernice bol nesúlad málo významný.⁸² Vnútroštátnemu súdu prináleží overiť, či vzhľadom na tieto podmienky DS nemá nárok ani na opravu, ani na výmenu vadného tovaru, alebo či Porsche Inter Auto nepristúpila ani k jednému z uvedených spôsobov nápravy.

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

⁷⁹ Rozsudok z 3. októbra 2013, Duarte Hueros (C-32/12, EU:C:2013:637, body 26 až 28).

⁸⁰ Rozsudok z 23. mája 2019, Füllä (C-52/18, EU:C:2019:447, bod 61).

⁸¹ Pripomínam, že vnútroštátnemu súdu prináleží overiť, či ide o taký prípad, ako bolo uvedené v bode 126 vyššie.

⁸² Rozsudok z 23. mája 2019, Füllä (C-52/18, EU:C:2019:447, bod 60).

⁸³ Posledný uvedený prípad sa netýka veci samej.

Vzhľadom na toto znenie zastávam názor, že vedomosť spotrebiteľa o nesúlade má objektívnu povahu. Táto podmienka je splnená napríklad vtedy, ak predávajúci informuje spotrebiteľa o nesúlade v čase predaja a spotrebiteľ následne kúpi tovar s úplnou znalosťou veci. Logicky sa tento spotrebiteľ nemôže ďalej dovolávať existencie tohto nesúladu.

158. Podľa môjho názoru sa článok 2 ods. 3 smernice 1999/44 nemôže uplatniť vo veci samej. Je totiž nesporné, že v čase predaja vozidla 3 DS nevedel o údajnom nesúlade a racionálne nemohol o ňom ani vedieť. Otázka položená vnútroštátnym súdom sa teda zakladá výlučne na hypotetickej disponovanosti DS nadobudnúť toto vozidlo, aj keby o uvedenom nesúlade vedel. Ide o subjektívny prvok, ktorý nemožno preukázať a ktorý sa môže meniť v čase, najmä v závislosti od informácií, ktoré má spotrebiteľ k dispozícii, pokiaľ ide o závažnosť nesúladu.⁸⁴

159. Smernica 1999/44 nedefinuje pojem „málo významný“ nesúlad⁸⁵. Okrem toho sa Súdny dvor priamo nevyjadril k rozsahu tohto pojmu.⁸⁶ Je ťažké poskytnúť všeobecnú definíciu takéhoto pojmu, keďže nesúlad závisí od konkrétnej situácie a musí byť určený v jednotlivých prípadoch v závislosti od zmluvy uzavretej medzi zmluvnými stranami. V každom prípade zastávam názor, že nesúlad, ktorý ohrozuje bezpečnosť a riadne fungovanie tovaru, nemá „málo významný“ charakter v zmysle článku 2 ods. 3 uvedenej smernice.⁸⁷ Nesúlad nie je takisto „málo významný“, ak tovar nezodpovedá ustanoveniam zmluvy. Napríklad ak si spotrebiteľ objedná vozidlo, pre ktoré špecifikuje, že má mať červenú farbu a keď mu je dodané vozidlo modrej farby, nesúlad nemožno považovať za „málo významný“, a mohlo by to viesť podľa článku 3 ods. 3 a 5 uvedenej smernice k zrušeniu zmluvy.

160. Je pravda, ako vyplýva z judikatúry Súdneho dvora, že cieľom článku 3 smernice 1999/44 je vytvoriť spravodlivú rovnováhu medzi záujmami spotrebiteľa a predávajúceho tým, že spotrebiteľovi ako slabšej zmluvnej strane zaručuje úplnú a účinnú ochranu v prípade, že predávajúci si riadne nesplnil zmluvné záväzky, pričom umožňuje zohľadniť dôvody ekonomickej povahy, na ktoré predávajúci poukáže.⁸⁸ V dôsledku toho zrušenie zmluvy, ktoré predstavuje najsilnejší spôsob nápravy, ktorý má spotrebiteľ k dispozícii, možno požadovať len vtedy, ak je nesúlad dostatočného významu.

161. Ako však bolo uvedené v bode 146 vyššie, priemerný spotrebiteľ, ktorý je riadne informovaný a primerane pozorný a obozretný, môže očakávať, že budú splnené regulačné požiadavky na účely typového schválenia ES vozidiel, a to aj v prípade neexistencie osobitných zmluvných ustanovení. V prípade nezákonného rušiaceho zariadenia v zmysle článku 5 ods. 1 a 2 nariadenia č. 715/2007

⁸⁴ V tejto súvislosti najmä nemožno od spotrebiteľa požadovať, aby predvídal výsledok analýzy týkajúcej sa právnej kvalifikácie nesúladu tovaru so zmluvou (pozri v tomto zmysle rozsudok z 3. októbra 2013, Duarte Hueros, C-32/12, EU:C:2013:637, bod 40).

⁸⁵ Pojem „málo významný“ nesúlad“ je uvedený už v návrhu smernice Európskeho parlamentu a Rady o predaji a záruke na spotrebný tovar z 18. júna 1996 [KOM(95) 520 v konečnom znení, s. 1]. Dôvodová správa k tomuto návrhu uvádza, že „v duchu kompromisu a s cieľom umožniť prebratie smernice prispôbené rôznym vnútroštátnym tradíciám sa pripúšťa, aby členské štáty obmedzili výber spotrebiteľa pre prípady málo významných prípadov nesúladu“ (s. 14). Smernica 1999/44 je okrem toho zrušená s účinnosťou od 1. januára 2022 smernicou 2019/771, ktorá tiež nedefinuje pojem „málo významný“ nesúlad“.

⁸⁶ Poukazujem na to, že vo veci, v ktorej bol vydaný rozsudok z 3. októbra 2013, Duarte Hueros (C-32/12, EU:C:2013:637, body 17, 18 a 20), si spotrebiteľ kúpil vozidlo vybavené vyklápacou strechou a v prípade dažďa vnikala cez strechu dovnútra tohto vozidla voda. Tento spotrebiteľ požiadal o zrušenie kúpnej zmluvy a vnútroštátny súd dospel k záveru, že nesúlad, ktorý viedol k sporu, ktorý prejednával, je „málo významný“ v zmysle článku 3 ods. 6 smernice 1999/44. Generálna advokátka Kokott v návrhoch, ktoré predniesla v tejto veci Duarte Hueros (C-32/12, EU:C:2013:128, bod 57), uviedla, že v porovnateľných veciach iné európske súdy, vrátane najvyšších súdov, vyhlásili, že vnikanie vody nemožno považovať za málo významný nesúlad a že skutočnosť, že vozidlo je aj napriek vnikaniu vody naďalej použiteľné ako prepravný prostriedok, nebola v týchto rozhodnutiach relevantná.

⁸⁷ Pozri v tomto zmysle DUROVIC, M.: Consumer sales law in the European Union. In: *Comparative Consumer Sales Law*, 2018, s. 1 – 182, konkrétne s. 41.

⁸⁸ Rozsudok z 23. mája 2019, Füllä (C-52/18, EU:C:2019:447, bod 41 a citovaná judikatúra).

nie je osvedčenie o zhode presné.⁸⁹ Podľa článku 26 ods. 1 smernice 2007/46 členské štáty zaregistrujú vozidlá a umožnia ich predaj alebo uvedenie do prevádzky v premávke len vtedy, ak sú tieto vozidlá vybavené platným osvedčením o zhode vydaným v súlade s článkom 18 tejto smernice.

162. Preto, ako bolo uvedené v odpovedi na prvú otázku položenú vo veci C-145/20, vozidlo najmä nemá kvalitu, ktorá je bežná pri tovare rovnakého druhu a ktorú môže spotrebiteľ racionálne očakávať v zmysle článku 2 ods. 2 písm. d) smernice 1999/44 v situácii, keď je toto vozidlo vybavené nezákonným rušiacim zariadením v zmysle článku 5 ods. 1 a 2 nariadenia č. 715/2007.

163. Za týchto podmienok sa domnievam, že nesúlad uvedeného vozidla so zmluvou, ktorý vyplýva z použitia takéhoto zariadenia, nemožno považovať za „málo významný“ v zmysle článku 3 ods. 6 smernice 1999/44.

164. Na základe vyššie uvedených úvah navrhujem odpovedať na tretiu otázku vo veci C-145/20 tak, že článok 3 ods. 6 smernice 1999/44 sa má vykladať v tom zmysle, že nesúlad spočívajúci v tom, že v dotknutom vozidle sa nachádza nezákonné rušiac zariadenie v zmysle článku 3 bodu 10 nariadenia č. 715/2007 v spojení s článkom 5 ods. 1 a 2 tohto nariadenia, nemožno kvalifikovať ako „málo významný“ ani v prípade, že by si spotrebiteľ kúpil toto vozidlo, aj keby vedel o existencii a fungovaní tohto zariadenia.

V. Návrh

165. Vzhľadom na predchádzajúce úvahy navrhujem, aby Súdny dvor odpovedal na prejudiciálne otázky, ktoré položil Landesgericht Klagenfurt (Krajinský súd Klagenfurt, Rakúsko), Landesgericht Eisenstadt (Krajinský súd Eisenstadt, Rakúsko) a Oberster Gerichtshof (Najvyšší súd, Rakúsko), takto:

1. Článok 3 bod 10 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, zmeneného nariadením Komisie (ES) č. 692/2008 z 18. júla 2008, v spojení s článkom 5 ods. 1 tohto nariadenia sa má vykladať v tom zmysle, že „rušiac zariadenie“ je zariadenie, ktoré pri skutočnej jazde motorového vozidla zabezpečuje v plnom rozsahu recirkuláciu výfukových plynov, len keď sa vonkajšia teplota pohybuje v rozmedzí 15 a 33 stupňov Celzia a keď je nadmorská výška nižšia ako 1 000 metrov, a pri vybočení z tohto teplotného okna o 10 stupňov Celzia a pri prekročení nadmorskej výšky 1 000 metrov o 250 metrov sa miera recirkulácie výfukových plynov lineárne zníži až na 0, a tým dôjde k zvýšeniu emisií oxidov dusíka (NOx) nad hraničné hodnoty stanovené uvedeným nariadením.
2. Článok 5 ods. 2 písm. a) nariadenia č. 715/2007 v znení zmien sa má vykladať v tom zmysle, že rušiac zariadenie, ktoré úplne zabezpečuje recirkuláciu výfukových plynov, len keď sa vonkajšia teplota pohybuje v rozmedzí 15 a 33 stupňov Celzia a keď je nadmorská výška nižšia ako 1 000 metrov, nepatrí pod výnimku zo zákazu takýchto zariadení, upravenú v tomto ustanovení, týkajúcu sa ochrany motora proti poškodeniu alebo havárii a bezpečnej prevádzky vozidla, ak toto zariadenie slúži hlavne na ochranu dielov ako ventil EGR, chladič EGR a filter pevných častíc.

⁸⁹ Pozri tiež bod 144 vyššie.

3. Článok 5 ods. 1 a 2 nariadenia č. 715/2007 v znení zmien sa má vykladať v tom zmysle, že zákonnosť rušiaceho zariadenia nezávisí od otázky, či týmto zariadením bolo vybavené vozidlo už od výroby alebo či bolo nainštalované až neskôr v rámci opravy v zmysle článku 3 ods. 2 smernice Európskeho parlamentu a Rady 1999/44/ES z 25. mája 1999 o určitých aspektoch predaja spotrebného tovaru a záruk na spotrebný tovar.
4. Článok 2 ods. 2 písm. d) smernice 1999/44 sa má vykladať v tom zmysle, že motorové vozidlo, ktoré patrí do pôsobnosti nariadenia č. 715/2007 v znení zmien, nemá kvalitu, ktorá je bežná pri tovare rovnakého druhu a ktorú môže spotrebiteľ racionálne očakávať, ak je toto vozidlo vybavené nezákonným rušiacim zariadením v zmysle článku 3 bodu 10 tohto nariadenia v spojení s článkom 5 ods. 2 uvedeného nariadenia, aj keď uvedené vozidlo má platné typové schválenie ES.
5. Článok 3 ods. 6 smernice 1999/44 sa má vykladať v tom zmysle, že nesúlad spočívajúci v tom, že v dotknutom vozidle sa nachádza nezákonné rušiacie zariadenie v zmysle článku 3 bodu 10 nariadenia č. 715/2007 v znení zmien, v spojení s článkom 5 ods. 1 a 2 tohto nariadenia, nemožno kvalifikovať ako „málo významný“ ani v prípade, že by si spotrebiteľ kúpil toto vozidlo, aj keby vedel o existencii a fungovaní tohto zariadenia.