

Věc C-128/20

Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce

Datum doručení:

19. února 2020

Předkládající soud:

Landesgericht Klagenfurt (Rakousko)

Datum předkládacího rozhodnutí:

19. února 2020

Žalobkyně:

GSMB Invest GmbH & Co. KG

Žalovaná:

Auto Krainer Gesellschaft m.b.H.

[*omissis*]

USNESENÍ

VĚC

Žalobkyně

[*omissis*]

GSMB Invest GmbH & Co. KG

[*omissis*]

10245 Berlín
DEUTSCHLAND

[*omissis*]

Žalovaná

[*omissis*]

Auto Krainer Gesellschaft m.b.H.

[*omissis*]

9020 Klagenfurt am Wörthersee

[*omissis*]

o zaplacení částky:

21 111,27 eur [omissis]

A) Soudnímu dvoru Evropské unie se předkládají k rozhodnutí následující předběžné otázky:

1. *Musí být čl. 5 odst. 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla vykládán v tom smyslu, že je nepřipustné takové vybavení vozidla ve smyslu čl. 1 odst. 1 nařízení č. 715/2007, kdy je ventil pro recirkulaci výfukových plynů, tedy konstrukční část, která by mohla mít vliv na emise, konstruován tak, že míra recirkulace výfukových plynů, tedy podíl výfukových plynů, který je recirkulován, je upraven tak, že zajišťuje nízkoemisní režim pouze za teplot mezi 15 a 33 stupni Celsia a do výšky 1 000 m n. m. a mimo toto teplotní okno poklesne v průběhu deseti stupňů Celsia a ve výšce nad 1 000 m n.m. v průběhu 250 výškových metrů lineárně na nulu, a tím dochází ke zvýšení emisí NOx nad mezní hodnoty stanovené nařízením č. 715/2007?*
2. *Musí být slovní spojení „z důvodu ochrany motoru proti poškození nebo poruše“ obsažené v čl. 5 odst. 2 nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 715/2007 ze dne 20. června 2017 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla vykládáno v tom smyslu, že způsob úpravy výfukových plynů, který slouží především ochraně součástí, jako je ventil a chladič recirkulace výfukových plynů a filtr pevných částic, tato ustanovení o výjimce nesplňuje?*
3. *Musí být čl. 5 odst. 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla vykládán v tom smyslu, že způsob úpravy výfukových plynů, který zajišťuje úplnou funkčnost zařízení snižujících emise pouze v teplotním rozsahu 15 a 33 stupňů Celsia a do výšky 1 000 m n. m. (takzvané „teplotní okno“) a není proto v Evropě, a zejména v Rakousku, v převážné části roku plně funkční, nesplňuje podmínku stanovenou v čl. 5 odst. 1 - funkčnost při běžném použití - a představuje nepřipustné odpojovací zařízení?*

B) [omissis] [přerušení řízení]

ODŮVODNĚNÍ

I.) Předmět původního řízení:

Žalobou ze dne 27. prosince 2017 se žalobkyně domáhá vrácení plnění z kupní smlouvy na vozidlo VW, Caddy Maxi Comfortline 4MOTION, 2.0 l TDI, kterou uzavřela s žalovanou dne 9. ledna 2011 [omissis], oproti platbě úhrady za používání. Žalobkyně uzavřela kupní smlouvu s přesvědčením, že kupuje nový vůz, který je ekologický, má nízké emise výfukových plynů a CO₂, je uživatelsky přívětivý, má platné schválení typu a jeho emise výfukových plynů jsou v souladu se zákonnými ustanoveními.

Výrobce vozidla, společnost Volkswagen AG, aplikovala v rámci aktualizace softwaru nové teplotní okno. Vozidla tak po aktualizaci softwaru vypínají čištění výfukových plynů při venkovní teplotě nižší než 15 stupňů Celsia a vyšší než 33 stupňů Celsia, jakož i v nadmořské výšce nad 1 000 m n. m. Toto teplotní okno představuje **nepřípustné odpojovací zařízení**. Výjimka povolující toto teplotní okno ve smyslu článku 5 nařízení není splněna, obzvláště v případě, kdy omezení čištění výfukových plynů při teplotách nižších než 15 stupňů, vyšších než 33 stupňů resp. v nadmořské výšce nad 1 000 m n. m. nevede přímo k poškození motoru a tedy neslouží jeho ochraně.

Žalovaná popírala uplatněné nároky, co do jejich základu i výše, navrhovala, aby žaloba byla zamítnuta a žalované byla uložena náhrada nákladů řízení, a svůj návrh odůvodnila ve zkratce takto:

Takzvané „teplotní okno“, tedy pomalé snižování míry recirkulace výfukových plynů v závislosti na okolní teplotě, používají všichni výrobci naftových vozidel třídy Euro-5. Kraftfahrt-Bundesamt (Spolkový úřad pro silniční dopravu, dále jen „KBA“) byl jako úřad pro schvalování typu s touto skutečností obeznámen a považoval ji za přípustné opatření ve smyslu nařízení č. 715/2007. Mimoto kladl KBA také při kontrole aktualizace softwaru velký důraz na ověření životnosti zařízení na snižování emisí a po detailní kontrole konstatoval, že aktualizace softwaru nemá žádné negativní dopady na životnost zařízení na snižování emisí.

II.) Právní rámec

Žalobkyně opírá svůj návrh na navrácení plnění z kupní smlouvy o rozpor s dobrými mravy podle § 879 odst. 1 Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch (všeobecný občanský zákoník, dále jen „ABGB“). Ve fungujícím právním systému - jako je ten evropský - může při koupi auta každý kupující očekávat, že když si zakoupí vozidlo, nebude toto vozidlo manipulováno výrobcem. Společnost Volkswagen instalovala do zhruba 8,5 milionů vozidel na celém světě nepřípustná odpojovací zařízení, přičemž se jednalo o klamavé jednání vůči orgánům dohledu a spotřebitelům, jehož jediným cílem byla maximalizace zisku. To je v rozporu s přirozeným chápáním práva každého poctivého člověka a tedy v rozporu s dobrými mravy ve smyslu § 879 odst. 1 ABGB.

Ustanovení § 879 odst. 1 ABGB zní:

Smlouva, která odporuje zákonnému zákazmu nebo dobrým mravům, je neplatná.

Dále žalobkyně opírá svůj návrh o záruku podle § 932 odst. 4 ABGB.

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

Přebírající může z důvodu vady požadovat vylepšení (opravu nebo dodání chybějícího), výměnu věci, přiměřené snížení úplaty (snížení ceny) nebo zrušení smlouvy (navrácení plnění) (odst. 1).

Není-li vylepšení ani výměna možná nebo pro předávajícího spojena s nepřiměřeně vysokými náklady, má přebírající právo na snížení ceny, nebo, nejedná-li se o nepatrnou vadu, právo na navrácení plnění. To samé platí, když předávající vylepšení nebo výměnu odmítne nebo je neprovede v přiměřené lhůtě, když by tyto způsoby nápravy byly pro přebírajícího spojeny se značnými nepříjemnostmi nebo když by pro něj byly ze závažných důvodů spočívajících v osobě předávajícího neúnosné (odst. 4).

III.) Nezbytnost rozhodnutí Soudního dvora

[omissis] [dále vyloženo]

IV. K předběžným otázkám:

Relevantní předpisy unijního práva

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla (dále jen „nařízení č. 715/2007“) mimo jiné stanoví:

Bod 12 odůvodnění:

Mělo by se pokračovat v úsilí o uplatňování přísnějších emisních limitů, včetně snížení emisí oxidu uhličitého a zajistit, aby se limity týkaly skutečného výkonu vozidel při provozu.

Článek 3 bod 10:

„odpojovacím zařízením“ se rozumí konstrukční prvek vozidla, který snímá teplotu, rychlost vozidla, otáčky motoru, zařazený rychlostní stupeň, podtlak v sacím potrubí nebo jakýkoli jiný parametr, aby se aktivovala, měnila, zpomalovala nebo deaktivovala činnost jakékoli části systému regulace emisí, která snižuje účinnost systému regulace emisí za podmínek, jejichž výskyt lze očekávat při běžném provozu a používání vozidla.

Článek 5:

(1) Výrobce vybaví vozidla tak, aby konstrukční části, které by mohly mít vliv na emise, byly navrženy, konstruované a namontované tak, aby vozidlo při běžném použití vyhovovalo tomuto nařízení a jeho prováděcím opatřením.

(2) Použití odpojovacích zařízení snižujících účinnost systému regulace emisí se zakazuje. Zákaz neplatí v těchto případech:

a) potřeba tohoto zařízení je oprávněná z důvodu ochrany motoru proti poškození nebo poruše a bezpečného provozu vozidla nebo

b) zařízení je funkční pouze při startování motoru nebo

c) podmínky jsou v podstatné míře zahrnuty do zkušebních postupů pro ověřování emisí způsobených vypařováním a průměrných emisí z výfuku.

Nařízení č. 692/2008 stanoví v čl. 3 bodě 9 následující:

Zkouška typu 6 pro měření emisí při nízkých teplotách, stanovená v příloze VIII, se nepoužije na vozidla se vznětovým motorem.

Při žádosti o schválení typu výrobci nicméně schvalovacímu orgánu předloží informace prokazující, že zařízení pro následné zpracování NOx dosahuje dostatečně vysoké teploty pro účinné fungování, a to před uplynutím 400 sekund po studeném startu za teploty -7 °C, jak je popsáno ve zkoušce typu 6.

Kromě toho výrobce schvalovacímu orgánu poskytne informace o strategii fungování systému recirkulace výfukových plynů, včetně jeho fungování za nízkých teplot.

Tyto informace rovněž zahrnou popis veškerých dopadů na emise.

Schvalovací orgán neudělí schválení typu, pokud poskytnuté informace dostatečně neprokáží, že zařízení pro následné zpracování skutečně dosahuje dostatečně vysoké teploty pro účinné fungování ve stanoveném časovém úseku.

Schvalovací orgán na žádost Komise poskytne informace o výkonu zařízení pro následné zpracování NOx a systému recirkulace výfukových plynů za nízkých teplot.

Odůvodnění předběžné otázky

[omissis]

Konkrétním podnětem předmětné žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce jsou mimo jiné rozsudky Landgericht Stuttgart (zemský soud ve Stuttgartu, Německo)

ze dne 17. ledna 2019 [omissis] a Landgericht Düsseldorf (zemský soud v Düsseldorfu, Německo) ze dne 31. července 2019 [omissis].

Landgericht Stuttgart (zemský soud ve Stuttgartu, Německo) uvádí v bodech 1. a 2. odůvodnění rozsudku:

„1. Je-li recirkulace výfukových plynů, která se používá ke snížení emisí oxidu dusíku (NOx) v motorovém vozidle, při nízkých vnějších teplotách snížena (tzv. „teplotní okno“), jedná se o (nepřípustné) odpojovací zařízení ve smyslu čl. 5 odst. 2, čl. 3 bodu 10 nařízení (ES) č. 715/2007. Není relevantní, v jaké míře je recirkulace výfukových plynů snížena, neboť čl. 5 odst. 2, čl. 3 bod 10 nařízení (ES) 715/2007 nerozlišuje podle míry pozměnění systému kontroly emisí.

2. Takovéto zařízení na úpravu výfukových plynů není přípustné na základě výjimky podle čl. 5 odst. 2 písm. a) nařízení (ES) č. 715/2007 z důvodu ochrany motoru, pokud existují jiná technická řešení v souladu s nejlepší dostupnou technikou, a to nezávisle na tom, jsou-li ekonomicky podstatně nákladnější.

3. Z povinnosti poskytnout informace, kterou normotvůrce stanovil v čl. 3 bodě 9 prováděcího nařízení č. 692/2008, navíc pro vozidla jasně vyplývá, že další teplotní okno za nízkých teplot není odůvodněné.

4. Nepotřebné je ve smyslu čl. 5 odst. 2 druhé věty písm. a) nařízení (ES) č. 715/2007 takové odpojovací zařízení, které z hlediska motoru pracuje téměř neustále (při vnějších teplotách nižších než 7°C) a je tedy v rozporu s cíli nařízení.“

Landesgericht Klagenfurt (zemský soud v Klagenfurtu, Rakousko) se s tímto odůvodněním ztotožnil. Podle názoru Landesgericht Klagenfurt (zemský soud v Klagenfurtu, Rakousko) vyplývá z čl. 3 bodu 10 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla, že takzvané „teplotní okno“ představuje nepřípustné odpojovací zařízení ve smyslu uvedeného nařízení. Je tomu zejména proto, že ve většině zemí Evropské unie, zejména v Rakousku, Německu a Švýcarsku, se teplota prostředí pohybuje převážně pod 15°C a z důvodu zeměpisné polohy těchto zemí vozidla často jezdí v oblastech, které se nachází ve výškách 1 000 m n.m., a tyto podmínky tedy odpovídají „běžnému provozu“ vozidla stanovenému v čl. 3 bodu 10 nařízení (ES) č. 715/2007. Zvýhodnění podle čl. 5 odst. 2 druhé věty písm. a) nařízení (ES) č. 715/2007, které slouží ochraně motoru, proto není možným právním základem pro odpojovací zařízení, která se aktivují při „běžném“ používání vozidel. Platí to zejména pro provoz při teplotě prostředí nižší než 15°C. Článek 3 bod 9 prováděcího nařízení (ES) č. 692/2008 stanoví, do jaké doby po studeném startu motoru musí být zajištěna úplná funkčnost. Zařízení pro následné zpracování NOx musí podle tohoto ustanovení po studeném startu za teploty -7°C dosáhnout dostatečně vysoké teploty pro účinné fungování během 4

vteřin. Schvalovací orgán nesmí v této souvislosti udělit schválení typu, pokud nebyly tyto podmínky pro schválení typu dostatečně prokázány. Z této povinnosti však lze vyvodit závěr, že normotvůrce jasně stanovil, že kromě této výjimky neexistuje žádný jiný důvod pro další teplotní okno. Stávající teplotní okno, které zajišťuje plnou funkčnost zařízení na snížení emisí pouze v rozsahu teplot od 15 do 33 stupňů Celsia a do nadmořské výšky 1 000 m n. m. (takzvané „teplotní okno“) a není tedy v Evropě, zejména v Rakousku, během roku za běžných provozních podmínek plně funkční, nesplňuje podmínky ustanovení čl. 5 odst. 1 nařízení (ES) 715/2007 a představuje nepřipustné odpojovací zařízení.

[*omissis*]

Klagenfurt 19. února 2020

[*omissis*] [poznámky]

PRACOVNÍ DOKUMENT