

Anonymizovaná verze

Překlad

C-134/20 – 1

Věc C-134/20

Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce

Datum doručení:

11. března 2020

Předkládající soud:

Landesgericht Eisenstadt (Rakousko)

Datum předkládacího rozhodnutí:

29. ledna 2020

Žalobce:

JR

Žalovaná:

Volkswagen AG

[omissis]

RAKOUSKÁ REPUBLIKA

LANDESGERICHT EISENSTADT (zemský soud v Eisenstadtu, Rakousko)

[omissis]

USNESENÍ

VĚC:

žalobce

[omissis]

JR

[omissis] Vídeň

žalovaná

[omissis] Wolfsburg

o zaplacení částky

22 238,64 eur [omissis]

1. Soudnímu dvoru Evropské unie se k rozhodnutí předkládají následující předběžné otázky:

- a) *Je třeba vykládat 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 v tom smyslu, že je nepřijatelné takové vybavení vozidla ve smyslu čl. 1 odst. 1 nařízení č. 715/2007, jestliže je ventil recirkulace 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 regulován tak, že ventil zajišťuje chod s nízkým obsahem škodlivých látek pouze při teplotě mezi 15 a 33 °C a jen ve výšce nižší než 1 000 metrů nad mořem a mimo toto teplotní okno v mezích deseti stupňů Celsia a ve výšce nad 1 000 metrů nad mořem postupně v rámci 250 výškových metrů klesá lineárně až na nulu, a tím dochází ke zvýšení emisí NOx nad mezní hodnoty stanovené nařízením č. 715/2007?*
- b) *Má pro posouzení otázky pod písm. a) význam, zda uvedené vybavení vozidla je nezbytné k ochraně motoru před poškozeními?*
- c) *Má pro posouzení otázky pod písm. b) dále význam, zda část motoru, kterou je třeba chránit před poškozením, je ventil recirkulace výfukových plynů?*
- d) *Má pro posouzení otázky pod písm. a) význam, zda vybavení vozidla uvedené v otázce pod písm. a) již bylo namontováno do vozidla při jeho výrobě nebo zda úprava ventilu recirkulace výfukových plynů popsaná v otázce pod písm. a) má být do vozidla vmontována jako oprava ve smyslu čl. 3 odst. 2 směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/44/ES ze dne 25. května 1999 o některých aspektech prodeje spotřebního zboží a záruk na toto zboží?*

2. Řízení se přerušuje do doby, než Soudní dvůr Evropské unie vydá rozhodnutí o předběžné otázce [omissis].

ODŮVODNĚNÍ

I. Popis skutkového stavu

V roce 2013 si **žalobce** zakoupil vozidlo typu VW Touran Comforline BMT TDI (dále jen „předmětné vozidlo“) za kupní cenu 27 600 eur. Předmětné vozidlo je vybaveno naftovým motorem EA189 o objemu 1,6 l a s výkonem 77 kW.

Žalovaná je mateřskou společností skupiny VW, má své sídlo v Německu a od podzimu 2015 je předmětem veřejné debaty na téma „emisní skandál“.

Konkrétně má předmětné vozidlo [omissis] následující (relevantní) vlastnosti:

Značka:	Volkswagen VW
[omissis]	[omissis]
Pohon:	Naftový motor
[omissis]	[omissis]
Emisní norma:	EURO 5
Emise z výfuku:	566/2011F
CO:	0,1354
NOx:	0,1362
(T) HC+NOx:	0,1666
[omissis]	[omissis]
Celková spotřeba paliva:	4,5 l/100 km (CO2 119 g/km)

Předmětné vozidlo je vybaveno interním zařízením pro snižování znečišťujících látek zabudovaným do motoru, a sice ventilem recirkulace výfukových plynů, (dále jen „**EGR ventil**“). Předmětné vozidlo je vybaveno systémem následného zpracování výfukových plynů prostřednictvím filtru pevných částic, avšak nikoli pro emise NOx [omissis]. EGR ventil odvádí (zcela zjednodušeně) emise z výfuku motoru zpět do sacího systému motoru, aby zde nahradily část čerstvého vzduchu. Při spalování tak dochází ke snížení maximální teploty a průběh spalování se zpomaluje, což vede ke snížení emisí NOx. Na emise NOx má rovněž vliv okamžik a délka vstřiku paliva, jakož i konstrukce motoru. Pokud je však EGR ventil odstraněn nebo jeho funkce zastavena, nebude předmětné vozidlo schopno dodržet mezní hodnotu NOx stanovenou nařízením č. 715/2007. EGR ventil je součástí motoru.

Výrobce vybavil předmětné vozidlo, jakož i veškerá ostatní vozidla této řady s motorem EA189 tak, aby software zohledňoval dva režimy, **modus 0 (jízdní provoz)** a **modus 1 (nový evropský jízdní cyklus)**, (**New European Driving Cycle**) (**NEDC**). [omissis]

Je-li předmětné vozidlo uvedeno do provozu, nachází se vždy v módu 1 (nový evropský jízdní cyklus). Pokud software rozpozná testovací situaci, tedy provoz předmětného vozidla v rámci nového evropského jízdního cyklu, setrvá předmětné vozidlo v módu 1 (nový evropský jízdní cyklus). Jestliže software rozpozná, že se

předmětné vozidlo pohybuje mimo toleranční hodnoty nového evropského jízdního cyklu (odchylky od rychlostního profilu v rozmezí +/- 2 km/h nebo +/-1 s), přepne předmětné vozidlo do módu 0 (jízdní provoz). Tento proces je označován výrazy „**přepínací logika**“, „**skoková funkce**“ nebo také „**software pro manipulaci s emisemi**“. V módu 0 (jízdní provoz) je snižován poměr recirkulace výfukových plynů (dále jen „**míra recirkulace výfukových plynů**“), tedy podíl výfukových plynů, které jsou recirkulovány v motoru, čímž se změní okamžik a délka vstříku paliva. Předmětné vozidlo, které se pohybuje v módu 0 (jízdní provoz) v novém evropském jízdním cyklu, nesplňuje mezní hodnoty NOx podle nařízení č. 715/2007. Vzhledem k tomu, že se předmětné vozidlo ve skutečném jízdním provozu nachází téměř výlučně v módu 0 (jízdní provoz), nedodrží ani v tomto případě mezní hodnoty NOx.

Přepínací logika se stala obecně známou prostřednictvím dopisu United States Environmental Protection Agency (dále jen „**EPA**“) ze dne 18. září 2015, v němž byla tato logika popsána u vozidel vyráběných výrobcem pro trh v USA a označena jako porušení zákona. Nelze zjistit, zda a pokud ano, jakým způsobem se motory a software regulace motorů předmětného vozidla liší od konstrukce motorů a řídicího softwaru vozidel vyráběných výrobcem pro trh v USA. [omissis]

Předmětné vozidlo je technicky bezpečné a provozuschopné a může tak být (v tomto ohledu) neomezeně používáno v silničním provozu.

Pro žalobce bylo při koupi důležité získat vozidlo s naftovým motorem s nízkou spotřebou. [omissis] Kdyby žalobce věděl, že předmětné vozidlo nesplňuje zákonné požadavky z důvodu softwaru pro manipulaci s emisemi, předmětné vozidlo by si nezakoupil.

[omissis]

Dopisem generálního dovozce vozidel VW v Rakousku, kterým je Intercar Austria GmbH, ze dne 8. října 2015 byl žalobce informován o tom, že u předmětného vozidla budou zapotřebí dodatečné práce a že výrobce ponese náklady na veškeré nezbytné opravy na předmětném vozidle. Z celkového kontextu tohoto dopisu lze vyvodit, že hodnoty NOx uvedené ve schválení typu se odchyľují od skutečných hodnot. Žalobce byl také vyzván, aby si nechal nahrát **aktualizaci**, která odstraní přepínací logiku. Aktualizace byla vyvinuta žalovanou a nainstalována do předmětného vozidla.

Přinejmenším po aktualizaci má EGR ventil, tedy konstrukční prvek, který by mohl mít vliv na emise, takovou funkci, že míra recirkulace výfukových plynů je regulována tak, že režim s nízkým obsahem škodlivých látek je zajištěn jen mezi 15 a 33 stupni Celsia a v nadmořské výšce pod 1000 metrů, a mimo toto teplotní okno se v průběhu 10 stupňů Celsia a v nadmořské výšce nad 1000 metrů v průběhu 250 výškových metrů míra recirkulace výfukových plynů lineárně snižuje na hodnotu nula (tento proces je dále označován jako „**teplotní okno**“). Snižováním míry recirkulace výfukových plynů na hodnotu nula dochází ke zvýšení emisí

NOx nad mezní hodnoty stanovené nařízením č. 715/2007. Aktualizace provádí i další změny, které - ve srovnání se stavem před aktualizací - vedou ke změně emisí. Z důvodu nedostatku informací o této aktualizaci nemohou být tyto změny, s výjimkou systému teplotního okna, zjištěny.

Nelze konstatovat, že je teplotní okno potřebné pro ochranu motoru před poškozením. Nelze konstatovat, že aktualizace nepříznivě mění spotřebu, produkci sazí, výkon a celkový nájezd. Nelze konstatovat, že při provedení aktualizace bez zřízení teplotního okna nebudou (moci) být dodrženy požadavky nařízení č. 715/2007 ohledně životnosti zařízení k regulaci znečišťujících látek ve smyslu čl. 4 odst. 2 nařízení č. 715/2007. V Rakousku jsou teploty po většinu roku nižší než 15 °C. Nelze prokázat, že se po provedení aktualizace snížila tržní hodnota předmětného vozidla.

Německý Kraftfahr-Bundesamt (Spolkový úřad pro silniční dopravu) („KBA“) technickou úpravu – a konkrétně aktualizaci - povolil a neodňal tedy schválení typu, přičemž (částečně z právního hlediska) konstatoval, že i) se nejedná o nepřipustné odpojovací zařízení; ii) stávající odpojovací zařízení jsou považována za přípustná; iii) limity emisí znečišťujících látek a další požadavky jsou dodrženy; iv) hodnoty spotřeby paliva a emisí CO₂ původně uvedené výrobcem byly potvrzeny technickou zkušební a v) dosavadní výkon motoru, maximální točivý moment a dosavadní hodnoty emisí hluku zůstaly nezměněny. KBA nemá žádné informace o softwaru, který výrobce používá pro aktualizaci, jelikož jejich předložení nepožadoval. Nelze zjistit, jaké (další) informace měl KBA k dispozici pro schválení aktualizace a pro výše uvedené závěry.

II. Hodnocení a relevance důkazů

Otázka, do jaké míry je nezbytné další provedení důkazů, závisí rovněž na právních otázkách týkajících se evropského práva, které je třeba zodpovědět. Stran těchto otázek a jejich relevance pro vnitrostátní řízení považuje soud skutkový stav za objasněný.

[*omissis*] [konkrétní údaje k provedenému dokazování]

III. 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 715/2007“) stanoví následující:

„Bod 15 odůvodnění

Komise by měla pravidelně posuzovat potřebu revize nového evropského jízdního cyklu jako zkušební postupu, který tvoří základ předpisů o ES schvalování typu s ohledem na emise. Je možné, že bude potřebná aktualizace nebo nahrazení zkušebních cyklů vzhledem ke změnám ve specifikacích vozidel a v chování řidičů. Je rovněž možné, že revize budou nutné k zajištění toho, aby skutečné emise odpovídaly emisím naměřeným při schvalování typu. Je také třeba zvážit použití přenosných měřicích systémů a zavedení způsobu právní úpravy spočívajícího ve stanovení mezních hodnot, které nelze překročit.

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.

Pro předmětné vozidlo platí mezní hodnoty emisí uvedené v tabulce 1 přílohy I (Euro 5) nařízení 715/2007.

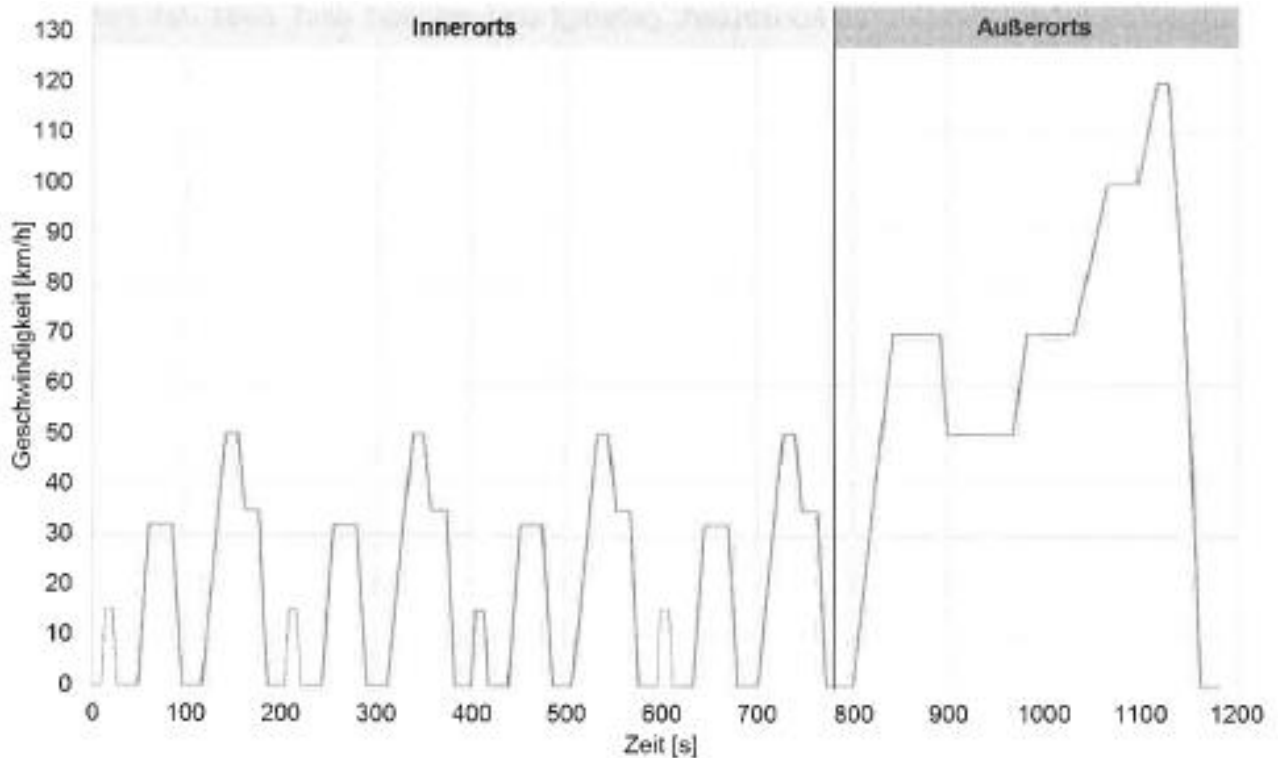
Tyto hodnoty musí být pro předmětné vozidlo zjištěny v rámci postupu registrace v souvislosti s uvedenou zkouškou typu 1 podle přílohy III nařízení Komise (ES) č. 692/2008 ze dne 18. července 2008, kterým se provádí a mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla (dále jen „nařízení 692/2008“).

Bod 3.1 přílohy III nařízení 692/2008 odkazuje ohledně technických požadavků na přílohu 4 předpisu EHK OSN č. 83. Tato příloha 4 popisuje provedení zkoušky typu I podle bodu 5.3.1 předpisu EHK OSN č. 83, přičemž dodatek 1 k této příloze upravuje jízdní cyklus, který musí být při této zkoušce dodržen.

Tento jízdní cyklus je v tomto usnesení a všeobecně označován jako „nový evropský jízdní cyklus“ a zkráceně jako „NEDC“. Zkouška vozidla podle bodu 5.3.1 předpisu EHK OSN č. 83 se provádí na jednom dynamometru a trvá 19 minut a 40 sekund (= 1180 sekund). Nový evropský jízdní cyklus sestává z části 1 „městský cyklus“ nebo „uvnitř obce“ (bod 5.3.1.2.2. předpisu EHK OSN č. 83) a

části 2 „mimoměstský cyklus“ nebo „mimo obec“ (bod 5.3.1.2.3. předpisu EHK OSN č. 83). Obě tyto části NEDC lze graficky zobrazit následovně:

Nový evropský jízdní cyklus (NEDC)



[omissis]

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

Zkouška typu 6 měřící emise při nízkých teplotách stanovená v příloze VIII se nepoužije na vozidla se vznětovým motorem.

Při žádosti o schválení typu výrobcí nicméně schvalovacímu orgánu předloží informace prokazující, že zařízení pro následné zpracování NO_x 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 v rozmezí stanoveného časového období.

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

IV. Vnitrostátní právní stav, předběžná otázka

1. Ke zpochybnění smlouvy z důvodu omylu:

Ustanovení § 871 ABGB (rakouský občanský zákoník) stanoví, že: „[p]okud některá ze stran jednala ohledně obsahu projevu vůle, který učinila nebo který učinila vůči druhé straně, v omylu, který se týká hlavní věci nebo její podstatné vlastnosti, k nimž přednostně směřoval projev vůle, není vůči ní toto jednání závazné, za předpokladu, že omyl byl vyvolán druhou stranou nebo jej musela druhá strana podle okolností zjevně rozpoznat anebo o něm byla ještě včas informována.

Tato právní úprava tak stanoví několik podmínek; v případě jejich splnění a podání odpovídající žaloby musí soud smlouvu konstitutivním rozsudkem zrušit *ex tunc*. K jednotlivým podmínkám relevantním pro rozhodnutí o předběžné otázce:

1.1 Existence omylu:

Ze skutkových okolností vyplývá, že žalobce měl za to, že nabývá vozidlo, které splňuje zákonné požadavky (unijního práva). Ze skutkových okolností dále vyplývá, že do předmětného vozidla zakoupeného žalobcem byla nainstalována přepínací logika. Tato přepínací logika je v rozporu s ustanoveními nařízení 715/2007 a zejména jeho článku 5. To vyplývá z toho, že EGR ventil a vstřikovací zařízení jsou konstrukčními prvky, které by mohly mít vliv na emise a byly zkonstruovány tak, že požadavkům nařízení č. 715/2007 odpovídají výlučně v průběhu provedení zkoušky typu 1 podle přílohy III nařízení 692/2008. V případě pohybu vozidla za běžných provozních podmínek jsou tyto konstrukční prvky řízeny vždy tak, že to není v souladu s nařízením 715/2007 a jeho prováděcími opatřeními.

Nejedná se ani o přípustné odpojovací zařízení ve smyslu čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007, neboť, jak správně tvrdí samotná žalovaná, se o žádné takové zařízení nejedná [omissis]. Na naprogramování je třeba naopak nahlížet právě tak, že v běžném jízdním provozu není předmětné vozidlo *a priori* vybaveno v souladu s požadavky nařízení 715/2007 (zejména čl. 5 odst. 1), takže (výjimečné) vypnutí konstrukčních prvků, které by mohly mít vliv na emise, a tím i vypnutí provozu odpovídajícího těmto požadavkům, se již vůbec nemůže uskutečnit. Předmětné vozidlo je naopak pouze výjimečně ve stavu (režim 1 [NEDC]), který splňuje požadavky.

Předmětné vozidlo tedy nespĺňuje zákonné požadavky (unijního práva). Žalobce byl ohledně této okolnosti uveden v omyl, takže tato podmínka je splněna.

1.2 Relevantnost omylu:

[omissis] ABGB umožňuje [omissis] dovolávat se omylu pouze v relativně úzkých mezích [omissis]. Takový omyl, který má za následek zrušení smlouvy, se obecně nazývá „významný“.

[omissis] V projednávané věci žalobce v okamžiku uzavření smlouvy očekával, že předmětné vozidlo bude splňovat zákonné požadavky (unijního práva). Jak bylo uvedeno výše, předmětné vozidlo tato očekávání nespĺňuje. Konkrétně je třeba si položit otázku, zda se v tomto případě jedná o mlčky předpokládanou vlastnost vzhledem k povaze právního jednání. [omissis] [omissis] [posouzení, zda se jedná o významný omyl] Omyl [omissis] je významný.

1.3 Podstatná povaha omylu:

Omyl je podstatný, pokud by jednající bez tohoto omylu právní jednání neučinil; omyl je pouze nepodstatný, pokud by jednající bez omylu učinil právní jednání jiným způsobem [omissis]

Ze skutkových okolností vyplývá, že kdyby žalobce věděl, že předmětný vůz z důvodu softwaru pro manipulaci s emisemi nespĺňuje zákonné požadavky, předmětný vůz by si nezakoupil.

Na základě výše uvedené právní situace je tedy třeba konstatovat, že omyl byl podstatný ve výše uvedeném smyslu, jelikož byl pro uzavření smlouvy kauzální. Pokud jsou tedy splněny ostatní podmínky, musí být smlouva zrušena.

1.4 Napadení žalobou:

Navzdory splnění předpokladů uvedených v bodech 1.1 až 1.3 může žalobce právní úkon napadnout pouze tehdy, pokud je splněna některá z následujících podmínek: i) omyl byl vyvolán druhou stranou, ii) omyl musela druhá strana zjevně rozpoznat, iii) osoba uvedená v omylu o svém omylu včas neinformovala, iv) obě smluvní strany jednaly ve společném omylu [omissis]. [Posouzení, zda je napadení omylu možné] Na základě právního posouzení lze tedy konstatovat, že žalobce může smlouvu napadnout.

1.5 Splnění nároku:

V rakouském právu je možné, aby obchodní partner osoby jednající v omylu zabránil právním následkům omylu tím, že tuto osobu uvede do takové situace, v jaké by byla, kdyby její mylná představa byla správná, jestliže tedy osoba jednající v omylu skutečně získá to, o čem se domnívala, že obdrží. Tím odpadne důvod její stížnosti a nemá proto důvod k podání žaloby.

[*omissis*] Žalovaná poukazuje na to, že žalobce v důsledku nahrání aktualizace, jak bylo popsáno výše, ztrácí právo podat žalobu a smlouvu tedy nelze zrušit.

Žalobce tvrdí, že nahráním aktualizace neztrácí právo podat žalobu a odůvodňuje to zejména tím, že se i v případě přepínací logiky jedná o právně nepřipustné vybavení.

Předkládající soud musí tedy pro účely vydání svého rozsudku zjistit, zda stav po aktualizaci představuje technické řešení, které je v souladu s požadavky unijního práva, a zejména nařízení č. 715/2007 a nařízení č. 692/2008. Pouze v takovém případě pozbyl žalobce právo na podání žaloby, smlouva nebude zrušena nebo kupní cena snížena, takže žaloba bude zamítnuta. [*omissis*]

Předložená otázka má tedy pro dotčené řízení povahu předběžné otázky.

V. K odůvodnění předběžné otázky:

Jednotlivé předběžné otázky byly položeny z důvodu, že neexistuje (ustálená) judikatura Soudního dvora týkající se výkladu čl. 5 odst. 1 nařízení č. 715/2007 v dotčeném kontextu. [*omissis*]

Touto tematikou se rakouské soudy intenzivně zabývají. [*omissis*] V těchto věcech je rovněž známo, že tato problematika zaměstnává také soudy jiných členských států, takže tyto otázky mají široký význam v celé EU.

[*omissis*]

Landesgericht Eisenstadt (zemský soud v Eisenstadtu, Rakousko),

[*omissis*]

Eisenstadt, 29. ledna 2020

[*omissis*]