

Anonymizované znenie

Preklad

C-134/20 – 1

Vec C-134/20

Návrh na začatie prejudiciálneho konania

Dátum podania:

11. marec 2020

Vnútroštátny súd:

Landesgericht Eisenstadt

Dátum rozhodnutia vnútroštátneho súdu:

29. január 2020

Žalobca:

JR

Žalovaná:

Volkswagen AG

[omissis]

RAKÚSKA REPUBLIKA

LANDESGERICHT EISENSTADT (Krajinský súd Eisenstadt, Rakúsko)

[omissis]

UZNESENIE

VEC:

Žalujúca strana

[omissis]

JR

[omissis] Viedeň

Žalovaná strana

[omissis] Wolfsburg

o:

22.238,64 eura [omissis]

1. Súdnemu dvoru Európskej únie sa predkladá návrh na začatie prejudiciálneho konania o týchto otázkach:

- a) *Má sa článok 5 ods. 1 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 z 20. júna 2007 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel so zreteľom na emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 5 a Euro 6) a o prístupe k informáciám o opravách a údržbe vozidiel (Ú. v. EÚ L 171, 2007, s. 1; ďalej len „nariadenie č. 715/2007“) vykladať v tom zmysle, že je neprípustným zariadenie vo vozidle v zmysle článku 1 ods. 1 nariadenia č. 715/2007, ktorého podstata spočíva v tom, že ventil recirkulácie výfukových plynov (EGR ventil), teda súčiastka, ktorá má pravdepodobne vplyv na hodnotu emisií, je konštruovaný tak, že pomer recirkulovaných výfukových plynov, teda podiel výfukových plynov, ktoré sú recirkulované, je riadený tak, že režim nízkej produkcie emisií funguje iba pri teplote od 15 do 33 °C a iba v nadmorskej výške menej ako 1000 metrov, a pri vybočení z tohto teplotného intervalu 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 č. 715/2007?*

- b) *Je pre posúdenie otázky a) relevantné, či je zariadenie vo vozidle uvedené v otázke a) nevyhnutné na to, aby chránilo motor pred poškodením?*
- c) *Je ďalej pre posúdenie otázky b) relevantné, či diel motora, ktorý sa má chrániť pred poškodením, je ventil recirkulácie výfukových plynov?*
- d) *Je ďalej pre posúdenie otázky a) relevantné, či zariadenie uvedené v otázke a) bolo zabudované už pri výrobe vozidla, alebo či má byť riadenie ventilu recirkulácie výfukových plynov opísané v otázke a) zabudované do vozidla ako oprava v zmysle článku 3 ods. 2 smernice 1999/44/ES Európskeho parlamentu a Rady z 25. mája 1999 o určitých aspektoch predaja spotrebného tovaru a záruk na spotrebný tovar?*
2. Konanie sa až do doručenia rozhodnutia Súdneho dvora Európskej únie o prejudiciálnych otázkach [omissis] prerušuje.

ODÔVODNENIE:

I. Skutkový stav:

V roku 2013 **žalobca** nadobudol vozidlo modelu VW Touran Comfortline BMT TDI (ďalej len „sporné vozidlo“) za kúpnu cenu 27 600 eur. V spornom vozidle [omissis] je zabudovaný vznetový motor typu EA189 s objemom 1,6 l a s výkonom 77 kW.

Žalovaná je materskou spoločnosťou skupiny VW, má sídlo v Nemecku a od jesene 2015 je predmetom verejnej diskusie na tému „emisný škandál naftových vozidiel“.

Sporné vozidlo má konkrétne [omissis] tieto (relevantné) vlastnosti:

Značka:	Volkswagen VW
[omissis]	[omissis]
Pohon:	Vznetový motor
[omissis]	[omissis]
Emisná norma:	EURO 5
Emisný režim podľa:	566/2011F
CO:	0,1354
NOx:	0,1362
(T) HC+NOx:	0,1666
[omissis]	[omissis]
Celková spotreba paliva:	4,5 l/100 km (CO2 119 g/km)

Sporné vozidlo je vybavené vnútromotorovým, resp. interným zariadením na reguláciu znečisťovania, a to ventilom recirkulácie výfukových plynov (ďalej len

„EGR ventil“). Sporné vozidlo má aj dodatočnú úpravu výfukových plynov pomocou filtra pevných častíc, tá sa však netýka emisií NO_x [omissis]. EGR ventil odvádza (veľmi zjednodušene) výfukové plyny z výfukového potrubia späť do sacieho traktu motora, aby tam nahradili časť čerstvého vzduchu. Pri spaľovaní sa tak zníži teplotná špička a priebeh spaľovania sa spomaľuje, v dôsledku čoho dochádza k zníženiu emisií NO_x. Na emisie NO_x má vplyv aj moment a trvanie vstreku paliva, ako aj konštrukcia motora. Ak si však odmyslíme EGR ventil, resp. ak ho vypneme, sporné vozidlo nie je schopné dodržať hraničnú hodnotu NO_x stanovenú nariadením č. 715/2007. EGR ventil je súčasťou motora.

Výrobca sporného vozidla vybavil sporné vozidlo, ako aj všetky ostatné vozidlá tejto série s motorom EA189 tak, že softvér obsahuje dva režimy, **Modus 0 (jazdná prevádzka)** a **Modus 1 (NEJC)**. [omissis]

Keď sa sporné vozidlo uvedie do chodu, stále sa nachádza v režime 1 (NEJC). Keď softvér odhalí kontrolu, teda prevádzku sporného vozidla v rámci NEJC, zostáva sporné vozidlo v režime 1 (NEJC). Keď softvér odhalí, že vozidlo sa pohybuje mimo tolerancií NEJC (odchýlky od rýchlostného profilu sú +/- 2 km/h, resp. +/- 1 s), sporné vozidlo sa prepne do režimu 0 (jazdná prevádzka). Tento proces sa opisuje výrazmi „**prepínacia logika**“, „skoková funkcia“ alebo aj „manipulačný softvér“. V režime 0 (jazdná prevádzka) sa pomer recirkulovaných výfukových plynov (ďalej len „**EGR pomer**“), teda podiel výfukových plynov, ktoré sú recirkulované, zníži, čím sa zmení moment a trvanie vstreku paliva. Sporné vozidlo pohybujúce sa v NEJC v režime 0 (jazdná prevádzka) nedodržiava hraničné hodnoty NO_x stanovené nariadením č. 715/2007. Keďže sporné vozidlo sa v reálnej jazdnej prevádzke takmer výlučne nachádza v režime 0 (jazdná prevádzka), ani tam nedodržiava hraničné hodnoty NO_x.

Prepínacia logika sa stala všeobecne známou prostredníctvom listu United States Environmental Protection Agency (Agentúra ochrany životného prostredia Spojených štátov, Spojené štáty americké; ďalej len „**EPA**“) z 18. septembra 2015, v ktorom bola opísaná prepínacia logika vo vozidlách výrobcu vyrábaných pre americký trh a v ktorom bola uznaná za porušenie zákona. Nie je možné zistiť, či a ak áno, akým spôsobom sa motory a riadiaci softvér motora sporného vozidla líšia od dizajnu motora a riadiaceho softvéru vozidiel, ktoré výrobca vyrobil pre americký trh. [omissis]

Sporné vozidlo je technicky bezpečné a pojazdné a preto môže byť (čo sa týka týchto aspektov) bez obmedzenia používané v cestnej premávke.

Pre žalobcu bolo pri kúpe dôležité, aby získal vozidlo s naftovým motorom s nízkou spotrebou. [omissis] Keby žalobca vedel, že pre manipulačný softvér sporné vozidlo nie je v súlade so zákonnými normatívmi, sporné vozidlo by si nekúpil.

[omissis]

Listom generálneho importéra pre vozidlá VW v Rakúsku spoločnosti Intercar Austria GmbH z 8. októbra 2015 bol žalobca informovaný o tom, že na spornom vozidle sa musia vykonať dodatočné práce a že výrobca poniesie náklady na všetky opravné úkony na vozidle nevyhnutné na tieto dodatočné práce. Z celkového kontextu tohto listu možno odvodiť, že hodnoty NOx uvedené v typovom schválení sa líšia od tých skutočných. Žalobca bol okrem toho vyzvaný, aby si nechal nahrať **aktualizáciu softvéru**, ktorá prepína logiku odstráni. Túto aktualizáciu vyvinula žalovaná a bola nainštalovaná do motorového vozidla.

Prinajmenšom po inštalovaní aktualizácie je EGR ventil, teda komponent, ktorý by mohol mať vplyv na emisie, konštruovaný tak, že EGR pomer je riadený tak, že režim nízkej produkcie výfukových plynov zabezpečuje iba pri teplotách od 15 do 33°C a v nadmorskej výške menej ako 1000 metrov a mimo tohto teplotného okna sa v priebehu 10°C a v nadmorskej výške viac ako 1000 metrov v priebehu 250 výškových metrov lineárne zníži až na 0 [omissis] (tento proces sa v ďalšom texte označuje skrátené „teplotné okno“). Znížením EGR pomeru na 0 dochádza k zvýšeniu emisií NOx nad hraničné hodnoty stanovené nariadením č. 715/2007. Aktualizácia softvéru realizuje aj ďalšie zmeny, ktoré – v porovnaní so stavom pred aktualizáciou softvéru – vedú k zmene produkcie emisií. Pre nedostatok informácií o tejto aktualizácii tieto zmeny – až na systematicku teplotného okna – nemožno zistiť.

Nemožno konštatovať, že teplotné okno je nevyhnutné na to, aby sa motor chránil pred poškodením. Nemožno konštatovať, že aktualizácia softvéru negatívne mení spotrebu, produkciu sadzí, výkon a celkovú životnosť. Nemožno konštatovať, že pri vykonaní aktualizácie softvéru bez toho, aby jej súčasťou bolo teplotné okno, nebudú (môcť byť) dodržané normatívy nariadenia č. 715/2007 týkajúce sa životnosti zariadení na reguláciu znečisťovania podľa článku 4 ods. 2 nariadenia č. 715/2007. V Rakúsku sú teploty po väčšinu roka nižšie ako 15°C. Nemožno konštatovať, že po inštalovaní aktualizácie sa zníži trhovú hodnotu sporného vozidla.

Nemecký Kraftfahr-Bundesamt (Spolkový úrad pre cestnú dopravu, Nemecko; ďalej len „KBA“) [omissis] povolil technickú prestavbu [omissis] – konkrétne aktualizáciu softvéru – a (tým) neodňal typové schválenie, pričom KBA (čiastočne z právneho hľadiska) konštatoval, že i) nejde o zakázané rušiacie zariadenie; ii) existujúce rušiacie zariadenia sú kvalifikované ako prípustné; iii) hraničné hodnoty znečisťujúcich emisií a ostatné požiadavky sú dodržané; iv) hodnoty spotreby paliva a emisií CO₂ pôvodne uvedené výrobcom potvrdila technická služba a v) doterajší výkon motora, najvyšší krútiaci moment a doterajšie hodnoty hlučnosti zostali nezmenené. KBA nemá poznatky o softvéri, ktorý výrobca používa pre aktualizáciu softvéru, pretože jeho predloženie si nevyžiadal. Nemožno zistiť, ktoré (ďalšie) informácie mal KBA k dispozícii na schválenie aktualizácie softvéru a pre konštatovanie vyššie uvedených zistení.

II. Hodnotenie dôkazov a ich relevancia:

Do akej miery je potrebné ďalšie dokazovanie, závisí aj od právnych otázok európskeho práva, ktoré treba zodpovedať. Vo vzťahu k týmto otázkam a ich relevancii pre vnútroštátne konanie je podľa názoru súdu skutkový stav vyjasnený.

[omissis] [Podrobnosti o vykonanom dokazovaní]

III. Právny základ EÚ:

Nariadenie 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 (ďalej len „nariadenie č. 715/2007“) okrem iného ustanovuje toto:

Odôvodnenie 15:

Komisia by mala pravidelne posudzovať potrebu revízie nového európskeho jazdného cyklu, ako skúšobného postupu, ktorý tvorí základ predpisov o typovom schválení ES vo vzťahu k emisiám. Možno bude potrebná aj aktualizácia alebo nahradenie skúšobných cyklov tak, aby odrážali zmeny v špecifikácii vozidiel a v správaní vodičov. Možno budú potrebné úpravy na zabezpečenie toho, aby skutočné emisie zodpovedali emisiám nameraným pri typovom schválení. Bolo by taktiež potrebné zvážiť použitie prenosných systémov merania emisií a zavedenie regulačného pojmu „nepresahujúci“.

Článok 5:

(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;

c) podmienky sú zväčša zahrnuté v skúšobných postupoch na overenie emisií z odparovania a priemerných výfukových emisií.

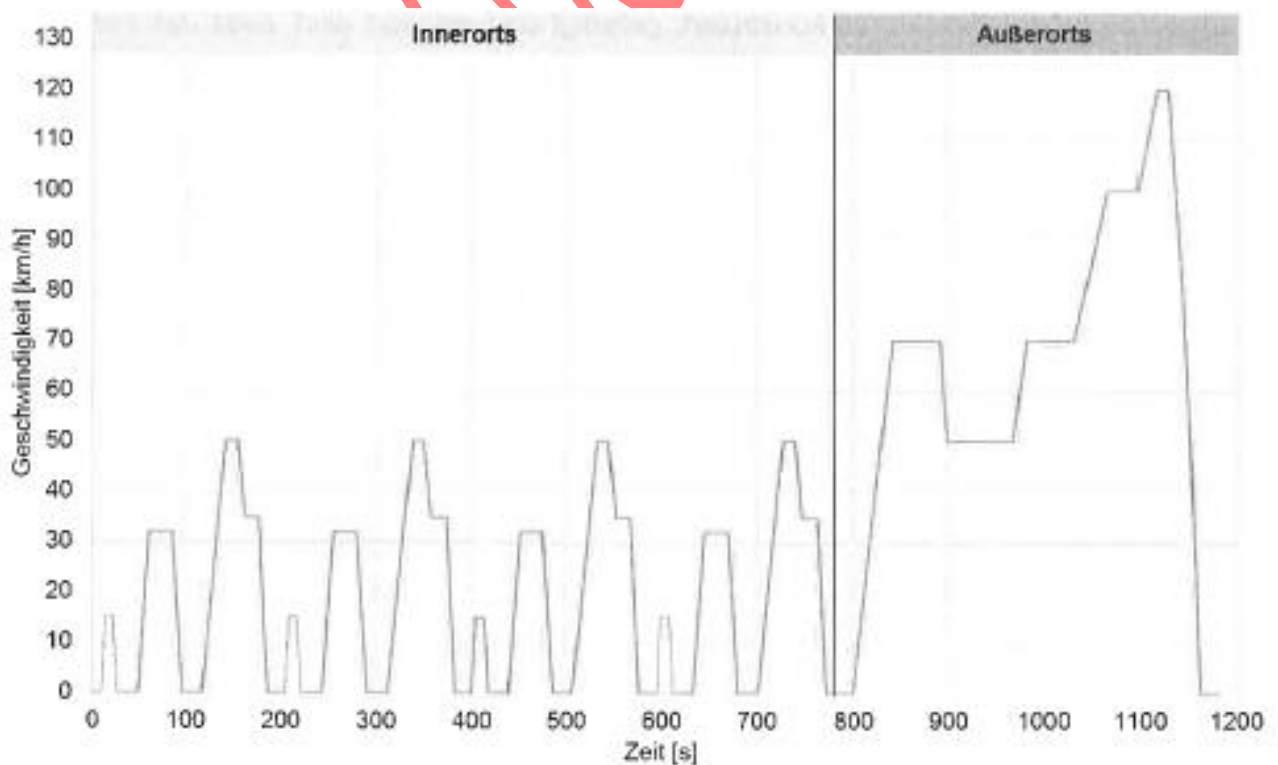
Na sporné vozidlo sa vzťahujú emisné limity uvedené v tabuľke 1 prílohy 1 (Euro 5) nariadenia č. 715/2007.

Tieto hodnoty sa pre sporné vozidlo majú zistiť v rámci schvaľovacieho procesu pomocou takzvanej skúšky typu 1 podľa Prílohy III nariadenia komisie (ES) č. 692/2008 z 18. júla 2008, ktorým sa vykonáva, mení a 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 (Ú. v. EÚ L 199, 2008, s. 1; ďalej len „nariadenie č. 692/2008“).

Bod 3.1 Prílohy III nariadenia č. 692/2008, čo sa týka technických predpisov, odkazuje na prílohu 4 k predpisu EHK OSN č. 83. Táto príloha opisuje vykonanie skúšky typu I podľa odseku 5.3.1 predpisu EHK OSN č. 83, pričom doplnok 1 k tejto prílohe 4 upravuje jazdný cyklus, ktorý pri tejto skúške treba dodržať.

Tento jazdný cyklus sa v tomto rozhodnutí a všeobecne nazýva „nový európsky jazdný cyklus“, skratene „NEJC“. Skúška vozidla podľa odseku 5.3.1 predpisu EHK OSN č. 83 sa vykonáva na valcovej skúšobnej stolici a trvá 19 minút a 40 sekúnd (= 1 180 sekúnd). Absolvuje sa pri tom NEJC, ktorý pozostáva z časti 1 s názvom „jazdný cyklus v meste“ alebo „v obci („Innerorts““ (odsek 5.3.1.2.2. predpisu EHK OSN č. 83) a časti 2 mimomestského jazdného cyklu alebo „mimo obce („Außerorts““ (odsek 5.3.1.2.3. predpisu EHK OSN č. 83). Obe tieto časti NEJC možno spoločne graficky zobraziť nasledovne:

Nový európsky jazdný cyklus (NEJC)



[omissis]

Nariadenie č. 692/2008 v článku 3 bode 9 stanovuje toto:

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 NOx 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 vrátane jeho fungovania pri nízkych teplotách.

Tieto informácie obsahujú aj opis všetkých vplyvov na emisie.

Schvaľovací orgán neudeľuje typové schválenie, ak poskytnuté informácie nie sú dostatočné na preukázanie skutočnosti, že zariadenie na dodatočnú úpravu skutočne dosiahne dostatočne vysokú teplotu pre efektívnu prevádzku v medziach projektovaného času.

Na žiadosť Komisie jej schvaľovací orgán poskytuje informácie o výkonnosti zariadení na dodatočnú úpravu NOx a systému EGR pri nízkych teplotách.

IV. Vnútroštátny právny stav/prejudiciálny charakter:

1. O napadnutí zmluvy pre omyl:

§ 871 ABGB stanovuje, že „*ak bola jedna zo strán v obsahu prejavu vôle, ktorý urobila alebo ktorý došiel druhej strane, v omyle, ktorý sa týkal hlavnej veci alebo jej podstatnej vlastnosti, ku ktorej predovšetkým smeroval, a bol vyjadrený úmysel, nevzniká jej žiadna povinnosť, ak druhá strana omyl podnietila alebo jej zjavne musel byť z okolností známy alebo ak sa ešte včas vysvetlil*“.

Táto právna úprava tak stanovuje viaceré predpoklady; v prípade ich existencie a príslušného vznesenia žaloby musí súd konštitutívnym rozsudkom zmluvu *ex tunc* zrušiť. O jednotlivých relevantných predpokladoch prejudiciálneho konania:

1.1 Existencia omylu:

Zo skutkového stavu vyplýva, že žalobca vychádzal z toho, že nadobúda vozidlo, ktoré zodpovedá zákonným požiadavkám resp. požiadavkám práva Únie. Zo skutkového stavu ďalej vyplýva, že do žalobcom nadobudnutého sporného vozidla bola zabudovaná prepínacia logika. Táto prepínacia logika odporuje normatívom nariadenia č. 715/2007, najmä jeho článku 5. To vyplýva z toho, že EGR ventil aj vstrekovací systém sú komponentmi, ktoré by mohli mať vplyv na emisie, a boli navrhnuté tak, že požiadavkám nariadenia č. 715/2007 a jeho vykonávacích opatrení zodpovedajú výlučne počas konania skúšky typu 1 podľa prílohy III nariadenia č. 692/2008. Pri pohybe vozidla za bežných prevádzkových podmienok

sú oba tieto komponenty riadené tak, že to nezodpovedá nariadeniu č. 715/2007 a jeho vykonávacím opatreniam.

Nejde ani o prípustné rušiacie zariadenie v zmysle článku 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007, pretože – ako sama žalovaná správne argumentuje – o nič také nejde [omissis]. Naprogramovanie treba oveľa viac vnímať práveže tak, že v normálnej jazdnej prevádzke sporné vozidlo *a priori* nie je vybavené tak, aby zodpovedalo požiadavkám nariadenia č. 715/2007 (najmä článku 5 ods. 1), takže k (výnimočnému) vypnutiu komponentov, ktoré by mohli mať vplyv na emisie, a tým k vypnutiu prevádzkového režimu zodpovedajúceho týmto požiadavkám, už vôbec nemôže dôjsť. Oveľa viac je sporné vozidlo iba výnimočne v stave (modus 1 [NEJC]), ktorý zodpovedá týmto požiadavkám.

Sporné vozidlo tak nezodpovedá zákonným normatívom, resp. normatívom práva Únie. Žalobca bol o tejto okolnosti v omyle, a preto je tento predpoklad splnený.

1.2 Ospravedlniteľnosť omylu

[omissis] ABGB poskytuje možnosť odvolávať sa na omyl [omissis] len v relatívne prísnych medziach. Taký omyl, ktorý vedie k zrušeniu zmluvy, sa všeobecne nazýva „ospravedlniteľný“.

[omissis] V tomto prípade žalobca pri uzatváraní zmluvy očakával, že sporné vozidlo zodpovedá zákonným normatívom, resp. normatívom práva Únie. Ako bolo konštatované vyššie, sporné vozidlo tieto očakávania nespĺňa. Konkrétne si treba položiť otázku, či v tomto prípade ide vzhľadom na povahu transakcie o mlčky dojednanú vlastnosť. [omissis] [omissis] [Skúmanie, či ide o ospravedlniteľný omyl]. Omyl [omissis] je ospravedlniteľný.

1.3 Podstatnosť omylu:

Omyl je podstatný, ak by konajúci bez tohto omylu právny úkon neurobil; iba nepodstatný je vtedy, ak by konajúci bez tohto omylu právny úkon urobil inak [omissis].

Zo skutkového stavu vyplýva, že keby žalobca vedel, že pre manipulačný softvér sporné vozidlo nezodpovedá zákonným požiadavkám, sporné vozidlo by si nekúpil.

Na základe vyššie uvedeného právneho stavu tak treba konštatovať, že omyl je podstatný vo vyššie uvedenom zmysle; pre uzavretie zmluvy bol kauzálny. Zmluva tak v prípade existencie ostatných predpokladov musí byť zrušená.

1.4 Napadnutie žalobou:

Napriek existencii predpokladov sub 1.1 až 1.3 môže žalobca právny úkon napadnúť iba v prípade, že existuje jeden z nasledujúcich predpokladov: i) omyl podnietila iná osoba; ii) inej osobe by omyl zjavne musel byť známy; iii) mýliaci

sa nebol včas vyvedený z omylu alebo (iv) obe zmluvné strany podliehali spoločnému omylu [*omissis*]. [Skúmanie, či je napadnutie pre omyl možné] Ako výsledok právneho posúdenia teda treba konštatovať, že žalobca môže zmluvu napadnúť.

1.5 Zbavenie aktívnej legitímácie:

V rakúskom práve sa zastáva názor, že druhá strana právneho úkonu urobeného osobou v omyle môže odvrátiť právne následky omylu tak, že mýliaceho sa uvedie do stavu, v akom by sa nachádzal, keby jeho mylná predstava bola pravdivá, teda ak právny úkon akceptuje v tej podobe, ako ho mýliaci sa chcel uzavrieť. Konajúci potom nemá dôvod žalovať, nemá aktívnu legitímáciu.

[*omissis*] Žalovaná poukazuje na to, že nahraním aktualizácie softvéru nemá žalobca v zmysle vyššie uvedeného právneho stavu aktívnu legitímáciu a preto nie je potrebné zmluvu zrušiť.

Žalobca tvrdí, že nahraním aktualizácie softvéru nebol zbavený aktívnej legitímácie a odôvodňuje to najmä tým, že aj v prípade prepínacej logiky ide o zákonom zakázané opatrenie.

Vnútroštátny súd tak pri vydávaní rozsudku musí vyjasniť otázku, či v prípade stavu po aktualizácii softvéru ide o technické riešenie, ktoré zodpovedá normatívom práva Únie, najmä nariadeniu č. 715/2007, ako aj nariadeniu č. 692/2008. Iba v takom prípade nemá žalobca aktívnu legitímáciu, nie je potrebné zrušiť zmluvu alebo znížiť kúpnu cenu a žaloba potom musí byť zamietnutá. [*omissis*]

Formulovaná otázka je tak pre predmetné konanie prejudiciálna.

V. O odôvodnení prejudiciálnej otázky:

Prejudiciálne otázky boli zakaždým položené preto, lebo niet (ustálenej) judikatúry Súdneho dvora Európskej únie k výkladu článku 5 ods. 1 nariadenia č. 715/2007 v predmetnej súvislosti. [*omissis*]

Táto tematika intenzívne zamestnáva rakúske súdy. [*omissis*] Z konaní je ďalej známe, že túto tému prejednávajú aj súdy iných členských štátov, v dôsledku čoho majú tieto otázky význam na úrovni celej Únie.

[*omissis*]

Landesgericht Eisenstadt (Krajinský súd Eisenstadt),

[*omissis*]

V Eisenstadte 29. januára 2020

[*omissis*]

PRACOVNÍ DOKUMENT