

## Věc C-592/23

**Shrnutí žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce podle čl. 98 odst. 1  
jednacího řádu Soudního dvora****Datum doručení:**

26. září 2023

**Předkládající soud:**

Oberster Gerichtshof (Rakousko)

**Datum předkládacího rozhodnutí:**

6. září 2023

**Žalobci:**

LK

AK

**Žalovaná:**

Volkswagen AG

**Předmět původního řízení**

Zaplacení částky ve výši 20 532 eura a příslušenství oproti vrácení vozidla z důvodu existence nainstalovaného zakázaného odpojovacího zařízení, resp. náhrada škody

**Předmět a právní základ žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce**

Výklad unijního práva a předpisu EHK OSN č. 83; článek 267 SFEU

**Předběžné otázky**

1. Musí být čl. 2 bod 6 a bod 3.13.4 přílohy III nařízení (ES) č. 692/2008 [ve spojení s čl. 3 bodem 10 nařízení (ES) č. 715/2007] vykládány v tom smyslu, že zařízení k regulaci znečišťujících látek (program řídicí regeneraci akumulárního katalyzátoru v přípravném cyklu), které se pokládá za trvale se regenerující

system, protože k regeneraci (procesu čištění) dochází nejméně jednou v průběhu zkoušky typu I, a to poté, co k ní již nejméně jednou došlo v průběhu přípravného cyklu vozidla (system Precon, resp. stabilizace) je odpojovacím zařízením ve smyslu čl. 3 bodu 10 nařízení (ES) č. 715/2007?

2. a) Musí být čl. 5 odst. 2 písm. c) nařízení (ES) č. 715/2007 [ve spojení s čl. 3 bodem 10 tohoto nařízení, jakož i čl. 2 bodem 6 a bodem 3.13.4. přílohy III nařízení (ES) č. 692/2008] vykládán v tom smyslu, že takové odpojovací zařízení je (popřípadě) přípustné, protože jsou v podstatě dodrženy podmínky příslušného zkušebního postupu pro ověřování emisí?

b) Musí být čl. 5 odst. 1 nařízení (ES) č. 715/2007 [ve spojení s čl. 3 bodem 10 tohoto nařízení, jakož i čl. 2 bodem 6 a bodem 3.13.4. přílohy III nařízení (ES) č. 692/2008] vykládán v tom smyslu, že takové odpojovací zařízení je (popřípadě) přípustné, pokud se způsob účinku, který je relevantní z hlediska emisí a který toto zařízení vykazuje v rámci zkušebního postupu (homologačního testu), v 80 % případů vyskytuje i při běžném použití (ve skutečném provozu)?

3. Musí být odstavec 2.20 a oddíl 3 přílohy 13 předpisu [Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN) č. 83, dále jen „předpis EHK OSN“] [ve spojení s bodem 3.13.1. přílohy III nařízení (ES) č. 692/2008 a čl. 2 bodem 6 tohoto nařízení] vykládán v tom smyslu, že ustanovení druhé věty oddílu 3 přílohy 13 předpisu EHK OSN, podle kterého lze přepínač (za účelem zabránění nebo umožnění fáze regenerace) při stabilizačních cyklech použít jen pro zabránění regeneraci, je závazné pouze pro zvláštní zkušební postup stanovený v příloze 13 předpisu EHK OSN, a tedy pro zkoušku emisí prováděnou u vozidel s periodicky se regenerujícím systémem, nikoli však rovněž pro vozidla s trvale se regenerujícím systémem?

### **Uváděná ustanovení unijního práva**

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 „prováděcí nařízení“), čl. 2 bod 6 a body 3.13.1. a 3.13.4 přílohy III

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, čl. 3 bod 10 a čl. 5 odst. 1 a odst. 2 písm. c)

## Uváděná ustanovení vnitrostátního práva

Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (všeobecný občanský zákoník, zkráceně „ABGB“), § 874 a § 1295 odst. 2

## Uváděná ustanovení mezinárodní práva

Předpis Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN) č. 83 – Jednotná ustanovení pro schvalování vozidel z hlediska emisí znečišťujících látek podle požadavků na motorové palivo; odstavec 2.20 a oddíl 3 přílohy 13

## Stručný popis skutkového stavu a řízení

- 1 Žalobci si dne 3. dubna 2015 u prodejce motorových vozidel pořídili osobní automobil VW Golf Sportsvan Lounge BMT TDI DSG vyrobený žalovanou, a to jako nové vozidlo za kupní cenu ve výši 26 100 eur. Vozidlo je vybaveno motorem typu EA 288 (EU-6 LNT); pro vozidlo je závazná emisní norma EU 6. Tohoto motoru se vzhledem k jeho konstrukčnímu a programovému vybavení nedotýká problematika související s hodnotami NO<sub>x</sub> vyvstávající u řady motorů EA 189 (EU 5). EU schválení typu pro dané vozidlo je i nadále v platnosti.
- 2 Ve vozidle je za účelem čištění výfukových plynů nainstalována nízkotlaká recirkulace výfukových plynů [(LP-EGR), low pressure exhaust gas recirculation]. Recirkulace výfukových plynů se používá ke snížení emisí oxidů dusíku v motoru. Vozidlo má teplotní okno pro venkovní teploty v rozmezí od – 24 stupňů Celsia do + 70 stupňů Celsia. Použití tohoto teplotního okna je z technického hlediska nezbytné pro zachování dlouhé životnosti ventilu EGR, chladiče EGR a klapky chladiče EGR, jakož i pro filtr pevných částic a turbodmychadlo.
- 3 V tomto ohledu je nesporné, že [toto zařízení] nepředstavuje odpojovací zařízení, které je ve smyslu čl. 5 odst. 2 písm. a) nařízení (ES) č. 715/2007 v každém případě (bez ohledu na otázku ochrany motoru v konkrétním případě) zakázáno, protože vzhledem k převládajícím venkovním teplotám funguje po převážnou část roku.
- 4 V důsledku kontinuálního omezování EGR v rámci teplotního okna se nutně zvyšují hodnoty NO<sub>x</sub> vznikajících v motoru. Za účelem minimalizace těchto emisí znečišťujících látek je ve vozidle instalován akumulární katalyzátor NO<sub>x</sub> (LNT). Tento katalyzátor může během běžné jízdy chemicky akumulovat (absorbovat) 50 až 70 % oxidů dusíku. Aby byla zachována jeho funkčnost, musí být pravidelně regenerován spalováním. Regenerace trvá přibližně 3 až 10 sekund a v závislosti na výrobci se během běžného provozu provádí v různých intervalech po ujetí přibližně 5 až 10 km. Ve vozidle, které je předmětem žaloby, je regenerace prováděna zhruba každých 5 kilometrů, resp. při plné saturaci katalyzátoru.

Během regenerace krátkodobě (po dobu 3 až 10 sekund) dochází ke zvýšeným emisím NO<sub>x</sub>.

- 5 Ve vozidle, které je předmětem žaloby, je nainstalován program „Precon“ (stabilizace) umožňující rozpoznávání provozních křivek. Tento řídicí program rozpozná, kdy je vozidlo připravováno na měření emisí výfukových plynů na zkušební stavu. V takovém případě je regenerace spuštěna nezávisle na počtu kilometrů ujetých od poslední regenerace a nezávisle na stupni saturace katalyzátoru. To má za následek, že vlastní zkušební cyklus je vždy zahájen s regenerovaným katalyzátorem.
- 6 Při ověřování hodnot emisí výfukových plynů na zkušební stavu je v souladu s evropskými požadavky na zkoušky pomocí standardizovaného zkušebního cyklu (NEDC) simulováno určité jízdní chování vozidla, které po dobu 1 180 sekund a na trase přibližně 11 km odpovídá fázím zrychlování, plynulé jízdy a zpomalování v provozu ve městě i mimo město. Díky programu Precon dochází při simulované jízdě v délce 11 km k regeneraci katalyzátoru a s ním spojené zvýšené produkci znečišťujících látek vždy dvakrát, a nikdy třikrát. To ne vždy odpovídá procesům probíhajícím v rámci skutečného provozu, protože jízda v délce 11 km může být zahájena i s téměř saturovaným katalyzátorem. Z čistě matematického hlediska k regeneraci ve skutečném provozu v případě, že regenerace probíhá v intervalech po 5 km, při jízdě na vzdálenost 11 km dojde 2,2krát. Bez funkce rozpoznávání provozních křivek využívané v rámci programu Precon by v průběhu zkušebního cyklu k regeneraci mohlo dojít i třikrát, a to z čistě matematického hlediska v jednom z pěti případů.
- 7 Žalobci se (primárně) domáhali zaplacení částky ve výši 20 532 eura s příslušenstvím oproti vrácení vozidla. Instalovaný motor je podle nich vybaven zakázaným odpojovacím zařízením.
- 8 Soud prvního stupně žalobnímu návrhu částečně vyhověl. Dospěl k názoru, že dotčený typ motoru EA 288 není vybaven nepřípustným odpojovacím zařízením. Jinak je však podle něj třeba posoudit instalované rozpoznávání provozních křivek (Precon) na zkušební stavu, protože rozlišování regenerace ve zkušebnímu modu na jedné straně a ve skutečném provozu na druhé straně, které je nezávislé na jízdním chování, neslouží k prevenci rizik, ačkoli z čistě technického pohledu se nic „neodpojuje“.
- 9 Odvolací soud žalobní návrh v plném rozsahu zamítl. Má za to, že se nejedná o zakázané odpojovací zařízení:
- 10 Program Precon by při izolovaném posuzování mohl být považován za (zakázané) odpojovací zařízení, protože v důsledku regenerace katalyzátoru předcházející zkoušce je jeden parametr systému regulace emisí změněn takovým způsobem, že „by tím mohla“ být snížena jeho účinnost. Snížení v tomto smyslu však v žádném případě není nevyhnutelné, protože k regeneraci katalyzátoru může i ve skutečnosti dojít na konci poslední jízdy uskutečněné před zkouškou, v důsledku

čehož je následující jízda ve skutečných podmínkách rovněž zahájena s vyčištěným katalyzátorem, což odpovídá zkušební jízdě provedené na zkušebním stavu po spuštění programu Precon. V tomto případě by podmínky byly přesně stejné jako podmínky při zkušebním cyklu, protože se pokaždé začíná s vyčištěným katalyzátorem.

- 11 Z právního hlediska je však rozhodující, že podle čl. 2 bodu 6 nařízení č. 692/2008, které se použije na věc v původním řízení (ve spojení s bodem 3.13 přílohy III tohoto nařízení a oddílem 3 přílohy 13 předpisu EHK OSN) je přípustný periodicky se regenerující systém i trvale se regenerující systém; posledně uvedený systém nevyžaduje zvláštní zkušební postup. Tato ustanovení dokládají, že používání takovýchto systémů je přípustné, což platí konkrétně pro regeneraci v rámci přípravy vozidla na zkušební cyklus, pokud se během zkoušky nejméně jednou uskuteční další regenerace. Díky regeneraci v rámci programu Precon je zajištěno, že v rámci zkušebního cyklu nejsou k emisím, které byly vypuštěny během něj, připočteny další hodnoty NO<sub>x</sub> naakumulovaných v katalyzátoru z předcházejících jízd, protože to by znamenalo zkreslení získaných hodnot.
- 12 Proti tomuto rozhodnutí směřuje opravný prostředek „Revision“, který podali žalobci a kterým se domáhají, aby bylo vyhověno žalobnímu návrhu.
- 13 Ve své odpovědi na opravný prostředek „Revision“ žalovaná navrhuje, aby předkládající soud opravný prostředek protistrany odmítl, *in eventu* aby ho zamítl.

#### **Hlavní argumenty účastníků původního řízení**

- 14 Žalobci tvrdí, že jsou naprogramována dvě odpojovací zařízení, a to odpojovací zařízení, které je aktivováno v závislosti na teplotě, a současně zařízení, které je aktivováno v závislosti na tom, zda je vozidlo používáno na zkušebním stavu, resp. ve skutečném provozu. Žalobci byli úmyslnou manipulací ze strany zástupců žalované uvedeni v omyl, a proto mají nárok na náhradu škody uvedením do předešlého stavu. Žalovaná podle nich rovněž nese deliktní odpovědnost z titulu škody způsobené jednáním, které je v rozporu s dobrými mravy.
- 15 Žalovaná namítla, že dotčený typ motoru EA 288 není vybaven (zakázaným) odpojovacím zařízením. Teplotní rozmezí teplotního okna je koncipováno natolik široce proto, aby recirkulace výfukových plynů v Rakousku fungovala na 100 %. Aby bylo při měření dosaženo srovnatelných hodnot, vede funkce rozpoznávání provozních křivek využívaná v rámci programu Precon k tomu, že je regenerace akumulárního katalyzátoru NO<sub>x</sub>, ke které jinak pravidelně dochází každých 5 km, v zájmu reprezentativnosti vlastního zkušebního cyklu provedena během stabilizace.

**Stručné odůvodnění žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce**

- 16 V řízení o opravném prostředku „Revision“ vyvstává otázka, zda se v případě nainstalovaného programu Precon s funkcí rozpoznávání provozních křivek (program řídicí regeneraci katalyzátoru v přípravném cyklu) jedná o zakázané odpojovací zařízení ve smyslu čl. 3 bodu 10 nařízení (ES) č. 715/2007 ve spojení s jeho článkem 5.
- 17 1.1 Předmětem první otázky je, zda trvale se regenerující systém (na rozdíl od systému, který se regeneruje pouze periodicky) vůbec může být odpojovacím zařízením. Oberster Gerichtshof (Nejvyšší soudní dvůr, Rakousko) totiž má za to, že v případě dotčeného programu Precon se jedná o trvale se regenerující systém. Podle učiněných zjištění jsou splněny podmínky, které pro trvale se regenerující systém stanoví čl. 2 bod 6 nařízení č. 692/2008, i podmínky, které stanoví bod 3.13.4 jeho přílohy III.
- 18 1.2 Periodicky se regenerující systém definuje čl. 2 bod 6 nařízení č. 692/2008 (který je po obsahové stránce shodný s odst. 2.20 první větou předpisu EHK OSN). Na toto ustanovení navazuje bod 3.13.4. přílohy III nařízení č. 692/2008; první věta se přitom shoduje s odst. 2.20 druhou větou předpisu EHK OSN. Druhá věta (která je po obsahové stránce shodná s odst. 2.20 třetí větou předpisu EHK OSN) definuje trvale se regenerující systém jako zvláštní formu periodicky se regenerujícího systému a stanoví, že trvale se regenerující systém nevyžaduje zvláštní zkušební postup.
- 19 Je tedy třeba rozlišovat mezi periodicky se regenerujícím systémem a trvale se regenerujícím systémem. Specifikum trvale se regenerujícího systému spočívá v tom, že k regeneraci dochází nejméně jednou v průběhu zkoušky typu 1, a to poté, co k ní již nejméně jednou došlo v průběhu přípravného cyklu vozidla.
- 20 Ustanovení, že trvale se regenerující systém nevyžaduje zvláštní zkušební postup, znamená, že se nepoužije oddíl 3 přílohy 13 předpisu EHK OSN (ve spojení s bodem 3.13.1 přílohy III nařízení č. 692/2008). Zkušební postup stanovený v oddílu 3 přílohy 13 předpisu EHK OSN se tedy vztahuje pouze na vozidla vybavená periodicky se regenerujícím systémem, nikoli však na vozidla vybavená trvale se regenerujícím systémem. Tyto vztahy jsou nepochybně potvrzeny (po obsahové stránce shodnými) ustanoveními odstavce 2.20 předpisu EHK-OSN. V těchto ustanoveních je výslovně stanoveno, že příloha 13 předpisu EHK OSN neplatí pro trvale se regenerující systémy. Na trvale se regenerující systém se tedy použije zkušební postup stanovený v příloze 4a předpisu EHK OSN. V tomto případě se měření emisí výfukových plynů provádějí pouze v rámci vlastního zkušebního cyklu. Naproti tomu u periodicky se regenerujícího systému existují [i] další zkušební cykly (přípravný cyklus; regenerační cyklus).
- 21 1.3 Vzhledem k právní fikci stanovené bodem 3.13.4 druhou větou přílohy III nařízení č. 692/2008, podle které se popsaná zvláštní forma periodicky se regenerujícího systému pokládá za trvale se regenerující systém, je, pokud jde

- o zkušební provoz (na zkušebním stavu), třeba vycházet z toho, že systém regenerace funguje průběžně (nepřetržitě). Pro účely měření emisí výfukových plynů tedy nelze řízení fáze regenerace zohlednit, v důsledku čehož je podle názoru Oberster Gerichtshof (Nejvyšší soudní dvůr) třeba mít za to, že v ohledu, v jakém je to relevantní pro měření, je způsob fungování (a způsob účinku) motoru neměnný (stále stejný).
- 22 Pokud se s ohledem na popsanou právní fikci má za to, že pokud jde o zkušební provoz, je způsob fungování motoru stále stejný, musí to platit i pro skutečný provoz, protože relevantní srovnání se skutečným provozem (s nepříznivými právními důsledky v případě změn, které mají dopad na emise) je možné pouze tehdy, jsou-li pro fungování systému regulace emisí splněny stejné výchozí podmínky. Z tohoto důvodu se jeví jako nasnadě, aby se v případě trvale se regenerujícího systému, i pokud jde o skutečný provoz, mělo za to, že systém regenerace funguje nepřetržitě.
- 23 To by znamenalo, že díky trvale se regenerujícímu systému není aktivována, změněna, zpomalena nebo deaktivována činnost žádné části systému regulace emisí, která snižuje účinnost systému regulace emisí ve skutečném provozu. Pokud bychom se řídili touto logikou, tak by se v případě takového trvale se regenerujícího systému nejednalo o odpojovací zařízení ve smyslu čl. 3 bodu 10 nařízení (ES) č. 715/2007.
- 24 2.1 Předmětem otázek 2 písm. a) a b) je existence důvodu vylučujícího protiprávnost pro případ, že by se mělo za to, že se jedná o odpojovací zařízení.
- 25 2.2 Článek 5 odst. 2 písm. c) nařízení (ES) č. 715/2007 stanoví výslovný důvod vylučující protiprávnost v případě, že navzdory odpojovacímu zařízení jsou v podstatě splněny podmínky stanovené pro daný zkušební postup. Bod 3.13.4 přílohy III nařízení č. 692/2008 výslovně připouští použití programu Precon (program řídicí regeneraci katalyzátoru v přípravném cyklu) a stanoví, že za určitých podmínek, které jsou ve věci v původním řízení splněny, se systém regenerace pokládá za trvale se regenerující systém, což vede k tomu, že je nutno uskutečnit zkoušku typu 1. Zkušební podmínky dotčené v projednávané věci tedy stanoví, že aby bylo možno použít určitý homologační test (typu 1), musí v průběhu přípravného cyklu nejméně jednou dojít k regeneraci zařízení k regulaci znečišťujících látek (katalyzátoru). Pokud je tato podmínka stanovena ve standardech pro příslušný zkušební postup, musí být naplněna i výjimka uvedená v čl. 5 odst. 2 písm. c) nařízení (ES) č. 715/2007.
- 26 2.3 Podle čl. 5 odst. 1 nařízení (ES) č. 715/2007 musí konstrukční části, které mají vliv na emise, zajistit, aby vozidlo vyhovovalo nařízení (ES) č. 715/2007 i při běžném použití. Soudní dvůr Evropské unie v této souvislosti v rozhodnutí ve věci C-693/18, CLCV, bod 99, konstatoval, že čl. 3 bod 10 nařízení (ES) č. 715/2007 musí být vykládán v tom smyslu, že software, který mění úroveň emisí vozidel v závislosti na podmínkách řízení, které rozpozná, a zaručuje dodržování mezních hodnot emisí pouze tehdy, pokud tyto podmínky odpovídají podmínkám

uplatňovaným v rámci postupů schvalování typu, je odpojovacím zařízením, a to i když lze takové zlepšení výkonu systému regulace emisí pozorovat i *ad hoc* za běžných podmínek používání vozidla. To a *contrario* znamená, že odpojovací zařízení musí být přípustné, pokud je stavu emisí zjištěného ve zkušebním cyklu v převážné části, resp. ve většině případů dosahováno i ve skutečném provozu.

- 27 V případě programu Precon, který je třeba posoudit, tomu tak je. Podle učiněných zjištění dochází během vlastního zkušebního cyklu ke dvěma regeneracím, zatímco ve skutečném provozu se regenerace z čistě matematického hlediska – při daných intervalech po 5 km při jízdě na vzdálenost 11 km (srovnatelné se zkušebním cyklem) – uskuteční 2,2krát. Ve skutečném provozu se tudíž regenerace může uskutečnit i třikrát, a to z čistě matematického hlediska v jednom z pěti případů. Na tomto základě v žádném případě nelze mít za to, že se ve skutečném provozu (ve srovnání se zkušebním provozem) zpravidla uskuteční tři regenerace. Tyto regenerace jsou – v závislosti na míře naplnění katalyzátoru – sice možné, podstatně častější jsou však pouze dvě regenerace, a to v 80 % případů. Ve většině případů tedy i ve skutečném provozu k regeneraci katalyzátoru dochází tak, že podmínky jsou stejné jako ve zkušebním cyklu.
- 28 Podle Oberster Gerichtshof (Nejvyšší soudní dvůr) nelze v případě způsobu účinku zařízení k regulaci znečišťujících látek (katalyzátoru), který je ve skutečném i ve zkušebním provozu z 80 % stejný, hovořit o tom, že snížení emisí lze ve skutečném provozu rovněž pozorovat pouze *ad hoc*.
- 29 3. Třetí otázka se týká námítky žalobců, že program Precon není trvale se regenerujícím systémem, protože přepínač, kterým je vybaven, je používán za účelem zabránění nebo umožnění fáze regenerace během přípravného cyklu [i] s cílem spustit regeneraci katalyzátoru, a nikoli pouze proto, aby jí zabránil. Mají za to, že to je podle oddílu 3 přílohy 13 předpisu EHK OSN (viz rovněž odstavec 3.2.3) zakázáno.
- 30 Je pravda, že oddíl 3 přílohy 13 předpisu EHK OSN se vztahuje na periodicky se regenerující systém (pro který jsou stanoveny zvláštní zkušební postupy uvedené v příloze 13 předpisu EHK OSN), nikoli však na trvale se regenerující systém (zkouška typu I podle přílohy 4a předpisu EHK OSN). Ohledně trvale se regenerujícího systému je totiž na základě odstavce 3.13.4 přílohy III nařízení č. 692/2008 (který je po obsahové stránce shodný s odst. 2.20 třetí větou předpisu EHK OSN) výslovně stanoveno, že i v průběhu přípravného cyklu musí dojít nejméně k jedné regeneraci katalyzátoru. Je tudíž vyžadováno, a nikoli na škodu, aby tato regenerace byla spuštěna záměrně a aby tedy vlastní zkušební cyklus začal s prázdným katalyzátorem.