

Věc C-308/23

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

17. května 2023

Předkládající soud:

Landgericht Duisburg (Německo)

Datum předkládacího rozhodnutí:

26. dubna 2023

Žalobce:

YV

Žalovaná:

Mercedes-Benz Group AG

Předmět původního řízení

Výklad nařízení (ES) č. 715/2007 v souvislosti s nepřípustnými odpojovacími zařízeními a manipulacemi při zkušebních testech u osobních motorových vozidel se vznětovým motorem.

Předmět a právní základ předběžné otázky

Výklad unijního práva, článek 267 SFEU, zejména

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 (Úř. věst. 2007, L 171, s. 1) (dále jen „nařízení č. 715/2007“).

směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených

pro tato vozidla (rámcová směrnice) (Úř. věst. 2007, L 263, s. 1) (dále jen „směrnice 2007/46“).

Předběžné otázky

1. Může konstrukční prvek vozidla, který snímá teplotu, rychlost vozidla, otáčky motoru, zařazený rychlostní stupeň, podtlak v sacím potrubí nebo jakýkoli jiný parametr, aby se v závislosti na tomto snímání změnily parametry procesu spalování v motoru, snížit účinnost systému regulace emisí ve smyslu čl. 3 bodu 10 nařízení č. 715/2007 a tedy představovat odpojovací zařízení ve smyslu čl. 3 bodu 10 nařízení č. 715/2007 i tehdy, pokud změna parametrů procesu spalování, k níž došlo na základě výsledku snímání konstrukčním prvkem vozidla, sice na jedné straně zvyšuje emise určité znečišťující látky, například oxidů dusíku, ale současně na druhé straně snižuje emise jedné nebo několika jiných znečišťujících látek, například částic, uhlovodíků, oxidu uhelnatého nebo oxidu uhličitého?

2. V případě kladné odpovědi na první otázku: Za jakých podmínek je v takovém případě tento konstrukční prvek odpojovacím zařízením?

3. Může ve vozidle, která změnou parametrů procesu spalování sice na jedné straně zvyšuje emise určité znečišťující látky, například oxidů dusíku, ale současně na druhé straně snižuje emise jedné nebo několika jiných znečišťujících látek, například částic, uhlovodíků, oxidu uhelnatého nebo oxidu uhličitého, podle evropského práva nepřipustná z jiného hlediska, než je existence odpojovacího zařízení ve smyslu čl. 3 bodu 10 nařízení č. 715/2007?

4. V případě kladné odpovědi na třetí otázku: Za jakých podmínek tomu tak je?

5. V případě kladné odpovědi na první otázku: Je podle čl. 5 odst. 2 druhé věty písm. a) nařízení č. 715/2007 odpojovací zařízení ve smyslu čl. 3 bodu 10 tohoto nařízení přípustné i tehdy, pokud sice není nezbytné na ochranu motoru před poškozením nebo poruchou, je však nezbytné pro zajištění bezpečného provozu vozidla?

6. V případě kladné odpovědi na první otázku: Jsou ustanovení vnitrostátního práva, která kupujícímu vozidla v plném rozsahu ukládají, aby prokázal existenci odpojovacího zařízení ve smyslu čl. 3 odst. 10 nařízení č. 715/2007 a navíc i neexistenci skutkového stavu, na jehož základě je odpojovací zařízení ve výše uvedeném smyslu výjimečně podle čl. 5 odst. 2 druhé věty písm. a) nařízení 715/2007 přípustné, aniž výrobce vozidla k tomu musí při dokazování poskytnout informace, v rozporu s čl. 18 odst. 1, čl. 26 odst. 1 a článkem 46 směrnice 2007/46 uvedenými v rozsudku Soudního dvora ze dne 21. března 2023 (C-100/21), pokud z posledně uvedených ustanovení vyplývá, že kupující vozidla musí mít v případě, že je toto vozidlo vybaveno nepřipustným odpojovacím zařízením, nárok na náhradu škody vůči výrobcí tohoto vozidla (viz body 91 a 93 uvedeného rozsudku)?

7. V případě kladné odpovědi na šestou otázku: Jak je podle evropského práva rozděleno důkazní břemeno ve sporu mezi kupujícím vozidla a jeho výrobcem o nárok prvně uvedeného na náhradu škody vůči posledně uvedenému, pokud jde o existenci odpojovacího zařízení ve smyslu čl. 3 bodu 10 nařízení č. 715/2007 a existenci skutkového stavu, na jehož základě je odpojovací zařízení výjimečně přípustné podle čl. 5 odst. 2 druhé věty písm. a) nařízení č. 715/2007? Svědčí účastníkům řízení úlevy v dokazování nebo musí případně splnit nějaké povinnosti, a pokud ano, jaké? Pokud platí povinnosti: Jaké důsledky má jejich nedodržení?

8. V případě kladné odpovědi na třetí otázku: Jsou ustanovení vnitrostátního práva, která kupujícímu vozidla v plném rozsahu ukládají, aby prokázal existenci řídicí jednotky, která sice není kvalifikována jako odpojovací zařízení ve smyslu čl. 3 bodu 10 nařízení č. 715/2007, je ovšem nepřipustná z jiných důvodů, aniž výrobce vozidla k tomu musí při dokazování poskytnout informace, v rozporu s čl. 18 odst. 1, čl. 26 odst. 1 a článkem 46 směrnice 2007/46/ES, které jsou uvedeny v rozsudku Soudního dvora ze dne 21. března 2023 (C-100/21), pokud z posledně uvedených ustanovení vyplývá, že kupující vozidla musí mít v případě, že je v tomto vozidle instalována nepřipustná řídicí jednotka, nárok na náhradu škody vůči výrobcovi tohoto vozidla (viz body 91 a 93 uvedeného rozsudku)?

9. V případě kladné odpovědi na osmou otázku: Jak je rozděleno důkazní břemeno ve sporu mezi kupujícím vozidla a jeho výrobcem o nárok prvně uvedeného na náhradu škody vůči posledně uvedenému, pokud jde o existenci nepřipustné řídicí jednotky typu uvedeného v osmé otázce podle evropského práva? Svědčí účastníkům řízení úlevy v dokazování nebo musí případně splnit nějaké povinnosti, a pokud ano, jaké? Pokud platí povinnosti: Jaké důsledky má jejich nedodržení?

Uplatňovaná ustanovení unijního práva

SFEU, zejména článek 267 a čl. 67 odst. 1 a 4

Nařízení č. 715/2007, zejména čl. 3 bod 10 a čl. 5 odst. 2 druhá věta písm. a)

Směrnice 2007/46, zejména čl. 18 odst. 1, čl. 26 odst. 1, článek 46 a čl. 3 bod 36

Uplatňovaná ustanovení vnitrostátního práva

Bürgerliches Gesetzbuch (občanský zákoník, dále jen „BGB“)

Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (nařízení o ES schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků pro tato vozidla) (dále jen „EG-FGV“)

Skutkové okolnosti a řízení

- 1 Žalobce se domáhá náhrady škody v souvislosti s takzvaným „dieselovým skandálem“.
- 2 Na základě objednávky ze dne 14. září 2016 žalobce zakoupil u prodejce, který není totožný s žalovanou, vozidlo značky Mercedes Benz (Mercedes E 220 BlueTec) (dále jen „sporné vozidlo“).
- 3 V tomto vozidle je instalován motor typu OM 651, který má splňovat požadavky emisní normy Euro 6. Tento motor a také vozidlo žalobce vyvinula žalovaná. Toto vozidlo je navíc vybaveno systémem se selektivní katalytickou redukcí (dále jen „systém SCR“) k následné úpravě výfukových plynů.
- 4 Žalobce v zásadě navrhuje, aby žalovaná byla uložena povinnost zaplatit mu 21 841,66 eur plus úroky, oproti přechodu vlastnického práva ke spornému vozidlu a jeho předání. Žalovaná navrhuje, aby žaloba byla zamítnuta.

Argumenty žalobce

- 5 Žalobce mimo jiné tvrdí, že žalovaná jej v rozporu s dobrými mravy úmyslně poškodila a podvedla. Navíc má vůči žalované nárok vyplývající z § 823 odst. 2 BGB ve spojení s § 6 odst. 1 a § 27 EG-FGV, článkem 5 nařízení č. 715/2007 a ustanoveními směrnice 2007/46. V rozporu s prohlášením o shodě totiž jeho vozidlo nesplňuje požadavky platného práva Evropské unie.
- 6 Sporné vozidlo má minimálně jedno nedovolené odpojovací zařízení. Rozpozná, jestli se jedná o zkušební testy nebo normální provoz na silnici a podle toho řídí následnou úpravu výfukových plynů. Vozidlo je vybaveno odpojovacím zařízením řízeným teplotou, které reaguje na venkovní teplotu. Dále rozpozná zkušební cyklus podle NEDC od běžných provozních podmínek.
- 7 Na základě takto rozpoznávaných různých provozních podmínek pak řídicí jednotka motoru aktivuje nebo deaktivuje následnou úpravu emisí. Odpojovací zařízení slouží výhradně k dodržení mezních hodnot emisí za zkušebních podmínek k získání schválení typu, mimo jiné změnou podílu recirkulace výfukových plynů.
- 8 Fungování vznětového motoru instalovaného ve sporném vozidle je ovlivněno softwarem, který používá údaje o měření venkovní teploty.
- 9 Při zkušebních testech se teplota pohybuje mezi 20 °C a 30 °C. Při vyšších nebo nižších venkovních teplotách, než je ve zkušební komoře, se recirkulace výfukových plynů sníží resp. dokonce zastaví (teplotní okno nebo odpojovací zařízení řízené teplotou). Sporné vozidlo má proto za běžného provozu podstatně vyšší emise oxidů dusíku než žalovaná pro tento sériově vyráběný vůz uvádí.
- 10 Dále je ve sporném vozidle při zkušebních testech aktivní takzvaná regulace požadované teploty chladicí kapaliny. Při rozpoznání NECD se motor uměle

chladí více než za běžných provozních podmínek a díky tomu jsou dodrženy mezní hodnoty pro oxidy dusíku. V běžném provozu na silnici naproti tomu tato funkce aktivní není, takže stanovené mezní hodnoty jsou překračovány.

- 11 Dále se žaluzie chladiče u vozidel, v nichž je instalován tentýž motor, za běžného provozu otevírá až od teploty chladicí kapaliny vyšší než 105 °C, při zkušebních testech ale již při teplotě chladicí kapaliny vyšší než 69 °C.
- 12 Vzhledem k tomu, že vozidlo je vybaveno systémem SCR, katalyzátor přidává k výfukovým plynům AdBlue, který oxidy dusíku přemění na nezávadné substance. Během absolvování zkušebního cyklu řídicí jednotka rozpozná, že vozidlo je ve zkušebním zařízení, a přidává větší množství AdBlue než během skutečného provozu.
- 13 Žalovaná navíc do svého vozidla instalovala odpojovací zařízení Slipguard, BITI3, BITI4 a BIT15, která rovněž zajišťují, že vozidlo během zkušebních testů dodrží mezní hodnoty.
- 14 Představenstvo a návrháři žalované věděli, že v motorech jsou instalována odpojovací zařízení a tyto jsou pak – po podvodném získání nezbytných registrací a povolení – uváděny na trh.
- 15 Kupní smlouva na sporné vozidlo je pro žalobce nevýhodná, protože nabytí vozidlo, které nespĺňuje podmínky pro registraci.
- 16 Z tohoto důvodu má po započtení kilometrů absolvovaných s vozidlem nárok na náhradu škody ve výši uvedené v žalobních návrzích.

Argumenty žalované

- 17 Žalovaná mimo jiné uvádí, že vozidlo má platné ES schválení typu, jehož zrušení nehrozí. Nehrozí ani ztráta registrace nebo odnětí povolení k provozu. Existence ES schválení typu brání domněnce nepřipustného odpojovacího zařízení.
- 18 Veškeré funkce vytýkané žalobcem pracují za běžného provozu na silnici za totožných podmínek stejně jako při zkušebních testech.
- 19 Emise oxidu dusíku na straně jedné a emise ostatních znečišťujících látek, jakož i spotřeba na straně druhé jsou vzájemně provázány. Opatření ke kontrole emisí proto vede buď ke snížení emisí oxidů dusíku a příslušně zároveň ke zvýšení emisí ostatních znečišťujících látek a spotřeby nebo ke zvýšení emisí oxidů dusíku, za to ale současně ke snížení emisí ostatních znečišťujících látek a spotřeby.
- 20 Mezi emisemi oxidů dusíku a ostatními emisemi motoru je zapotřebí najít rovnováhu. Při velmi zjednodušeném pohledu motor produkuje více emisí oxidů dusíku za vyšších teplot spalování, zatímco emise částic jsou vyšší při nižších

teplotách spalování, což stejnou měrou platí rovněž pro emise oxidu uhelnatého a uhlovodíků.

- 21 Z různých podmínek pro vznik příslušných emisí vyplývá takzvaný „trade-off“, tedy vyvažování mezi emisemi oxidů dusíku a emisemi ostatních znečišťujících látek a spotřebou.
- 22 Unijní normotvůrce myšlenku „vyvažování“ uznává stanovením kombinovaných mezních hodnot. Například pro emise uhlovodíků u vozidel se vznětovými motory není stanovena samostatná mezní hodnota, nýbrž mezní hodnota, která se vztahuje k množství kombinovaných emisí uhlovodíků a oxidů dusíku, totiž 230 mg/km kombinace uhlovodíků (HC) a NO_x.
- 23 Skutečnost, že se systém regulace emisí chová za různých provozních podmínek různě, je podmíněna technicky a fyzikálně, protože uvedené vyvažování je u zahřátého motoru jiné, než ve fázi jeho zahřívání.
- 24 Odlišné nastavení recirkulace výfukových plynů za provozních podmínek „studeného“ motoru a „teplého“ motoru proto při souhrnném posuzování všech emisí limitovaných mezními hodnotami neznámá, že je tím v jednom či druhém směru snížena účinnost systému regulace emisí. Porovnání emisí „studeného“ a „teplého“ motoru nedává technicky smysl a proto není možné.
- 25 Při řízení podílu recirkulace výfukových plynů je nezbytné vzít v úvahu vyvažování mezi emisemi pevných částic a oxidů dusíku.
- 26 Recirkulace výfukových plynů řízená v závislosti na teplotě je nezbytná rovněž na ochranu motoru před poškozením.
- 27 Regenerace filtru pevných částic je spojena s vyššími emisemi oxidů dusíku a obecně má za následek zvýšení emisí.
- 28 Řízený termostat chladicí kapaliny může během zahřívání vozidla snížit emise v určitých provozních stavech. Řízení termostatu chladicí kapaliny je možné využít k optimalizaci emisního chování, výkonu a spotřeby motoru. Tento termostat tedy v poměru lépe vyrovnává emise oxidů dusíku a emise pevných částic.
- 29 Pro poměr mezi emisemi oxidu dusíku a emisemi pevných částic, který je s pomocí řízeného termostatu chladicí kapaliny během zahřívání motoru relativně vylepšený, hraje rozhodující roli nízká teplota konstrukčních prvků a lepší naplnění prostoru válce kyslíkem za nižších teplot. Jakmile je motor zahřátý, tyto vlivy odpadají. Další používání této funkce pak zde prakticky nemá žádný účinek hodný zmínky.
- 30 Žaluzie chladiče, kterou je sporné vozidlo vybaveno, není součástí systému regulace emisí. Funkce systému SCR nejsou nepřipustným odpojovacím zařízením. Žalovaná oponuje tvrzení žalobce o existenci softwarové funkce

Slipguard. Dále není vozidlo vybaveno ani funkcemi, které žalobce označuje jako BITI3, BIT14 a BITI5.

- 31 Vozidlo dodržuje stanovené mezní hodnoty pro oxidy dusíku. Rozhodující jsou přitom hodnoty při zkušebních testech. Krafftfahrtbundesamt (Spolkový úřad pro motorovou dopravu) nenařídil stažení předmětného vozidla, protože funkce regulovaného termostatu chladicí kapaliny není pro dodržování mezních hodnot oxidů dusíku v NECD rozhodující. Mezní hodnoty oxidů dusíku jsou dodržovány i bez regulovaného termostatu chladicí kapaliny.

Odůvodnění žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce

- 32 V projednávané věci je na základě článku 267 SFEU nezbytné požádat Soudní dvůr Evropské unie (dále jen „Soudní dvůr“) o odpověď na předběžné otázky, mimo jiné s ohledem na jeho rozsudek ze dne 21. března 2023 (Mercedes-Benz Group [Odpovědnost výrobců vozidel vybavených odpojovacími zařízeními], C-100/21, EU:C:2023:229).
- 33 Pro další průběh a rozhodnutí ve věci je i s přihlédnutím k uvedenému rozsudku Soudního dvora v každém případě relevantní odpověď na první a případně druhou předběžnou otázku. Rovněž odpověď na třetí a případně čtvrtou otázku může být relevantní. V případě kladné odpovědi na první nebo třetí předběžnou otázku je možné, že budou relevantní rovněž odpovědi na pátou až devátou předběžnou otázku.
- 34 Žalovaná by byla povinna poskytnout náhradu škody podle § 823 odst. 2 a § 31 BGB ve spojení s čl. 18 odst. 1, čl. 26 odst. 1, článkem 46 a čl. 2 bodem 36 směrnice 2007/46, pokud by vozidlo žalobce bylo vybaveno alespoň jedním nepřipustným odpojovacím zařízením ve smyslu čl. 3 bodu 10 nařízení č. 715/2007 nebo přinejmenším jednou řídicí jednotkou ovlivňující jeho emisní chování a nepřipustnou z jiných důvodů.
- 35 V tomto případě by žalovaná vydala nesprávné prohlášení shody ve smyslu čl. 3 bodu 36 směrnice 2007/46. Prohlášení shody totiž v souladu s uvedeným ustanovením prokazuje, že vozidlo splňuje v době výroby požadavky všech regulačních aktů, což není pravda. Žalovaná by tím porušila čl. 18 odst. 1, čl. 26 odst. 1 a článek 46 uvedené směrnice.
- 36 Podle názoru soudu musí být žalované každopádně co do důvodu uložena povinnost zaplatit žalobci náhradu škody, pokud se prokáže, že sporné vozidlo je vybaveno nepřipustnou řídicí jednotkou, která má vliv na jeho emise.

K první a druhé předběžné otázce

- 37 Jestliže žalobce tvrdí, že žaluzie chladiče je nepřipustné odpojovací zařízení, závisí obsah dalších rozhodnutí soudu na odpovědi na první předběžnou otázku a případně na druhou až čtvrtou otázku.

- 38 Vycházíme-li z toho, že konstrukční prvek vozidla, který ve smyslu čl. 3 bodu 10 nařízení č. 715/2007 snímá různé parametry, aby podle výsledku tohoto snímání změnil parametry spalování v motoru, *vždy* snižuje účinnost systému regulace emisí a představuje tedy odpojovací zařízení ve smyslu tohoto ustanovení, jestliže změna parametrů spalovacího procesu, k níž došlo na základě výsledků snímání tímto konstrukčním prvkem vozidla, zvyšuje emise některé znečišťující látky, například oxidů dusíku, i když jsou tím současně sníženy emise jedné nebo několika jiných znečišťujících látek, například uhlovodíků, pak je nezbytné mít za to, že řízení otevírání a zavírání žaluzie chladiče ve sporném vozidle představuje odpojovací zařízení ve smyslu čl. 3 bodu 10 nařízení (ES) č. 715/2007. Žaloba by pak byla do velké míry opodstatněná. Dokazování v tomto případě není zapotřebí.
- 39 Řídicí jednotka, která řídí otevírání a zavírání žaluzie chladiče instalované ve sporném vozidle, je konstrukčním prvkem ve smyslu čl. 3 bodu 10 nařízení č. 715/2007 (viz rozsudek Soudního dvora ze dne 17. prosince 2020, CLCV a další [Odpojovací zařízení u vznětových motorů], C-693/18, EU:C:2020:1040, bod 68).
- 40 Řízení otevírání a zavírání žaluzie chladiče je rovněž součástí systému regulace emisí, protože jsou jím cíleně ovlivňovány emise vozidla a tedy zkušební cyklus podle NECD.
- 41 Žalovaná je rovněž povinna zaplatit náhradu škody, pokud výše popsané řízení otevírání a zavírání žaluzie chladiče sice nepředstavuje odpojovací zařízení, je ovšem nepřijatelné z jiných důvodů podle unijního práva.
- 42 Soud nemůže zejména s přihlédnutím k tomu, že u určitých emisí je nezbytné dodržovat mezní hodnoty, dokonce i v případě, že dotčené řízení otevírání a zavírání žaluzie chladiče nepředstavuje odpojovací zařízení, vyloučit, že z ostatních hledisek přesto je podle ustanovení unijního práva, zejména upravujících mezní hodnoty pro určité emise, za určitých podmínek nepřijatelné.
- 43 Soud zejména nemá jistotu, zda například mezní hodnoty emisí oxidu dusíku stanovené pro vozidla se vznětovými motory platí pouze tehdy, pokud je vozidlo se vznětovým motorem po studeném startu provozováno za podmínek, které platí při zkušební jízdě podle NECD, nebo zda musí být tyto mezní hodnoty dodrženy i tehdy, pokud je vozidlo se vznětovým motorem například po teplém startu provozováno za podmínek, které platí při zkušební jízdě podle NECD, nebo například také tehdy, pokud je vozidlo se vznětovým motorem po studeném startu při venkovní teplotě například 15 °C a v ostatním provozováno za podmínek, které platí při zkušební jízdě podle NECD, a řídicí jednotka, která tomu brání, je proto nepřijatelná.
- 44 Vycházíme-li naproti tomu z toho, že konstrukční prvek vozidla, který ve smyslu čl. 3 bodu 10 nařízení č. 715/2007 snímá různé parametry, aby podle výsledku tohoto snímání změnil parametry spalování v motoru, *nesnižuje* účinnost systému regulace emisí a *nebo ji snižuje pouze za určitých předpokladů* a představuje tedy

odpojovací zařízení ve smyslu tohoto ustanovení, pokud změna parametrů spalovacího procesu, k níž došlo na základě výsledků snímání tímto konstrukčním prvkem vozidla, zvyšuje sice emise některé znečišťující látky, například oxidů dusíku, avšak současně jsou tím sníženy emise jedné nebo několika jiných znečišťujících látek, například částic, uhlovodíků, oxidu uhelnatého nebo oxidu uhličitého, a že takovýto konstrukční prvek není i z jiných hledisek unijního práva přípustný nebo je přípustný pouze za určitých podmínek, může tomu být jinak, takže nelze mít bez dalšího za to, že se jedná o odpojovací zařízení ve smyslu čl. 3 bodu 10 nařízení (ES) č. 715/2007.

- 45 Podle argumentů žalované, které jsou podle výkladu znalce v jiném řízení správné, se za jinak shodných podmínek snížením teploty spalování sice na jedné straně sníží emise oxidů dusíku, na druhé straně se ale zvýší emise jiných znečišťujících látek, zatímco při zvýšení teploty spalování se emise oxidů dusíku zvýší, avšak emise jiných znečišťujících látek poklesnou.
- 46 Jestliže z těchto důvodů nepředstavuje řízení otvírání a zavírání žaluzie chladiče odpojovací zařízení, a ani z jiných důvodů není toto řízení nepřipustné, pak by žalované nemohla být z důvodu fungování žaluzie chladiče uložena povinnost zaplatit žalobci náhradu škody.

K dalším předběžným otázkám

- 47 Soud neopomíjí, že případně již odpověď na první a druhou předběžnou otázku, kterou položil Soudnímu dvoru, umožní konečné rozhodnutí ve sporu.
- 48 Nemá ovšem za to, že je schopen formulovat podmínky, za nichž již nyní dokáže spolehlivě určit, že je rozhodnutí sporu možné či nikoliv bez odpovědi na třetí a případně čtvrtou předběžnou otázku. Soud proto považuje za nezbytné předložit Soudnímu dvoru rovněž otázky tři až devět.
- 49 Již s ohledem na tuto žádost o rozhodnutí o předběžné otázce je zapotřebí počítat s průtahy řízení v trvání přinejmenším dvou let, než bude vynesena rozsudek Soudního dvora. Od účastníků řízení nelze vzhledem k dalším průtahům v řízení o pravděpodobně minimálně dva roky, které budou spojeny s další žádostí o rozhodnutí o předběžné otázce předložené Soudnímu dvoru, spravedlivě požadovat, aby tyto otázky byly položeny až v pozdější fázi řízení.
- 50 Příslušné otázky lze bez dalšího zodpovědět v očekávaném rozsudku Soudního dvora. S účinnou právní ochranou poskytovanou v prostoru svobody, bezpečnosti a práva (viz článek 67 SFEU) by nebylo slučitelné, aby třetí až pátá otázka nebyla v rámci dotčené žádosti položena.
- 51 Vzhledem k tomu, že odpověď na třetí až devátou otázku bude případně nezbytná, je z důvodů hospodárnosti řízení a efektivity právní ochrany rozumné a podle názoru předkládajícího soudu i přípustné položit tyto otázky již nyní.

K třetí a čtvrté předběžné otázce

- 52 Spor není možné rozhodnout bez odpovědi na první a případně druhou až čtvrtou předběžnou otázku.
- 53 Soudu je známa judikatura Soudního dvora z rozsudků ze dne 14. července 2022 (GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, a Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, viz rovněž rozsudek ze dne 17. prosince 2020, CLCV a další [Odpojovací zařízení u vznětových motorů], C-693/18, EU:C:2020:1040), podle které představuje teplotní řízení recirkulace výfukových plynů, které zaručuje dodržování mezních hodnot emisí stanovených v nařízení č. 715/2007 pouze v rámci teplotního okna, odpojovací zařízení ve smyslu čl. 3 bodu 10 nařízení č. 715/2007 a je přípustné pouze za restriktivně vymezených podmínek.
- 54 Z rozsudku Soudního dvora ze dne 17. prosince 2020 (CLCV a další [Odpojovací zařízení u vznětových motorů], C-693/18, EU:C:2020:1040) lze obdobně dovodit tvrzení, že se při fungování ventilu pro recirkulaci výfukových plynů za běžného provozu, stejně jako během procesu schvalování snížily také emise oxidu uhličitého.
- 55 Soudní dvůr v bodě 36 svého rozsudku ze dne 14. července 2022 (GSMB, C-128/20, EU:C:2022:570) uvádí: „Vzhledem k tomu, že takovýto software působí na fungování systému regulace emisí a snižuje jeho účinnost, představuje proto ‚konstrukční prvek‘ ve smyslu tohoto ustanovení“. Shodné konstatování je obsaženo rovněž v rozsudcích Soudního dvora ze dne 14. července 2022 (Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, bod 43) a ze dne 17. prosince 2020, (CLCV a další [Odpojovací zařízení u vznětových motorů], C-693/18, EU:C:2020:1040), bod 66). Odpojovací zařízení se týkal i rozsudek Soudního dvora ze dne 21. března 2023 (Mercedes-Benz Group [Odpovědnost výrobců vozidel vybavených odpojovacími zařízeními], C-100/21, EU:C:2023:229, bod 58). Soudní dvůr se v žádném z těchto rozsudků nezabýval otázkami, které jsou předmětem projednávané věci.
- 56 Soudní dvůr ve svých rozsudcích, které se týkaly řízení recirkulace výfukových plynů v závislosti na teplotě, se přinejmenším výslovně nevyjádřil k tomu, za jakých podmínek, s přihlédnutím k protichůdnému účinku na emise různých znečišťujících látek dotčenému v projednávané věci, dojde změnou funkce části systému regulace emisí ke snížení účinnosti systému regulace emisí ve smyslu čl. 3 bodu 10 nařízení č. 715/2007.
- 57 Z tohoto důvodu je, i s přihlédnutím k dosavadní judikatuře Soudního dvora, tato žádost o rozhodnutí o předběžné otázce nezbytná.
- 58 Soud zejména s přihlédnutím k tomu, že u určitých emisí je nezbytné dodržovat mezní hodnoty, dokonce i v případě, že dotčené řízení recirkulace výfukových plynů resp. požadované teploty chladicí kapaliny nepředstavuje odpojovací zařízení, může vyloučit, že je za ostatních hledisek podle ustanovení unijního

práva nepřipustné, což může znamenat povinnost žalované uhradit žalobci náhradu škody.

- 59 Soud proto i s ohledem na řízení recirkulace výfukových plynů závislé na teplotě, k němuž dochází v dotčeném vozidle, považuje za nezbytné, položit Soudnímu dvoru pro doplnění rovněž třetí a čtvrtou předběžnou otázku.
- 60 Další argumenty žalobce týkající se přidávání AdBlue, odpojovacích zařízení Slipguard, BITI3, BIT 14 a BITI5, jakož i funkce Slipguard nemohou dokládat existenci nepřipustného odpojovacího zařízení.
- 61 Argumenty žalované, že existence platného ES schválení typu brání domněnce nepřipustného odpojovacího zařízení, neumožňují zamítnout žalobu bez odpovědi na předběžné otázky. ES schválení typu lze, není-li v souladu s platnými předpisy, případně zrušit.

K páté předběžné otázce

- 62 Dospěje-li senát na základě odpovědi Soudního dvora na první a druhou předběžnou otázku k závěru, že je ve vozidle žalobce instalováno odpojovací zařízení, vyvstane otázka jeho nepřipustnosti.
- 63 Je možné, že odpojovací zařízení není nepřipustné, pokud je řízení recirkulace výfukových plynů závislé na teplotě nezbytné, tudíž vyvstane pátá předběžná otázka.
- 64 Soud chápe výklad Soudního dvora v rozsudcích ze dne 14. července 2022 (GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, bod 61, a Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, bod 73) v tom smyslu, že odpojovací zařízení není přípustné ani tehdy, pokud sice neslouží ochraně motoru před poškozením nebo poruchou, nicméně je nezbytné k zajištění bezpečného provozu vozidla.
- 65 Konkrétní důvod otázky položené soudem spočívá v tom, že podle výkladu znalce v jiném soudním řízení může nadměrná tvorba částic vést ve velmi vzácných případech k tomu, že se filtr pevných částic při regeneraci vznítí a vozidlo začne hořet. Vzhledem k tomu, že filtr pevných částic není součástí motoru, by záporná odpověď na pátou otázku vedla k tomu, že by toto hledisko nemuselo být v rámci posuzování přípustnosti případného odpojovacího zařízení ve vozidle dotčeném v projednávané věci zohledněno.

K šesté až deváté předběžné otázce

- 66 Výklad Soudního dvora v jeho rozsudku ze dne 21. března 2023 (Mercedes-Benz Group [Odpovědnost výrobců vozidel vybavených odpojovacími zařízeními], C-100/21, EU:C:2023:229, bod 93) je důvodem zabývat se otázkou, zda je rozdělení důkazního břemene stanovené německým právem v souvislosti s odpojovacím zařízením slučitelné s unijním právem.

- 67 Podle německého práva je důkazní břemeno rozděleno tak, že kupující vozidla musí v plném rozsahu prokázat všechny skutkové podmínky existence odpojovacího zařízení. Musí totiž prokázat existenci škody a také porušení ochranné normy. Obojí předpokládá, v případě záporné odpovědi na první předběžnou otázku, že je instalováno odpojovací zařízení. Ustanovení směrnice 2007/46 zmíněná v projednávané věci, která slouží individuální ochraně každého kupce motorového vozidla, kterému musí být vydáno prohlášení o shodě, ostatně jsou takovou ochrannou normou.
- 68 Bez předložení dokumentace a poskytnutí informací o nastavení systému, což žalované německé právo zpravidla neukládá, lze existenci odpojovacího zařízení prokázat pouze skutečnými pokusy metodou „pokusu a omylu“, které jsou velmi nákladné.
- 69 Náklady na dokazování existence odpojovacího zařízení činí výhledově přinejmenším 10 000 eur. Bude-li nezbytné dokazování rozšířit, mohou být tyto náklady podstatně vyšší. Kupující, kteří nemají pojištění právní ochrany, nebudou zpravidla schopni uhradit zálohu na náklady, která je podle německého občanského procesního práva požadována k provedení dokazování, nebo ji budou schopni uhradit jen s obtížemi a případně upustí od prosazování svých práv.
- 70 Je-li dokonce nezbytné provést důkaz výjimečné přípustnosti odpojovacího zařízení podle čl. 5 odst. 2 druhé věty písm. a) nařízení č. 715/2007, nebude kupující v mnoha případech prakticky schopen dokázat opak, jak od něj požaduje německé právo, zejména nemá-li k dispozici žádné podklady a nezná-li příslušné naprogramování.
- 71 To znamená, že se každopádně ve značném počtu případů lze obávat, že kupující práva vyplývající z čl. 18 odst. 1, čl. 26 odst. 1, článku 46 a čl. 3 bodu 36 směrnice 2007/46, která jim přísluší podle judikatury Soudního dvora (rozsudek ze dne 21. března 2023, Mercedes-Benz Group [Odpovědnost výrobců vozidel vybavených odpojovacími zařízeními], C-100/21, EU:C:2023:229), nevyužijí.
- 72 Pokud ale k dalšímu dokazování dojde, vyvstávají otázky, kdo musí pravděpodobně vysokou zálohu na náklady na dokazování uhradit a k čí tíži půjde případná nemožnost prokázat konkrétní skutečnosti, o nichž má být důkaz proveden.