

**Vec C-138/20**

**Zhrnutie návrhu na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 98 ods. 1  
Rokovacieho poriadku Súdneho dvora**

**Dátum podania:**

13. marec 2020

**Vnútroštátny súd:**

Landgericht Stuttgart

**Dátum rozhodnutia vnútroštátneho súdu:**

13. marec 2020

**Žalobca:**

O.

**Žalovaná:**

P.

PRACOVNÝ DOKUMENT

## **Predmet konania vo veci samej**

Prípustnosť rušiacich zariadení v motorových vozidlách

## **Predmet a právny základ návrhu na začatie prejudiciálneho konania**

Výklad práva Únie, článok 267 ZFEÚ

## **Prejudiciálne otázky**

### **1. Výklad pojmu „rušiace zariadenie“**

1-1: *Má sa článok 3 bod 10 nariadenia (ES) č. 715/2007 vykladať a uplatniť v tom zmysle, že pojem „konštrukčný prvok“ zahŕňa výlučne mechanické časti fyzickej konštrukcie?*

*V prípade zápornej odpovede na otázku 1-1:*

1-2: *Má sa článok 3 bod 10 nariadenia (ES) č. 715/2007 vykladať a uplatniť v tom zmysle, že do systému regulácie emisií je zahrnuté len zariadenie na čistenie výfukových plynov, ktoré je do motora neskôr zabudované (napríklad vo forme dieselových oxidačných katalyzátorov, filtrov tuhých častíc vznetových motorov, redukčných katalyzátorov NO<sub>x</sub>)?*

1-3: *Má sa článok 3 bod 10 nariadenia (ES) č. 715/2007 vykladať a uplatniť v tom zmysle, že do systému regulácie emisií sú zahrnuté opatrenia na znižovanie emisií tak v motore ako aj mimo neho?*

### **2. Výklad pojmu „bežné používanie“**

2-1: *Má sa článok 5 ods. 1 nariadenia (ES) č. 715/2007 vykladať a uplatniť v tom zmysle, že pojem „bežné používanie“ opisuje len podmienky jazdy v novom európskom jazdnom cykle (NEDC)?*

*V prípade zápornej odpovede na otázku 2-1:*

2-2: *Má sa článok 4 ods. 1 druhý pododsek v spojení s článkom 5 ods. 1 nariadenia (ES) č. 715/2007 vykladať a uplatniť v tom zmysle, že výrobcovia musia zabezpečiť, aby sa limitné hodnoty stanovené v prílohe I nariadenia dodržiavali aj pri bežnom používaní?*

*V prípade kladnej odpovede na otázku 2-2:*

2-3: *Má sa článok 5 ods. 1 nariadenia (ES) č. 715/2007 vykladať a uplatniť v tom zmysle, že pojem „bežné používanie“ opisuje skutočné jazdné podmienky pri bežnom používaní?*

*V prípade zápornej odpovede na otázku 2-3:*

2-4: *Má sa článok 5 ods. 1 nariadenia (ES) č. 715/2007 vykladať a uplatniť v tom zmysle, že pojem „bežné používanie“ opisuje skutočné jazdné podmienky pri bežnom používaní vychádzajúc z priemernej rýchlosti 33,6 km/h a maximálnej rýchlosti 120,00 km/h?*

### **3. Prípustnosť stratégií znižovania emisií v závislosti od teploty**

3-1: *Má sa článok 5 ods. 1 nariadenia (ES) č. 715/2007 vykladať a uplatniť v tom zmysle, že je zakázané vybavenie vozidla, kde je súčasťou, ktorá pravdepodobne ovplyvňuje emisné procesy, navrhnutá tak, aby miera recyklácie výfukových plynov bola regulovaná tak, aby zabezpečovala režim nízkeho znečistenia len pri teplote medzi 20° a 30°C a mimo tohto teplotného okna postupne klesá?*

*V prípade zápornej odpovede na otázku 3-1:*

3-2: *Má sa článok 5 ods. 2 nariadenia (ES) č. 715/2007 vykladať a uplatniť v tom zmysle, že rušiacie zariadenie je rovnako zakázané, ak funguje nepretržite mimo teplotného okna medzi 20° a 30°C na ochranu motora a tým je značne znížená recyklácia výfukových plynov?*

### **4. Výklad pojmu „potreba“ v zmysle výnimky**

4-1: *Má sa článok 5 ods. 2 druhá veta písm. a) nariadenia (ES) č. 715/2007 vykladať a uplatniť v tom zmysle, že použitie rušiacich zariadení v zmysle predpisu je potrebné len vtedy, ak ani pri použití špičkovej technológie, ktorá je dostupná v okamihu získania typového schválenia pre jednotlivý model motorového vozidla, nie je zabezpečená ochrana motora pred poškodením alebo nehodou a bezpečná prevádzka vozidla?*

*V prípade zápornej odpovede na otázku 4-1:*

4-2: *Má sa článok 5 ods. 2 druhá veta písm. a) nariadenia (ES) č. 715/2007 vykladať a uplatniť v tom zmysle, že potreba použitia rušiacich zariadení v zmysle predpisu nie je daná, ak parametre uložené v riadení motora sú zvolené tak, že recyklácia výfukových plynov z dôvodu jej závislosti od teploty na základe bežne očakávaných teplôt počas väčšiny roka nie je aktivovaná vôbec alebo len obmedzene?*

### **5. Výklad pojmu „poškodenie“ v zmysle výnimky**

5-1: *Má sa článok 5 ods. 2 druhá veta písm. a) nariadenia (ES) č. 715/2007 vykladať a uplatniť v tom zmysle, že pred poškodením by mal byť chránený len motor?*

5-2: *Má sa článok 5 ods. 2 druhá veta písm. a) nariadenia (ES) č. 715/2007 vykladať a uplatniť v tom zmysle, že nejde o poškodenie, ak sú dotknuté takzvané súčiastky podliehajúce rýchlemu opotrebeniu (ako napríklad ventil na recykláciu výfukových plynov)?*

5-3: *Má sa článok 5 ods. 2 druhá veta písm. a) nariadenia (ES) č. 715/2007 vykladať a uplatniť v tom zmysle, že aj iné súčiastky vozidla, najmä súčiastky uložené vo výfukovej časti, by mali byť chránené pred poškodením alebo nehodou?*

## 6. Právne a sankčné účinky porušenia práva EÚ

6-1: *Má sa článok 4 ods. 1 druhý pododsek, článok 4 ods. 2 druhý pododsek, článok 5 ods. 1 a ods. 2, ako aj článok 13 nariadenia (ES) č. 715/2007 vykladať a uplatniť v tom zmysle, že chráni aspoň tiež majetok nadobúdateľa vozidla, ktoré nezodpovedá požiadavkám nariadenia (ES) č. 715/2007?*

*V prípade zápornej odpovede na otázku 6-1:*

6-2: *Má sa článok 4 ods. 1 druhý pododsek, článok 4 ods. 2 druhý pododsek, článok 5 ods. 1 a ods. 2, ako aj článok 13 nariadenia (ES) č. 715/2007 vykladať a uplatniť v tom zmysle, že členské štáty musia upraviť sankčný mechanizmus, ktorý nadobúdateľom vozidiel z dôvodov effet utile priznáva oprávnenie podať žalobu, aby presadili ustanovenia práva Únie o regulácii trhu?*

6-3: *Má sa článok 18 ods. 1 a článok 26 ods. 1 smernice 2007/46/ES vykladať a uplatniť v tom zmysle, že výrobca porušuje svoju povinnosť vydať platné osvedčenie o zhode podľa článku 18 ods. 1 smernice 2007/46/ES, ak do vozidla zabudoval nedovolené rušiacie zariadenie v zmysle článku 5 ods. 2 nariadenia (ES) č. 715/2007 a uvedenie takéhoto vozidla do obehu porušuje zákaz predaja bez platného osvedčenia o zhode podľa článku 26 ods. 1 smernice 2007/46/ES?*

6-4: *Je cieľom a úmyslom nariadenia (ES) č. 715/2007, ako aj smernice 2007/46/ES to, že limitné hodnoty určené v prílohe I nariadenia (ES) č. 715/2007, respektíve osvedčenie o zhode v zmysle článku 18 ods. 1 smernice 2007/46/ES v zmysle nariadenia (ES) č. 385/2009, zakladajú práva na ochranu kupujúcich tak, že porušenie kvalitatívnych limitných hodnôt nariadenia, respektíve porušenie práva o schvaľovaní, zakazuje započítanie výhod z používania voči výrobcovi v prípade vrátenia vozidla?*

## Uvedené predpisy práva Únie

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 (Ú. v. EÚ L 171, 2007, s. 1)

Nariadenie 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)

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (Rámcová smernica) (Ú. v. EÚ L 263, 2007, s. 1)

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 1999/44/ES z 25. mája 1999 o určitých aspektoch predaja spotrebného tovaru a záruk na spotrebný tovar (Ú. v. ES L 171, 1999, s. 12; Mim. vyd. 15/004, s. 223)

## Uvedené vnútroštátne predpisy

Bürgerliches Gesetzbuch (ďalej len „BGB“) (Občiansky zákonník), § 823 a § 826

Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (ďalej len „EG-FGV“) (nariadenie o typovom schvaľovaní ES pre motorové vozidlá a ich prívesy, ako aj pre systémy, súčiastky a samostatné technické jednotky týchto vozidiel), § 6 a § 27

## Krátky opis skutkového stavu a konania

- 1 Žalobca nadobudol 30. mája 2012 od žalovanej, nemeckého výrobcu motorových vozidiel, nové motorové vozidlo „Porsche Cayenne Diesel Tiptronic“ za obstarávaciu cenu 71 156,66 Eur brutto. Toto motorové vozidlo podľa informácií žalovanej spĺňalo podmienky emisnej normy „Euro 5“ pre naftové motorové vozidlá. To, či je to skutočne tak, je medzitým medzi účastníkmi konania sporné.
- 2 Žalobca medzitým dospel k názoru, že riadiaci softvér nachádzajúci sa vo vozidle, ktorý v závislosti od teploty zasahuje do čistenia výfukových plynov, predstavuje zakázané rušiacie zariadenie v zmysle nariadenia (ES) č. 715/2007. Od žalovanej preto požaduje zrušenie kúpnej zmluvy a vrátenie plnenia v lehote do 14. februára 2019, čo však žalovaná odmieta.

- 3 Žalovaná nesporne používa takzvanú recykláciu výfukových plynov vo vnútri motora. S cieľom znížiť emisie oxidov dusíka vznikajúcich v spaľovacom priestore motora sa časť výfukov privedie späť do sacieho systému motora a opäť sa zúčastňuje na spaľovaní. K recyklácii výfukových plynov však neobmedzene dochádza len pri teplote od 20°C do 30°C (takzvané „teplotné okno“). V prípade nižšej vonkajšej teploty sa znižuje alebo úplne vypne.
- 4 Nemecký Kraftfahrt-Bundesamt (Spolkový dopravný úrad, Nemecko) pre sporné vozidlo a vozidlá rovnakého typu doteraz nenariadil stiahnutie z trhu.

### **Základné tvrdenia účastníkov konania vo veci samej**

- 5 Žalobca zastáva názor, že použitie teplotného okna je v zásade zakázané. Žalovaná použila softvér, ktorý nie je v súlade s článkom 5 ods. 1 prvou vetou nariadenia č. 715/2007 a ktorý v závislosti od teploty okolia reguluje recykláciu výfukových plynov vo vnútri motora a jej účinnosť. Tým je funkcia časti systému regulácie emisií v zmysle článku 3 bodu 10 tohto nariadenia zmenená, čím sa znižuje účinnosť systému regulácie emisií v podmienkach, ktoré sa odôvodnene očakávajú pri bežnej prevádzke motorových vozidiel.
- 6 Limitné hodnoty emisií upravené v prílohe I nariadenia č. 715/2007 sa majú dodržiavať nie len v rámci nového európskeho jazdného cyklu, ale aj pri bežných podmienkach prevádzky, to znamená pri každodennom používaní.
- 7 Žalovaná nepopiera, že použila rušiacе zariadenie, ale podľa článku 5 ods. 2 druhej vety nariadenia č. 715/2007 ho považuje za dovolené. Podľa tohto predpisu smie výrobca prijať opatrenia na zabránenie akejkoľvek škody na súčiastkach. V predmetnom prípade je nevyhnutné znížiť recykláciu výfukových plynov v závislosti od teploty okolia, keďže len takýmto spôsobom je možné zabrániť nebezpečenstvu nasiaknutia dieselového motora dechtom.
- 8 Okrem toho je nepodstatné, ako sa vozidlo pri bežnom používaní správa z hľadiska emisií. Limitné hodnoty emisií normy Euro sú prepojené s podrobne normovanými skúšobnými podmienkami, takže je smerodajné správanie vozidla z hľadiska emisií len v týchto podmienkach.

### **Stručné uvedenie dôvodov predloženia prejudiciálnej otázky**

- 9 Žalobca síce už nemôže uplatniť nároky z kúpnej zmluvy, pravdepodobne však má nároky z „protiprávneho konania“, a síce na jednej strane podľa § 823 ods. 2 BGB v spojení s nariadením č. 715/2007 a/alebo s § 6 ods. 1 a § 27 ods. 1 EG-FGV, na druhej strane podľa § 826 BGB.
- 10 Vnútroštátny súd sa prikláňa k názoru, že tieto nároky existujú. Na jednej strane § 823 ods. 2 BGB vyžaduje porušenie „iného zákona, ktorého cieľom je ochrana iného“. Podľa názoru vnútroštátneho súdu nariadenie č. 715/2007 predstavuje



takýto ochranný zákon. Na druhej strane by mohlo existovať aj „úmyselné poškodenie v rozpore s dobrými mravmi“ v zmysle § 826 BGB. Na to, aby o tom bolo rozhodnuté s konečnou platnosťou, sa musí objasniť, či žalovaná skutočne použila zakázané rušiacie zariadenie podľa nariadenia č. 715/2007. Ak by to bolo tak, bolo by osvedčenie o zhode, ktoré je nevyhnutné podľa článku 18 smernice 2007/46, neplatné, čím by došlo aj k porušeniu EG-FGV, ktorým bola táto smernica prebratá do nemeckého práva.

- 11 Vzhľadom na rôzny výklad nemeckých súdov v súvislosti s riešením „dieselového škandálu“ existujú pochybnosti vo výklade nariadenia č. 715/2007 a smernice 2007/46. Tieto pochybnosti môžu byť odstránené len rozhodnutím Súdneho dvora.
- 12 Otázky pre Súdny dvor sú rozčlenené do šiestich tematických celkov.

### ***1. Pojem „rušiacie zariadenie“***

- 13 Vychádzajúc zo znenia článku 3 bodu 10 nariadenia č. 715/2007 pre vnútroštátny súdu vyvstáva otázka, či pojem „konštrukčný prvok“ zahŕňa výlučne mechanické časti v zmysle fyzickej konštrukcie (otázka 1-1).
- 14 Ak by sa pojem konštrukčný prvok mal interpretovať takto reštriktívne, elektronické riadenie motora a jeho softvér by v tomto pojme neboli obsiahnuté. Systematický kontext v pojmosloví, ktorý vymenúva množstvo parametrov z pohonného systému osobného motorového vozidla, ktoré dnes podliehajú prevažne – aspoň aj – elektrickému riadeniu, hovorí jednoznačne proti takémuto zúženiu na mechanicko-fyzické konštrukcie. Pohľadom na anglické jazykové znenie, ktoré hovorí o výpočte parametrov ako „any element of design which senses ...“, je jednoznačné, že je tým obsiahnutý aj softvérový dizajn.
- 15 Ďalej je potrebné objasniť, či pojem „systém regulácie emisií“ v definícii „rušiaceho zariadenia“ zahŕňa aj stratégie na obmedzenie emisií na mieste vzniku, to znamená v spaľovacej komore motora, pomocou recyklácie výfukových plynov, alebo či označuje len zariadenie na čistenie výfukových plynov vo forme filtrov tuhých častíc vznetových motorov a katalyzátory na redukciu oxidu dusíka nachádzajúcich sa mimo motora (otázka 1-2). Nariadenie č. 715/2007 neobsahuje definíciu tohto pojmu.
- 16 Podľa názoru vnútroštátneho súdu by sa nemalo rozlišovať medzi opatreniami vo vnútri motora a mimo motora, keďže parametre vymenované v článku 3 bode 10 nariadenia č. 715/2007 zahŕňajú všetky technické procesy, ktoré vplyvajú na vznik a znižovanie emisií, medzi nimi aj „otáčky motora“, ktoré sú jednoznačne faktor nachádzajúci sa vo vnútri motora.
- 17 Nie sú zjavné ani žiadne osobitné indície v prospech toho, aby sa pojem „systém regulácie emisií“, ktorý nie je definovaný v nariadení, vyčlenil z kontextu pojmu „rušiacie zariadenie“. Otázkou 1-3 by vnútroštátny súd chcel objasniť, či

rozlišovanie medzi opatreniami v motore a mimo neho je na základe cieľov nariadenia č. 715/2007 dovolené alebo zakázané.

## 2. Pojem „bežné používanie“

- 18 Otázkami 2-1 až 2-4 by sa vnútroštátny súd chcel dozvedieť, či limitné hodnoty stanovené v prílohe I nariadenia č. 715/2007 platia len v rámci skúšobných podmienok „nového európskeho jazdného cyklu“ alebo sa majú dodržať aj „pri bežnom používaní“ v zmysle článku 5 ods. 1 tohto nariadenia v každodennom živote. Okrem toho by sa malo objasniť, či pojem „bežné používanie“ zahŕňa *všetky* skutočné jazdné podmienky v bežnej prevádzke alebo len také, v prípade ktorých sa dodržiavajú rýchlostné parametre nového európskeho jazdného cyklu v rámci mesta a mimo mesta.
- 19 Nariadenie č. 715/2007 nedefinuje, čo sa má chápať pod „bežným používaním“.
- 20 Jazykový výklad, aj pri zohľadnení ostatných jazykových verzií, hovorí v prospech toho, že pod tento pojem v žiadnom prípade nespádajú len laboratórne podmienky, ale myslia sa aj skutočné podmienky, to znamená podmienky, ktoré sa konkrétne vyskytujú v cestnej premávke.
- 21 Tento výklad vychádza z odôvodnenia 12 nariadenia č. 715/2007, v ktorom sa uvádza, že by sa „malo pokračovať v úsilí o ... a o zabezpečenie toho, že sa tieto limity budú vzťahovať na skutočný výkon vozidiel pri ich používaní“.
- 22 Zdá sa, že iný výsledok na prvý pohľad vyplýva z článku 3 ods. 6 nariadenia č. 692/2008, podľa ktorého výrobca musí zabezpečiť, aby výsledky emisných skúšok boli v súlade s platnou limitnou hodnotou „podľa špecifikovaných skúšobných podmienok tohto nariadenia“. V odôvodnení 3 nariadenia č. 715/2007 je však objasnené, že toto nariadenie obsahuje „základné ustanovenia o emisiách z motorových vozidiel“, zatiaľ čo technické špecifikácie budú ustanovené vo vykonávacích opatreniach“. Podľa toho nariadenie č. 692/2008 nemení povinnosti prináležiace výrobcovi podľa nariadenia č. 715/2007, ale iba zamýšľa ich vykonanie. Limitné hodnoty ustanovené v prílohe I nariadenia č. 715/2007 sa teda majú dodržať nie len v podmienkach skúšobnej jazdy, ale aj bez ohľadu na teplotu okolia.
- 23 Na to, aby sa zabezpečilo vyváženie medzi typizovanými výsledkami merania na skúšobnom zariadení a pri každodennom používaní, sa podľa vnútroštátneho súdu majú zohľadniť parametre určujúce nový európsky jazdný cyklus nezávisle od toho, aká teplota okolia prevažuje a ako dlho trvá jazda. Nový európsky jazdný cyklus pozostáva z jednej časti v rámci mesta, ktorá sa štyrikrát opakuje a jednej časti mimo mesta. Na začiatku jazdy sa v časti v rámci mesta naštartuje motor v chladnom stave (20°-30°C). Táto časť sa vyznačuje nízkou rýchlosťou a z toho plyncou nízkou záťažou motora a nízkou teplotou výfukových plynov. Časť mimo mesta predstavuje rýchlejšiu a dynamickú jazdu s maximálnou rýchlosťou



120 km/h. Priemerná rýchlosť pri prejazde novým európskym jazdným cyklom na celkovej dĺžke 11,03 km predstavuje 33,6 km/h.

### **3. Prípustnosť stratégie znižovania emisií závislej od teploty okolia**

- 24 Ani nariadenie č. 715/2007, ani nariadenie č. 692/2008 neobsahuje konkrétne technické predpisy o fungovaní systému recyklácie výfukových plynov. Článok 5 ods. 2 prvá veta nariadenia č. 715/2007 však určuje zákaz rušiacich zariadení, ktoré znižujú účinnosť systémov regulácie emisií. Na tomto základe vzniká otázka, či stratégia na znižovanie emisií, ktorá je závislá od teploty okolia vo forme „teplotného okna“ je dovolená a či je táto vôbec zahrnutá zákazom rušiaceho zariadenia. To je predmetom otázky 3-1.
- 25 V tejto súvislosti je prínosný pohľad na predchodcu článku 3 bodu 10 nariadenia č. 715/2007. Odsek 2.16 prílohy I nariadenia 70/220/EHS zmenenej smernicou 98/69/ES obsahuje vo veľkej miere identickú definíciu rušiaceho zariadenia. V prílohe VII smernice 70/220 v znení zmenenom smernicou 98/69/ES sa v odseku 6.1.1 nachádza odkaz na to, čo zákonodarca Únie chápal v roku 1998 pod pojmom „neštandardná stratégia znižovania emisií“: Podľa tohto ustanovenia by sa neštandardná stratégia emisií, ktorá má za následok zníženie účinku systému znižovania emisií pri nízkych teplotách za bežných podmienok prevádzky a na ktorú sa nevzťahujú štandardizované skúšky emisií, mohla považovať za rušiaci mechanizmus. Z tohto celkového kontextu je podľa predbežného názoru vnútroštátneho súdu zjavné, že aj stratégie emisií, ktoré sa riadia teplotami, boli v zásade zakázané už dávno pred vydaním nariadenia č. 715/2007.
- 26 V prípade, že Súdny dvor by recykláciu výfukových plynov, ktorá je závislá od teploty okolia, mal v zásade považovať za prípustnú, nasleduje otázka 3-2. ňou by sa chcel vnútroštátny súd dozvedieť, či je dovolené rušiacie zariadenie, ktoré z dôvodov ochrany motora neprerušene pracuje mimo teplotného okna 20° až 30°C.
- 27 Článok 5 ods. 2 druhá veta nariadenia č. 715/2007 v písm. a) až c) určuje tri skupiny výnimiek zo zákazu používania rušiacich zariadení. Podľa písm. a) je používanie rušiacich zariadení výnimočne dovolené, ak „je potreba takéhoto zariadenia opodstatnená z dôvodu ochrany motora proti poškodeniu alebo havárii a bezpečnej prevádzky vozidla“. Písmeno b) obsahuje ďalšie zvýhodnenie nasadenia rušiaceho zariadenia, ak „zariadenie funguje len pri spustení motora“. Nakoniec je podľa písm. c) používanie rušiacich zariadení dovolené, ak „podmienky sú zväčša zahrnuté v skúšobných postupoch na overenie emisií z odparovania a priemerných výfukových emisií“.
- 28 Z týchto ustanovení o výnimke, najmä písm. b) a c) článku 5 ods. 2 druhej vety nariadenia č. 715/2007, sa dá v rozpore s názorom žalovanej odvodiť, že nasadenie rušiaceho zariadenia nadväzuje na úzko ohraničený časový rámec: Na jednej strane spúšťacia fáza motora a na druhej strane podmienky skúšobného cyklu.

- 29 Výklad možnosti v písm. a) v tom zmysle, že aspekt ochrany motora a komponentov môže postačovať bez časového obmedzenia na porušenie zákazu, nie je možné pri zohľadnení ďalšieho príslušného práva Únie bez rozporov odôvodniť. Uvedené výnimky nadobudnú časové ohraničenie aj prostredníctvom dôkazovej povinnosti podľa článku 3 ods. 9 nariadenia č. 692/2008 pre oblasť nižších teplôt okolia. Teplotné okno, ktoré to presahuje, preto nemôže byť prípustné. Podľa nariadenia č. 692/2008 majú výrobcovia zabezpečiť, aby zariadenie na dodatočnú úpravu NO<sub>x</sub> dosiahlo po štartovaní za studena pri -7°C a 400 sekúnd požadované teplotné hodnoty, aby mohlo riadne fungovať, to znamená pri dodržaní limitných hodnôt škodlivých látok.
- 30 Naopak to znamená, že zákonodarca jednoznačne vychádza z účinného znižovania emisií aj pri nižších vonkajších teplotách. Ak by sme sledovali iné chápanie, cieľ zákonodarcu absolútneho znižovania emisií a zlepšenia kvality ovzdušia by sa nedosiahol. Tento cieľ je stanovený v odôvodnení 1, ako aj v odôvodneniach 4 až 7 nariadenia č. 715/2007.
- 31 V tejto súvislosti je potrebné poznamenať, že priemerná mesačná teplota v mieste bydliska žalobcu leží celý rok pod 20°C, takže zníženie recyklácie výfukových plynov a tým ovplyvnenie systému regulácie emisií predstavuje pri prevádzke sporného vozidla pravidlo a nie výnimku.

**4. Kritérium potreby v zmysle článku 5 ods. 2 druhej vety písm. a) nariadenia č 715/2007**

- 32 Pre vnútroštátny súd vzniká otázka, či kritérium potreby v zmysle článku 5 ods. 2 druhej vety nariadenia č. 715/2007 sa má určiť konkrétne a individuálne alebo abstraktne a normatívne a aký technicky dostupný štandard sa má v poslednom uvedenom prípade uplatniť. To je predmetom otázky 4-1.
- 33 Pri použití konkrétneho individuálneho kritéria by pre potvrdenie potreby stačilo už to, že v rámci čisto technického, konkrétneho individuálneho posúdenia motora pri prevádzke vozidla dôjde k situácii, ktorá v tomto prípade robí nevyhnutným použitie rušiaceho zariadenia. Výrobca motorových vozidiel by sa mohol v závislosti od modelu vozidla a konfigurácie motora konkrétne a individuálne odvolať na ustanovenia o výnimke. Podľa stavu vývoja predmetnej motorovej jednotky by starší motor mohol túto výnimku splniť oveľa skôr ako napríklad výkonnejší motor.
- 34 Pri vychádzaní z abstraktného kritéria by naopak nepostačovala len skutočnosť, že v konkrétnom prípade dôjde k technickým situáciám, v ktorých je rušiace zariadenie nevyhnutné pre ochranu motora alebo pre bezpečnú prevádzku, ale navyše by pri zohľadnení dôvodov, ktoré viedli k takejto technickej situácii sa vyžadovalo, aby tieto dôvody nutne existovali, teda aby sa im vo všeobecnosti nedalo vyhnúť.

- 35 V prospech tohto kritéria hovorí ako zásada *effet utile*, tak aj odôvodnenia 1 až 5 nariadenia č. 715/2007. Cieľom tohto nariadenia je zabezpečenie vyššej úrovne ochrany životného prostredia. Dosiahnutie tohto cieľa si vyžaduje nepretržité úsilie o znižovanie emisií motorových vozidiel.
- 36 V prípade, ak Súdny dvor na otázku 1-4 odpovie záporne, vzniká otázka, nakoľko sa rušiacim zariadením môže obmedziť recyklácia výfukových plynov, aby to ešte spadalo do rozsahu pojmu „potreba“.
- 37 Pokiaľ zásah do recyklácie výfukových plynov môže závisieť od teploty, potom sa vyžaduje, aby Súdny dvor bližšie vyložil pojem „potreba“, najmä pri zohľadnení teplôt, ktoré prevládajú v Nemecku a v Európe (otázka 4-2).

### **5. Pojem „poškodenie“**

- 38 Pojem poškodenie v zmysle článku 5 ods. 2 druhej vety nariadenia č. 715/2007 nie je v tomto nariadení bližšie definovaný. V tejto súvislosti vzniká otázka, či pri odvolaní sa na ochranu motora môže byť použitie rušiacich zariadení odôvodnené vždy vtedy, keď výrobca motorových vozidiel zrozumiteľne preukáže, že bez použitia takéhoto zariadenia hrozí motoru poškodenie, hoci aj malé. Ďalej je sporné, či súčiastky podliehajúce rýchlemu opotrebeniu, ako napríklad ventil na recykláciu výfukových plynov, spadá pod pojem poškodenie.
- 39 Porovnanie s inými jazykovými verziami nariadenia č. 715/2007 hovorí proti takémuto výkladovému výsledku. Vo francúzskom znení sa zvolil pojem „dégâts“. Podľa slovníka *Larousse* sa pod ním chápe: „*désordre profond, dommage important causé par quelqu'un ou par quelque chose*“. Podľa názoru vnútroštátneho súdu z toho vyplýva, že výrobca motorových vozidiel, ktorý chce odôvodniť použitie teplotného okna, sa nemôže odvolávať na ochranu súčiastky len z dôvodu nasiaknutia dechtom. V tejto súvislosti vzniká otázka, či nebezpečenstvo nasiaknutia dechtom nemôže byť znížené inými opatreniami, napríklad v súvislosti s materiálom a konštrukciou motora.

### **6. Právny a sankčný účinok porušenia práva Únie**

- 40 Vzhľadom na podmienky stanovené v § 823 ods. 2 BGB, podľa ktorých musí dôjsť k porušeniu „iného zákona, ktorého cieľom je ochrana“, vzniká najprv otázka, či k cieľom nariadenia č. 715/2007 patrí ochrana majetku nadobúdateľa vozidla, ktoré nezodpovedá požiadavkám tohto nariadenia (otázka 6-1). Vnútroštátny súd sa prikláňa k tomu, aby odpoveď na túto otázku bola kladná.
- 41 Aj keby majetok nadobúdateľa vozidla nemal byť priamo chránený týmto nariadením, vnútroštátny súd z rozsudkov Súdného dvora zo 17. septembra 2002 *Muñoz a Superior Fruiticola* (C-253/00, EU:C:2002:497, body 29 až 31), ako aj z 25. júla 2008, *Janecek* (C-237/07, EU:C:2008:447, bod 42), odvodzuje, že vysoké nároky vytvorené nemeckou judikatúrou pre charakter individuálnej

ochrany stanovujúcej nárok podľa § 823 ods. 2 BGB sa majú znížiť na kritérium „dotknutosti“ vymedzené Súdny dvorom.

- 42 Členské štáty zohľadňujú *effet utile* ustanovení práva Únie totiž len vtedy, ak implementujú sankčný mechanizmus, ktorého presadenie nezávisí od toho, že úrad – tu nemecký Spolkový dopravný úrad – reaguje na porušenie predpisov, ale ktorý účastník trhu – tu nadobúdateľ motorového vozidla – môže sám iniciovať žalobou na civilných súdoch (pozri otázku 6-2).
- 43 Čo sa týka charakteru individuálnej ochrany smernice 2007/46, vnútroštátny súd vychádza na základe rozsudkov Súdneho dvora z 26. februára 1986, Marshall (152/84, EU:C:1986:84, bod 24), a zo 14. júla 1994, Faccini Dori (C-91/92, EU:C:1994:292, bod 24 a nasl.), z toho, že zo smernice 2007/46 sa nemôžu odvodiť žiadne priame práva v prospech nadobúdateľa vozidla.
- 44 Otázkou 6-3 by sa vnútroštátny súd chcel dozvedieť, či osvedčeniu o zhode sa zároveň má priznať charakter individuálnej ochrany. Táto ochrana by mohla vyplývať z popisu funkcií osvedčenia o zhode, ktoré sa nachádzajú v prílohe IX smernice 2007/46 v znení zmenenom nariadením č. 385/2009. V prvom rade je tam uvedené: „Osvedčenie o zhode je vyhlásením, ktoré výrobca vozidiel poskytuje kupujúcemu, aby ho uistil, že ním zakúpené vozidlo je v súlade s právnymi predpismi Európskej únie platnými v čase jeho výroby.“ Až v druhom rade sa uvádza úloha, že má vnútroštátnym úradom umožniť bezproblémové vydanie povolenia na prevádzku.
- 45 Navyše by sa ustanoveniami pre povolenie vozidiel stanovenými smernicou 2007/46 mala zaistiť vysoká úroveň bezpečnosti a ochrany životného prostredia. Pri porušení týchto predpisov by sa z dôvodov *effet utile* mohlo vyžadovať, aby sa dotknutým osobám priznal samostatný sankčný mechanizmus v súkromnom práve.
- 46 V poslednej otázke 6-4 ide o kľúčovú otázku konania vo veci samej, a teda do akej miery sankčný účinok nariadenia č. 715/2007, respektíve cieľ a úmysel smernice 2007/46 zakazujú, aby sa v rámci vnútroštátnych nárokov na náhradu škody započítalo odškodnenie za to, že nadobúdateľ vozidla ho určitý čas požíval.
- 47 Podľa článku 13 ods. 1 druhej vety nariadenia č. 715/2007 musia byť sankcie účinné, primerané a odrádzajúce. Voľbu sankčných nástrojov Súdny dvor vo svojom hlavnom rozhodnutí, rozsudku z 21. septembra 1989 Komisia/Grécko (68/88, EU:C:1989:339, bod 24), prenechal členským štátom.
- 48 Podľa chápania vnútroštátneho súdu zásada efektivity vyžaduje, aby priamo aplikovateľné právo Únie, ako aj právo prijaté na prebratie práva Únie, mohlo byť z hľadiska súkromného práva presadené. Súdny dvor vo svojom rozsudku zo 17. septembra 2002 Muñoz a Superior Fruiticola (C-253/00, EU:C:2002:497, bod 30), uviedol, že „úplný účinok režimu noriem kvality predpokladá, že ich dodržiavanie možno zabezpečiť prostredníctvom občianskoprávneho konania“.

- 49 Z pohľadu vnútroštátneho súdu ide v prípade limitných hodnôt emisií o dôležité faktory životného prostredia. Veľa nadobúdateľov vozidiel je pripravených investovať viac kapitálu do výrobku, aby tým prispeli k ochrane životného prostredia. V prípade znaku zlepšenia životného prostredia teda ide o objektívny znak kvality, ktorý sa dotýka aj práv dotknutých subjektov.
- 50 Presadenie nárokov na náhradu škody by zostalo len na papieri a bolo by v podstate bezcenné, ak by nadobúdatelia vozidiel museli z dôvodu predlžujúceho sa konania započítat' výhody z používania. V prípade úmyselného porušenia dôležitých faktorov, tu limitných hodnôt emisií, hrozí, že v prípade započítania výhod stratí právo na odškodnenie svoju preventívnu riadiacu funkciu.
- 51 Aj podľa článku 46 druhej vety smernice 2007/46 musia byť sankcie účinné, primerané a odrádzajúce.
- 52 Zabudovanie nedovoleného rušiaceho zariadenia do vozidla nevedie len k strate typového schválenia, ale vyvoláva aj to, že pre tieto vozidlá neexistujú platné osvedčenia o zhode. Vozidlo sa smie predať len vtedy, ak má platné osvedčenie o zhode.
- 53 Pri otázke, či nadobúdateľ vozidla bez platného osvedčenia o zhode v prípade požiadavky na náhradu škody musí nechať započítat' voči výrobcovi výhody z používania, je potrebné zohľadniť zásadu náhrady za užívanie, ktorá je vo všeobecnosti obsiahnutá v smernici 1999/44. Súdny dvor vo svojom rozsudku zo 17. apríla 2008 *Quelle* (C-404/06, EU:C:2008:231), rozhodol, že článok 3 tejto smernice odporuje vnútroštátnej právnej úprave, ktorá predávajúcemu za predpokladu, že predal spotrebný tovar vykazujúci vadu, umožňuje požadovať od spotrebiteľa náhradu za užívanie vadného tovaru až do jeho nahradenia novým tovarom.
- 54 Proti aplikovaniu tohto prístupu na predmetný prípad sa dá síce namietať, že smernica 2007/46 neobsahuje žiadnu konkrétnu úpravu o následkoch tak, ako ich upravuje smernica 1999/44 vo svojom článku 3 ods. 3 nariadením bezodplatného dodatočného plnenia. Zároveň príkaz odstrašujúcich sankcií vyžaduje uznanie zodpovednosti vo vnútroštátnom práve, ktorá vo svojej účinnosti nie je obmedzená tak, že z dôvodu dĺžky konania a úmyselného odkladania plnenia výrobcom sa nárok na náhradu škody na základe náhrady za užívanie stane „bezcenným“.