

Věc C-440/20

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

18. září 2020

Předkládající soud:

Landgericht Stuttgart (Německo)

Datum předkládacího rozhodnutí:

18. září 2020

Žalobkyně:

S.

Žalovaná:

AD GmbH

Předmět původního řízení

Žaloba podaná na pojišťovnu právní ochrany, jejímž předmětem je poskytnutí pojistné ochrany ve věci žaloby směřující proti výrobci automobilů, vůči němuž mají být uplatňovány nároky na náhradu škody z důvodu manipulace řízení výukových plynů ve vozidle zakoupeném žalobkyní.

Předmět a právní základ žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce

Výklad unijního práva, článek 267 SFEU

Předběžné otázky

1. Výklad pojmu „odpojovací zařízení“

1-1: *Musí být čl. 3 bod 10 nařízení (ES) č. 715/2007 vykládán a uplatňován v tom smyslu, že pojem „konstrukční prvek“ zahrnuje výlučně jen mechanické prvky fyzické konstrukce?*

V případě záporné odpovědi na otázku 1-1:

1-2: *Musí být čl. 3 bod 10 nařízení (ES) č. 715/2007 vykládán a uplatňován v tom smyslu, že systém regulace emisí zahrnuje pouze zařízení na čištění výfukových plynů (např. v podobě oxidačních katalyzátorů pro naftové motory, filtru(ů) pevných částic pro naftové motory, redukčních katalyzátorů ke snížení emisí NO_x) umístěné za motorovým systémem?*

1-3: *Musí být čl. 3 bod 10 nařízení (ES) č. 715/2007 vykládán a uplatňován v tom smyslu, že systém regulace emisí zahrnuje opatření pro snižování emisí a to jak v rámci motoru tak i mimo něj?*

2. Výklad pojmu „běžné použití“

2-1: *Musí být čl. 5 odst. 1 nařízení (ES) č. 715/2007 vykládán a uplatňován v tom smyslu, že pojem „běžné použití“ zahrnuje pouze podmínky pro jízdu v cyklu NEDC?*

V případě záporné odpovědi na otázku 2-1:

2-2: *Musí být čl. 4 odst. 1 druhý pododstavec ve spojení s čl. 5 odst. 1 nařízení (ES) č. 715/2007 vykládán a uplatňován v tom smyslu, že výrobci musí zajistit, aby mezní hodnoty stanovené v příloze I nařízení byly dodržovány také při každodenním používání?*

V případě kladné odpovědi na otázku 2-2:

2-3: *Musí být čl. 5 odst. 1 nařízení (ES) č. 715/2007 vykládán a uplatňován v tom smyslu, že pojem „běžné použití“ popisuje skutečné jízdní podmínky při každodenním používání?*

V případě záporné odpovědi na otázku 2-3:

2-4: *Musí být čl. 5 odst. 1 nařízení (ES) [č. 715/2007] vykládán a uplatňován v tom smyslu, že pojem „běžné použití“ popisuje skutečné jízdní podmínky při každodenním používání vycházející z průměrné rychlosti 33,6 km/h a maximální rychlosti 120,00 km/h?*

3. Přípustnost strategií snižování emisí závislých na teplotě

3-1: *Musí být čl. 5 odst. 1 nařízení (ES) č. 715/2007 vykládán a uplatňován v tom smyslu, že je nepřipustné takové vybavení vozidla, kdy je určitá konstrukční část, která pravděpodobně ovlivňuje emisní chování, konstruována takovým způsobem, aby byla míra recirkulace výfukových plynů řízena tak, aby zajišťovala nízkoemisní režim jen při teplotě mezi 20°C a 30°C a mimo toto teplotní okno se postupně snižuje?*

V případě záporné odpovědi na otázku 3-1:

3-2: *Musí být čl. 5 odst. 2 nařízení (ES) č. 715/2007 vykládán a uplatňován v tom smyslu, že odpojovací zařízení je nepřípustné také tehdy, pokud mimo teplotní okno mezi 20°C a 30°C pracuje trvale ve prospěch ochrany motoru, čímž se podstatně snižuje recirkulace výfukových plynů?*

4. Výklad pojmu „potřeba“ ve smyslu stanovené výjimky

4-1: *Musí být ustanovení čl. 5 odst. 2 druhé věty písm. a) nařízení (ES) č. 715/2007 vykládáno a uplatňováno v tom smyslu, že použití odpojovacích zařízení ve smyslu tohoto nařízení je potřebné pouze v případě, pokud i při použití špičkové technologie dostupné v okamžiku získání schválení typu pro příslušný model vozidla nebylo možno zaručit ochranu motoru před poškozením nebo nehodou a bezpečný provoz vozidla?*

V případě záporné odpovědi na otázku 4-1:

4-2: *Musí být ustanovení čl. 5 odst. 2 druhé věty písm. a) nařízení (ES) [č. 715/2007] vykládáno a uplatňováno v tom smyslu, že použití odpojovacích zařízení ve smyslu tohoto nařízení není potřebné, pokud jsou parametry uložené v řízení motoru nastaveny tak, že čištění výfukových plynů není z důvodu jeho přednastavené závislosti na teplotě - vzhledem k obvykle očekávaným teplotám během velké části roku - aktivováno nebo je aktivováno pouze omezeně?*

5. Výklad pojmu „poškození“ ve smyslu stanovené výjimky

5-1: *Musí být ustanovení čl. 5 odst. 2 druhé věty písm. a) nařízení (ES) č. 715/2007 vykládáno a uplatňováno v tom smyslu, že před poškozením má být chráněn pouze motor?*

5-2: *Musí být ustanovení čl. 5 odst. 2 druhé věty písm. a) nařízení (ES) č. 715/2007 vykládáno a uplatňováno v tom smyslu, že se nejedná o poškození, jsou-li dotčeny díly podléhající opotřebení [jako např. ventil recirkulace výfukových plynů (EGR ventil)]?*

5-3: *Musí být ustanovení čl. 5 odst. 2 druhé věty písm. a) nařízení (ES) č. 715/2007 vykládáno a uplatňováno v tom smyslu, že před poškozením nebo poruchou mají být chráněny také jiné konstrukční části vozidla, zejména díly následně umístěné ve výfukovém potrubí?*

6. Právní a sankční účinky jednání porušujícího unijní právo

6-1: *Musí být čl. 4 odst. 1 druhý pododstavec, čl. 4 odst. 2 druhý pododstavec, čl. 5 odst. 1 a odst. 2, jakož i článek 13 nařízení (ES) č. 715/2007 vykládány a uplatňovány v tom smyslu, že chrání přinejmenším i právo nabyvatele vozidla, které nesplňuje požadavky nařízení (ES) č. 715/2007, na hospodářské sebeurčení?*

V případě záporné odpovědi na otázku 6-1:

6-2: Musí být čl. 4 odst. 1 druhý pododstavec, čl. 4 odst. 2 druhý pododstavec, čl. 5 odst. 1 a odst. 2, jakož i článek 13 nařízení (ES) č. 715/2007 vykládány a uplatňovány v tom smyslu, že členské státy musí stanovit sankční mechanismus, který nabyvatelům vozidel z důvodů *effet utile* přiznává oprávnění podat žalobu za účelem prosazení unijního práva regulujícího trh?

6-3: a) Musí být pojem „účinné, přiměřené a odrazující“ opatření ve smyslu čl. 13 odst. 1 druhé věty nařízení (ES) č. 715/2007 vykládán v tom smyslu, že normativně utrpěnou újmu nabyvatele vozidla nelze kompenzovat nebo snížit skutečnou možností používat vozidlo, které není v souladu s nařízením (ES) č. 715/2007?

b) Vyžaduje myšlenka *effet utile*, která je vlastní unijnímu právu, že u pojmu „účinné, přiměřené a odrazující“ opatření ve smyslu čl. 13 odst. 1 druhé věty nařízení (ES) č. 715/2007 je nutno rozlišovat, zda k porušení ve smyslu čl. 13 odst. 2 nařízení (ES) č. 715/2007 došlo úmyslně nebo pouze z nedbalosti a pouze v posledně uvedeném případě je započtení skutečné možnosti používat nabyté vozidlo odůvodněno?

c) Musí být pojem „účinné, přiměřené a odrazující“ opatření ve smyslu čl. 13 odst. 1 druhé věty nařízení (ES) č. 715/2007 vykládán v tom smyslu, že i v případě započtení výhody musí výrobce vozidla poskytnout náhradu za užívání získaného kapitálu, protiplnění, musí z něj tedy poskytnout úrok?

d) Musí být pojem „účinné, přiměřené a odrazující“ opatření ve smyslu čl. 13 odst. 1 druhé věty nařízení (ES) č. 715/2007 vykládán v tom smyslu, že výrobci vozidla, které není v souladu s nařízením (ES) č. 715/2007, musí být každopádně od okamžiku první vážné výzvy ke zpětvzetí vozidla učiněné nabyvatelem znemožněno, aby se dovolával započtení skutečné možnosti používat vozidlo s protiplněním?

6-4: Musí být čl. 18 odst. 1 a čl. 26 odst. 1 směrnice 2007/46/ES vykládány a uplatňovány v tom smyslu, že výrobce porušuje svou povinnost vydat platné prohlášení o shodě podle čl. 18 odst. 1 směrnice 2007/46/ES, pokud do vozidla zabudoval nepřípustné odpojovací zařízení ve smyslu čl. 5 odst. 2 nařízení (ES) č. 715/2007 a uvedení takového vozidla na trh porušuje zákaz prodeje bez platného prohlášení o shodě podle čl. 26 odst. 1 směrnice 2007/46/ES?

6-5: Je účelem a cílem nařízení (ES) č. 715/2007 a směrnice 2007/46/ES, aby mezní hodnoty stanovené v příloze I nařízení (ES) č. 715/2007 resp. prohlášení o shodě ve smyslu čl. 18 odst. 1 směrnice 2007/46/ES ve spojení s nařízením (ES) č. 385/2009 zakládalo práva na ochranu kupujících v tom smyslu, že v případě porušení mezních hodnot nařízení určujících kvalitu, resp. práva upravujícího registraci, unijní právo výrobci v případě vrácení vozidla zakazuje započítat výhody plynoucí z užívání tohoto vozidla?

Uplatňovaná ustanovení unijního práva

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla: čl. 3 bod 10, čl. 4 odst. 1 a 2, čl. 5 odst. 1 a 2, článek 13;

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: čl. 3 body 6 a 9;

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 ze dne 18. června 2009 o schvalování typu motorových vozidel a motorů z hlediska emisí z těžkých nákladních vozidel (Euro VI) a o přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidel, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a směrnice 2007/46/ES a o zrušení směrnic 80/1269/EHS, 2005/55/ES a 2005/78/ES: čl. 2 odst. 1, čl. 3 bod 8, čl. 5 odst. 3

Nařízení Komise (ES) č. 385/2009 ze dne 7. května 2009, kterým se nahrazuje příloha IX směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES, 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): příloha IX

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): čl. 18 odst. 1, čl. 26 odst. 1;

Uplatňovaná ustanovení mezinárodního 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 [2015/1038] (Úř. věst. 2015, L 172, s. 1): bod 2.16

Uplatňovaná ustanovení vnitrostátního práva

Bürgerliches Gesetzbuch (občanský zákoník, dále jen „BGB“): § 823, § 826, § 849 a § 249;

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 [zkráceně EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung], dále jen „EG-FGV“): § 6 odst. 1.

Stručné shrnutí skutkového stavu a řízení

- 1 Žalobkyně si dne 15. března 2012 zakoupila BMW X3 XDrive 25D Euro 5. Vůz byl poprvé registrován v březnu 2012. Žalovaná a žalobkyně uzavřely pojištění právní ochrany.
- 2 Dopisem ze dne 27. března 2019 sdělila žalobkyně žalované, že chce uplatňovat nároky z manipulace řízení výfukových plynů u vozidla, které zakoupila, a požádala o příslib pojistného krytí. Dopisem ze dne 2. května 2019 žalovaná odepřela příslib pojistného krytí s odůvodněním, že u motorů společnosti BMW AG nebylo zjištěno rozpoznávání testovacího cyklu, nýbrž pouze teplotní okno, které je podle německého resp. evropského právního stavu přípustné.
- 3 Následně byl vydán nezávislý právní posudek („Stichentscheid“), který však žalovaná neakceptovala. Tvrdila mimo jiné, že vozidlo žalobkyně nebylo úředně staženo z oběhu, ani takovéto stažení není plánováno. Žalobkyně poté podala na žalovanou žalobu na poskytnutí pojistného krytí.

Hlavní argumenty účastníků původního řízení

- 4 Žalobkyně tvrdí, že používání teplotního okna je zásadně nepřípustné. Vůči výrobci vozidla jí proto přísluší nároky z nedovoleného jednání, § 823 odst. 2 ve spojení s nařízením č. 715/2007 a § 826 BGB. Na tyto nároky jí musí žalovaná poskytnout příslib pojistného krytí. V případě vrácení vozidla nemusí žalobkyně poskytnout náhradu za výhody plynoucí z užívání vozidla za dobu jeho skutečného užívání, neboť tato povinnost je v rozporu s unijním právem.
- 5 Žalovaná se odvolává na skutečnost, že Kraftfahrtbundesamt (Spolkový úřad pro silniční dopravu) nenařídil stažení dotčeného modelu vozidla, ani státní zastupitelství nezahájilo příslušné přípravné řízení. Vzhledem k tomu je nutno pojistné krytí odepřít. Uvedení vozidla, jehož motor je vybaven teplotním oknem, na trh nepředstavuje úmyslné poškození odporující dobrým mravům ve smyslu § 826 BGB. Nařízení č. 715/2007 není ochrannou normou ve smyslu § 823 odst. 2 BGB. Mezní hodnoty emisí norem Euro jsou navíc svázány s podrobně normovanými testovacími podmínkami, proto není relevantní, jaké emisní chování má vozidlo mimo rozhodující testovací podmínky - při každodenním používání.
- 6 Pojem potřebnosti ve smyslu čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007 musí být vykládán v tom smyslu, že odůvodňuje veškerá - *ex ante* posuzovaná - opatření zabraňující poškození konstrukčních částí motoru. Recirkulace výfukových plynů závislá na místě provozu (dále jen „EGR“) sporná v projednávané věci, která se snižuje v

závislosti na teplotě okolního vzduchu, je odůvodněna ochranou konstrukčních částí.

- 7 Podle judikatury nejvyšších soudů by však každopádně musely být výhody, které žalobkyně získala užíváním [vozidla], odečteny od výše škody.

Stručný popis odůvodnění žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce

- 8 Předkládající soud nejprve popisuje techniku čištění výfukových plynů u naftových motorů, zejména techniku teplotního okna. Upozorňuje přitom na skutečnost, že veškeré známé nové naftové motory disponují minimálně jedním EGR okruhem.
- 9 Při recirkulaci výfukových plynů je část vzduchu, která je nasávána motorem, nahrazována výfukovými plyny. Ty jsou přiváděny přes EGR ventil. Vzhledem k tomu, že horké recirkulované výfukové plyny naráží na ochlazený čerstvý vzduch přicházející z chladiče plicního vzduchu, obecně hrozí riziko zanesení sazí nebo kondenzace kapaliny. To může způsobit výpadek EGR ventilu. Riziko zanesení roste s nižšími vnějšími teplotami, zatímco recirkulace výfukových plynů je neúčinnější při vnějších teplotách mezi 20 a 30°C.
- 10 Aby se tomuto riziku předešlo, recirkuluje se pouze část výfukových plynů. Vzhledem k tomu, že pouze opatřeními v motoru nelze dosáhnout dodržení mezních hodnot, používají se sekundární opatření v podobě systémů čištění výfukových plynů. Kromě oxidačního katalyzátoru a filtru pevných částic pro naftové motory se jako součást systému čištění výfukových plynů používají většinou zásobníkové katalyzátory (NO_x trap) a SCR katalyzátory (Selective Catalytic Reduction). Předmětné vozidlo není vybaveno SCR katalyzátorem.
- 11 Předkládající soud ke sporu, který je u něj projednáván, předně připomíná, že pojišťovna právní ochrany je na základě smlouvy o pojištění právní ochrany uzavřené mezi účastníky v zásadě povinna poskytnout právní ochranu ohledně služeb, které jsou nezbytné v zájmu ochrany právních zájmů pojistníka, jestliže má taková ochrana zájmů dostatečné vyhlídky na úspěch. Musí tedy existovat alespoň stejně velká pravděpodobnost, že výsledek sporu bude pro pojistníka příznivý. Navíc se musí jevit jako možné, že pojistník bude schopen jím prokazované skutečnosti dokázat s pomocí přípustných a vhodných důkazních prostředků. Při přezkumu vyhlídek na úspěch by ale důkazní šance zásadně neměly být posuzovány formou anticipovaného hodnocení důkazů.
- 12 V projednávané věci lze pravděpodobnost výsledku předpovědět pouze po zodpovězení předběžných otázek Soudním dvorem. Pro rozhodnutí v řízení týkajícím se poskytnutí pojistného krytí je relevantní, zda nařízení č. 715/2007 nebo směrnice 2007/46 jsou normy, které poskytují ochranu třetím osobám. Dále je nutno vyjasnit, zda je teplotní okno obecně v souladu s nařízením č. 715/2007 a zda případné porušení nařízení může mít za následek nárok na náhradu škody

podle § 823 odst. 2 BGB ve spojení s § 6 odst. 1, § 27 odst. 1 EG-FGV nebo článkem 5 nařízení č. 715/2007.

- 13 Předkládající soud má za to, že používání teplotních oken v naftových motorech je zásadně nepřipustné. Není přitom relevantní, zda Spolkový úřad pro silniční dopravu nařídil stažení z oběhu či nikoliv. Zásada *effet utile* vyžaduje, aby nabyvatel vozidla měl k dispozici sankční mechanismus, jehož účinnost právě nebude záviset na tom, zda bude Spolkový úřad pro silniční dopravu reagovat na porušení normy tím, že nařídí stažení z oběhu.
- 14 Žalobkyně opírá svůj nárok na náhradu škody, na jehož prosazování požaduje pojistné krytí, o skutečnost, že z podnětu výrobce vozidla převzala nechtěný závazek příp. že jí od samého počátku nebylo opatřeno vozidlo splňující podmínky registrace. Zda se lze tohoto nároku na náhradu škody domáhat, závisí na výkladu nařízení č. 715/2007, totiž na otázce, zda má povahu normy poskytující individuální ochranu a je tedy ochrannou normou ve smyslu § 823 odst. 2 BGB.
- 15 Předkládající soud se s poukazem na bod 17. odůvodnění domnívá, že nařízení č. 715/2007 povahu ochranné normy má. Emise oxidů dusíku zde sice nejsou uváděny. Není ovšem nasnadě, že by normotvůrce sice chtěl zajistit, aby spotřebitelé a uživatelé dostávali objektivní a přesné informace týkající se emisí oxidu uhličitého, chtěl by však současně připustit, že jim smí zůstat skryto nedodržování mezních hodnot nařízení pro emise oxidů dusíku. Domněnka individuální ochrany zapadá i do rámce odpovědnosti stanoveného nařízením, zejména jeho článkem 13.
- 16 Nařízení č. 715/2007 ani nařízení č. 692/2008 neobsahují konkrétní technické požadavky týkající se fungování systému čištění výfukových plynů. Je na výrobcích, jaká technická řešení použijí, aby zajistili dodržování mezních hodnot.
- 17 Výrobci musí prokázat, že emise vozidla splňují testovací požadavky tak, jak jsou popsány mimo jiné v novém evropském jízdním cyklu (NEDC). NEDC sestává ze čtyř opakování části ve městě a části mimo město. V části mimo město je dosažena nejvyšší rychlost 120 km/h. Průměrná rychlost na celkové dráze 11,03 km činí 33,6 km/h.
- 18 Odpojovací zařízení jsou podle čl. 5 odst. 2 první věty nařízení č. 715/2007 nepřipustná. Předlohou pojmu odpojovacího zařízení je úprava v bodě 2.16 předpisu Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů č. 83.
- 19 U pojmu odpojovací zařízení nejprve vyvstává otázka, jak mají být chápány pojmy uvedené v jeho definici. Předkládající soud se konkrétně táže, zda konstrukční prvek zahrnuje výlučně mechanické prvky ve smyslu fyzické konstrukce a zda lze pod systémem regulace emisí chápat pouze zařízení na čištění výfukových plynů následně umístěné mimo motor, nikoliv však opatření recirkulace výfukových plynů v motoru.

- 20 Podle názoru překládajícího soudu je rozlišování mezi opatřeními čištění výfukových plynů v systému regulace emisí na ta, která působí v motoru a ta, která působí mimo něj, v rozporu s jasným zněním definice pojmu odpojovacího zařízení.
- 21 Krom toho se předkládající soud táže, jak má chápat pojem „běžné použití“. S přihlédnutím k různým jazykovým zněním nařízení č. 715/2007 vychází z toho, že tento pojem zahrnuje nejen laboratorní podmínky, nýbrž myšleny jsou spíše podmínky vyskytující se konkrétně v silničním provozu. Vzhledem k tomu, že nařízení č. 692/2008 slouží provádění nařízení č. 715/2007 a povinnosti tímto nařízením stanovené nemodifikuje, nemá toto nařízení konkretizující význam. Z toho vyplývá, že mezní hodnoty stanovené v nařízení č. 715/2007 musí být dodržovány nikoliv pouze za podmínek stanovených pro provádění zkoušky, nýbrž nezávisle na teplotě. Na základě historického a teleologického výkladu a paralelního posouzení „sesterského“ nařízení č. 595/2009, které platí pro těžká nákladní vozidla, ale také pro obzvláště těžká osobní vozidla třídy M1, se předkládající soud domnívá, že pod pojmem „běžné použití“ jsou myšleny podmínky běžného každodenního provozu vozidla a nikoliv podmínky testovacího cyklu. Přitom je však nutno přihlédnout k parametrům cyklu NEDC týkajícím se průměrné rychlosti 33,6 km/h, jakož i nejvyšší rychlosti 120 km/h v každodenním použití.
- 22 Vzhledem k tomu, že nařízení č. 715/2007 ani nařízení č. 692/2008 neobsahují konkrétní technické parametry pro fungování systému čištění výfukových plynů, nastoluje předkládající soud otázku, zda je emisní strategie závislá na teplotě, kterou reprezentuje teplotní okno, přípustná a zda se na ni vůbec vztahuje zákaz odpojovacích zařízení.
- 23 Používání odpojovacích zařízení je výjimečně přípustné v případě, že potřeba tohoto zařízení je odůvodněná ochranou motoru proti poškození nebo poruše a zajištěním bezpečného provozu vozidla. Mimoto existují výjimky pro fázi startování motoru a podmínky zkušebních cyklů. Na základě těchto výjimek vychází předkládající soud z toho, že aspekt ochrany motoru a konstrukčních částí nedovoluje časově neomezené používání odpojovacích zařízení.
- 24 Předkládající soud by rád věděl, zda se potřeba ochrany motoru stanoví konkrétně individuálně nebo abstraktně normativně. V této souvislosti připomíná, že konkrétně individuální stanovení může vést k upřednostnění starších motorů nebo systémů čištění výfukových plynů vyžadujících obzvláštní ochranu, a vyslovuje se z tohoto důvodu pro přísné, objektivizující měřítko.
- 25 V případě, že by teplotní okno mělo být přípustné, táže se předkládající soud, zda to platí také pro konkrétní použití, které vede k tomu, že mimo teplotní okno od 20 do 30°C je čištění výfukových plynů nepřetržitě omezováno. Upozorňuje v tomto ohledu na skutečnost, že vzhledem k průměrným ročním teplotám v bydlíšti žalobkyně představuje omezování čištění výfukových plynů při provozu dotčeného vozidla pravidlo a nikoliv výjimku. Právě s ohledem na teploty, které

panují v Německu a v Evropě, je nezbytné, aby Soudní dvůr provedl výklad pojmu potřeby.

- 26 Předkládající soud dále žádá o výklad pojmu poškození. Rád by zejména věděl, zda postačuje každé, byť jakkoliv malé poškození, jako např. poškození EGR ventilu, jehož cena se pohybuje od 40 do 200 eur. S přihlédnutím k jiným jazykovým verzím nařízení č. 715/2007 a k účelu, jež toto nařízení sleduje, se předkládající soud přiklání k názoru, že tuto podmínku nesplňuje každé poškození. V této souvislosti také připomíná, že při vnějších teplotách od 20 do 30 °C nedochází k zanesení EGR ventilu sazími nebo kondenzátem. Konstrukčně lze směs čerstvě přiváděného vnějšího vzduchu a recirkulovaných výfukových plynů řídit tak, že čerstvý plyn přiváděný do motoru bude mít vždy optimální teplotu mezi 20 až 30°C.
- 27 Závěrem předkládající soud pokládá otázku týkající se výkladu právních a sankčních účinků porušení unijního práva, která budou případně zjištěna. Relevantní je přitom zejména skutečnost, zda určitá ustanovení poskytují individuální ochranu.
- 28 Zásada co nejúčinnějšího uplatňování unijního práva a rozsudky Soudního dvora ze dne 17. září 2002, Muñoz a Superior Fruiticola, C-253/00, EU:C:2002:497, jakož i ze dne 25. července 2008, Janecek, C-237/07, EU:C:2008:447, hovoří pro takovouto individuální ochranu. Podle těchto rozsudků může plná účinnost unijně právních norem upravujících kvalitu předpokládat, že jejich dodržování lze prosadit cestou občanskoprávního řízení. S donucující povahou směrnice, jejímž účelem je ochrana veřejného zdraví, také může být neslučitelné, bude-li zásadně vyloučeno, aby se dotčená osoba mohla domáhat povinnosti uložené směrnicí.
- 29 Také v rámci ustanovení § 6 odst. 1 a § 27 EG-FGV, jejichž předlohou jsou čl. 18 odst. 1 a čl. 26 odst. 1 směrnice 2007/46/ES, vyvstává otázka, zda škoda uplatněná žalobkyní v pozdějším procesu proti výrobci spadá do věcného rozsahu ochrany normy. Cílem právních aktů Evropské unie, které byly přijaty za účelem plné harmonizace technických požadavků na vozidla, je mimo jiné vysoká bezpečnost provozu, vysoká úroveň ochrany zdraví a životního prostředí, racionální využívání energie a účinná ochrana před neoprávněným používáním. Ačkoliv se Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr) a řada soudů dalších stupňů vyjádřila k otázce, zda tato ustanovení poskytují ochranu ve vztahu k třetím osobám, spatřuje předkládající soud vzhledem k právnímu významu prohlášení o shodě s přihlédnutím k jiným jazykovým verzím směrnice důvody pro domněnku, že uvedená ustanovení poskytují individuální ochranu.
- 30 V případě, že žalobkyně bude mít nárok na náhradu škody, pak dále vyvstává otázka výpočtu této škody. Přitom je zejména relevantní, zda kupní cena zaplacená nabyvatelem musí být úročena a zda musí nabyvatel poskytnout náhradu za užívání vozidla. Podle toho se totiž stanoví rozsah pojistného krytí, které má být poskytnuto žalobkyni a o němž musí předkládající soud rozhodnout.

- 31 V rozsudku ze dne 17. dubna 2008, *Quelle*, C-404/16, EU:C:2008:231 Soudní dvůr vyjasnil, že směrnice 1999/44/ES brání vnitrostátní úpravě, podle níž prodávajícímu při dodání spotřebního zboží, které je v rozporu se smlouvou, přísluší náhrada za užívání tohoto zboží až do okamžiku dodání nového. V případech, kdy se – stejně jako v projednávané věci – jedná o vrácení vozidla, může prosazování nároků soudní cestou z podnětu výrobce vozidla vést k tomu, že délka řízení dosáhne doby, která se rovná očekávané době hospodářského užívání vozidla. To by výrobce nespravedlivě zbavovalo odpovědnosti. Také zásada *effet utile* nařízení č. 715/2007 hovoří pro to, aby minimálně při úmyslném poškození, které je v rozporu s dobrými mravy, bylo jako odrazující opatření započtení výhody vyloučeno. Mimoto by předkládající soud rád vyjasnil také otázku, zda z požadavku účinné a odrazující sankce nevyplývá, že výrobce musí v případě vrácení úročit vracenou kupní cenu.
- 32 Předkládající soud má za to, že nárok žalobkyně na náhradu škody by byl *de facto* znehodnocen, pokud by byly započteny dále plynoucí výhody z užívání vozidla, čímž by se náhrada škody postupně stále více spotřebovávala. To by představovalo porušení požadavku odrazující sankce.
- 33 Poskytnutí příslibu pojistného krytí závisí na vyjasnění přípustnosti teplotního okna a sankčního účinku unijních norem. Předkládající soud si je přitom vědom skutečnosti, že pro úspěch žaloby na poskytnutí pojistného krytí postačuje, pokud bude existovat alespoň stejně velká pravděpodobnost pro kladný a záporný výsledek právního sporu. Vzhledem k tomu, že otázky, které jsou v projednávané věci rozhodující, dosud nebyly předmětem žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce předložené Soudnímu dvoru, je předkládající soud přesvědčen, že bude schopen o pravděpodobnosti s konečnou platností rozhodnout až po zodpovězení předběžných otázek Soudním dvorem.
- 34 Z odpovědí na vzájemně provázané předběžné otázky vyplyne, zda – a případně do jaké míry – musí být žalobkyni poskytnuto pojistné krytí.