Vec C-440/20

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

Dátum podania:

18. september 2020

Vnútroštátny súd:

Landgericht Stuttgart

Dátum rozhodnutia vnútroštátneho súdu:

18. september 2020

Žalobkyňa:

S.

Žalovaná:

AD GmbH

PRACOVNÝ DOKUMENT

PRACOVNÝ DOKUMENT

Predmet konania vo veci samej

Žaloba proti poisťovni právnej ochrany o poskytnutie poistného krytia vo veci žaloby proti výrobcovi automobilov, proti ktorému majú byť uplatňované nároky na náhradu škody z dôvodu manipulácie riadenia výfukových plynov vozidla nadobudnutého žalobkyňou.

Predmet a právny základ 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 uplatňovať v tom zmysle, že pojem „konštrukčný prvok“ zahŕňa výlučne mechanické časti fyzickej konštrukcie?*

V prípade zápornej odpoveď na otázku 1-1:

1-2: *Má sa článok 3 bod 10 nariadenia (ES) č. 715/2007 vykladať a uplatňovať v tom zmysle, že do systému regulácie emisií je zahrnuté len to zariadenie na čistenie výfukových plynov, ktoré je v motorovom reťazci zabudované na výstupe (napríklad vo forme dieselových oxidačných katalyzátorov, filtrov tuhých častíc vznetových motorov, redukčných katalyzátorov NO_x)?*

1-3: *Má sa článok 3 bod 10 nariadenia (ES) č. 715/2007 vykladať a uplatňovať 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 uplatňovať v tom zmysle, že pojem „bežného používania“ opisuje iba podmienky jazdy v NEJC?*

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 uplatňovať v tom zmysle, že výrobcovia musia zaručiť, že limitné hodnoty stanovené v prílohe I nariadenia budú dodržané aj v každodennej prevádzke?*

V prípade kladnej odpovede na otázku 2-2:

2-3: *Má sa článok 5 ods. 1 nariadenia (ES) č. 715/2007 vykladať a uplatňovať v tom zmysle, že pojem „bežného používania“ opisuje skutočné podmienky jazdy v každodennej prevádzke?*

V prípade zápornej odpovede na otázku 2-3:

2-4: *Má sa článok 5 ods. 1 nariadenia (ES) [č. 715/2007] vykladať a uplatňovať v tom zmysle, že pojem „bežného používania“ opisuje skutočné podmienky jazdy v každodennej prevádzke vychádzajúc z priemernej rýchlosti 33,6 km/h a maximálnej rýchlosti 120 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 uplatňovať v tom zmysle, že je neprípustné vybavenie vozidla, kde je komponent, ktorý by mohol mať vplyv na emisie, konštruovaný tak, aby bol pomer recirkulovaných výfukových plynov riadený tak, že režim nízkej produkcie emisií je zaručený iba pri teplote od 20°C do 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 uplatňovať v tom zmysle, že rušiace zariadenie je zakázané aj vtedy, ak funguje nepretržite mimo teplotného okna od 20°C do 30°C na ochranu motora a tým sa recirkulácia výfukových plynov výrazne znižuje?*

4. Výklad pojmu „potrebný“ v zmysle výnimky

4-1: *Má sa článok 5 ods. 2 druhá veta písm. a) nariadenia (ES) č. 715/2007 vykladať a uplatňovať v tom zmysle, že potreba použitia rušiacich zariadení v zmysle tohto ustanovenia možno uznať len vtedy, ak ani pri použití špičkovej technológie, ktorá bola dostupná v okamihu získania typového schválenia pre daný model motorového vozidla, nebolo možné zabezpečiť ochranu motora proti poškodeniu alebo nehode a bezpečnú prevádzku 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 uplatňovať v tom zmysle, že potreba použitia rušiacich zariadení v zmysle tohto ustanovenia nemožno uznať, keď sú parametre uložené v riadení motora zvolené tak, že vzhľadom na bežne očakávané teploty je čistenie výfukových plynov z dôvodu jeho naprogramovanej závislosti od teploty počas väčšiny roka deaktivované alebo je aktivované len obmedzene?*

5. Výklad pojmu „poškodenie“ v zmysle výnimky

PRACOVNÝ DOKUMENT

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

5-2: *Má sa článok 5 ods. 2 druhá veta písm. a) nariadenia (ES) č. 715/2007 vykladať a uplatňovať v tom zmysle, že nejde o poškodenie, ak sú dotknuté takzvané spotrebné diely (ako napríklad EGR ventil)?*

5-3: *Má sa článok 5 ods. 2 druhá veta písm. a) nariadenia (ES) č. 715/2007 vykladať a uplatňovať v tom zmysle, že proti poškodeniu alebo nehode majú byť chránené aj iné komponenty vozidla, najmä tie, ktoré sú vo výfukovom reťazci umiestené na výstupe?*

6. Právne a sankčné účinky porušenia práva EÚ

6-1: *Majú sa čl. 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 uplatňovať v tom zmysle, že chránia prinajmenšom aj právo nadobúdateľa vozidla, ktoré nezodpovedá požiadavkám nariadenia č. 715/2007, na hospodárske sebaurčenie?*

V prípade zápornej odpovede na otázku 6-1:

6-2: *Majú sa čl. 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 uplatňovať v tom zmysle, že členské štáty musia zaviesť mechanizmus sankcií, ktorý z dôvodov* effet utile *poskytuje nadobúdateľom vozidiel oprávnenie podať žalobu, aby presadili ustanovenia práva Únie o regulácii trhu?*

6-3: *a) Má sa pojem „účinného, primeraného a odstrašujúceho“ opatrenia v zmysle článku 13 ods. 1 druhej vety nariadenia (ES) č. 715/2007 vykladať v tom zmysle, že normatívne utrpená škoda nadobúdateľa vozidla nemôže byť kompenzovaná alebo znížená možnosťou fakticky užívať vozidlo, ktoré nezodpovedá nariadeniu (ES) č. 715/2007?*

b) *Prikazuje myšlienka* effet utile, *ktorá je vlastná právu Únie, aby sa pojem „účinného, primeraného a odradzujúceho“ opatrenia v zmysle článku 13 ods. 1 druhej vety nariadenia (ES) č. 715/2007 diferencoval podľa toho, či k porušeniu v zmysle článku 13 ods. 2 nariadenia (ES) č. 715/2007 došlo úmyselne alebo len z nedbanlivosti, a oprávňuje na započítanie možnosti fakticky užívať nadobudnuté vozidlo iba v druhom prípade?*

c) *Má sa pojem „účinného, primeraného a odstrašujúceho“ opatrenia v zmysle článku 13 ods. 1 druhej vety nariadenia č. 715/2007 vykladať v tom zmysle, že výrobca vozidla je aj v prípade započítania zvýhodnenia povinný poskytnúť ekonomickú náhradu za užívanie získaného kapitálu, protiplnenia, teda platiť z tohto protiplnenia úroky?*

PRACOVNÝ DOKUMENT

d) *Má sa pojem „účinného, primeraného a odstrašujúceho“ opatrenia v zmysle článku 13 ods. 1 druhej vety nariadenia (ES) č. 715/2007 vykladať v tom zmysle, že výrobcovi vozidla, ktoré nie je v súlade s nariadením (ES) č. 715/2007, sa od okamihu prvej vážnej výzvy nadobúdateľa vozidla, aby si toto vozidlo vzal späť, v každom prípade musí zakázať odvolávať sa na započítanie možnosti fakticky užívať vozidlo s protiplnením?*

6-4: *Majú sa článok 18 ods. 1 a článok 26 ods. 1 smernice 2007/46/ES vykladať a uplatňovať 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 zakázané rušiace zariadenie v zmysle článku 5 ods. 2 nariadenia (ES) č. 715/2007 a uvedenie takého vozidla na trh porušuje zákaz predaja bez platného osvedčenia o zhode podľa článku 26 ods. 1 smernice 2007/46/ES?*

6-5: *Je účelom a úmyslom nariadenia (ES) č. 715/2007, ako aj smernice č. 2007/46/ES to, že hraničné hodnoty stanovené v prílohe I nariadenia (ES) č. 715/2007, resp. osvedčenie o zhode v zmysle článku 18 ods. 1 smernice č. 2007/46/ES v spojení s nariadením (ES) č. 385/2009 zakladajú práva kupujúceho na ochranu v tej podobe, že porušenie limitných hodnôt kvality stanovených v nariadení, resp. právnej úpravy evidencie vozidiel, právo Únie výrobcovi zakazuje započítanie výhod vyplývajúcich z užívania v prípade odstúpenia od zmluvy o kúpe 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: Článok 3 bod 10, článok 4 ods. 1 a 2, článok 5 ods. 1 a 2, článok 13;

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: Článok 3 body 6 a 9;

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 z 18. júna 2009 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel a motorov s ohľadom na emisie z ťažkých úžitkových vozidiel (Euro VI) a o prístupe k informáciám o oprave a údržbe vozidiel, a ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 715/2007 a smernica 2007/46/ES a zrušujú smernice 80/1269/EHS, 2005/55/ES a 2005/78/ES: Článok 2 ods. 1, článok 3 bod 8, článok 5 ods. 3

Nariadenie Komisie (ES) č. 385/2009 zo 7. mája 2009, ktorým sa nahrádza príloha IX k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných

PRACOVNÝ DOKUMENT

vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (rámcová smernica): príloha IX

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): Článok 18 ods. 1, článok 26 ods. 1;

Uvedené predpisy medzinárodného práva verejného

Predpis č. 83 Európskej hospodárskej komisie OSN (EHK OSN) – Jednotné ustanovenia na účely typového schválenia vozidiel z hľadiska emisií znečisťujúcich látok podľa požiadaviek motora na palivo [2015/1038] (Ú. v. EÚ L 172, 2015, s. 1): Bod 2.16

Uvedené vnútroštátne predpisy

Bürgerliches Gesetzbuch (Občiansky zákonník, ďalej len „BGB“): §§ 823, 826, 849, 249;

Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung) (nariadenie o typovom schvaľovaní ES motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ako aj pre systémy, komponenty a samostatné technické jednotky pre tieto vozidlá (nariadenie o európskom schvaľovaní vozidiel) (ďalej len „EG-FGV“): § 6 ods. 1.

Zhrnutie skutkového stavu a konania vo veci samej

1 Dňa 15. marca 2012 žalobkyňa nadobudla vozidlo BMW X3 XDrive 25D Euro 5. Vozidlo bolo prvý raz registrované v marci 2012. Medzi žalovanou a žalobkyňou uzavreli poistenie právnej ochrany.

2 Listom z 27. marca 2019 žalobkyňa oznámila žalovanej, že chce uplatňovať nároky z manipulácie riadenia výfukových plynov na vozidle, ktoré nadobudla, a domáhala sa udelenia prísľubu poistného krytia. Žalovaná listom z 2. mája 2019 odmietla prísľub poistného krytia s odôvodnením, že v prípade motorov spoločnosti BMW AG nebola zistená funkcia identifikovania testovacieho cyklu, ale len teplotné okno, čo je podľa aktuálneho nemeckého, resp. európskeho právneho stavu prípustné.

3 Nato dala žalobkyňa vypracovať advokátsky posudok, ktorý však žalovaná neakceptovala. Okrem iného uplatňovala, že na vozidlo žalobkyne nebolo vyhlásené úradné stiahnutie vozidiel z trhu a ani sa také stiahnutie z trhu neočakáva. Žalobkyňa následne podala na žalovanú žalobu o poskytnutie prísľubu poistného krytia.

PRACOVNÝ DOKUMENT

Základné tvrdenia účastníkov konania vo veci samej

4 Žalobkyňa tvrdí, že aplikovanie teplotného okna je v zásade zakázané. Voči výrobcovi vozidla jej preto patria nároky z protiprávneho konania, § 823 ods. 2 v spojení s nariadením č. 715/2007, ako aj § 826 BGB. Pre tieto nároky je žalovaná povinná bezpodmienečne udeliť prísľub poistného krytia. V prípade odstúpenia od kúpnej zmluvy nie je žalobkyňa povinná poskytnúť náhradu za užívanie za obdobie skutočného používania vozidla, pretože táto povinnosť je v rozpore s právom Únie.

5 Žalovaná sa odvoláva na to, že ani Kraftfahrt-Bundesamt (Spolkový dopravný úrad, Nemecko) nenariadil stiahnutie z trhu dotknutého modelu vozidla, a ani Staatsanwaltschaft (prokuratúra, Nemecko) nezačala v tejto veci príslušné vyšetrovacie konanie. Preto musí poistné krytie odmietnuť. Ak je na trh uvedené vozidlo, ktorého motor je vybavený teplotným oknom, nepredstavuje to úmyselné poškodenie v rozpore s dobrými mravmi v zmysle § 826 BGB. Nariadenie č. 715/2007 nie je ochrannou normou v zmysle § 823 ods. 2 BGB. Okrem toho, keďže limitné hodnoty emisií noriem Euro sú prepojené s podrobne normovanými skúšobnými podmienkami, je irelevantné, aké emisie vozidlo produkuje mimo relevantných skúšobných podmienok – v každodennej prevádzke.

6 Pojem potreby v zmysle článku 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007 sa má vykladať v tom zmysle, že odôvodňuje všetky opatrenia *ex ante*, ktorými sa má predísť poškodeniu komponentov motora. V tomto prípade je sporná recirkulácia výfukových plynov (ďalej len „EGR“) závislá od miesta činnosti, ktorá sa znižuje podľa teploty okolitého vzduchu, odôvodnená ochranou komponentov motora.

7 Výhody, ktoré žalobkyňa získala, by sa podľa judikatúry najvyšších súdov v každom prípade museli započítať na zmiernenie škody.

Zhrnutie odôvodnenia návrhu na začatie prejudiciálneho konania

8 Vnútroštátny súd najskôr popisuje technické podklady čistenia výfukových plynov v prípade vznetových motorov, najmä teplotného okna. Pritom poukazuje na to, že všetky známe nové vznetové motory disponujú najmenej jedným okruhom EGR.

9 Pri EGR sa časť vzduchu nasávaného motorom nahrádza výfukovými plynmi. Tento prívod výfukových plynov sa uskutočňuje cez EGR ventil. Keďže horúce recirkulované výfukové plyny narazia na ochladený vzduch z medzichladiča stlačeného vzduchu, v zásade existuje riziko zanášania sadzami alebo zrážania kvapaliny. To môže viesť k nefunkčnosti EGR ventilu. Nebezpečenstvo zanášania sadzami pri nižších vonkajších teplotách vzrastá, zatiaľ čo recirkulácia výfukových plynov je plne účinná pri vonkajších teplotách od 20 °C do 30 °C.

10 Aby sa predišlo tomuto nebezpečenstvu, recirkuluje sa len časť výfukových plynov. Keďže iba opatreniami vo vnútri motora nie je možné dodržať limitné hodnoty, dochádza k aplikovaniu sekundárnych opatrení vo forme systémov

PRACOVNÝ DOKUMENT

dodatočnej úpravy výfukových plynov. Ako komponenty dodatočnej úpravy výfukových plynov sa popri oxidačnom katalyzátore a filtri tuhých častíc vznetových motorov najčastejšie používajú zásobníkové katalyzátory NOx, ako aj SCR (Selective Catalytic Reduction) katalyzátory. Vozidlo, ktoré je predmetom tohto sporu, nedisponuje SCR katalyzátorom.

11 Čo sa týka sporu, ktorý prejednáva, vnútroštátny súd najprv poukazuje na to, že poisťovňa právnej ochrany je na základe zmluvy o poistení právnej ochrany uzavretej medzi zmluvnými stranami v zásade povinná poskytnúť právnu ochranu vo vzťahu k plneniam potrebným na presadzovanie právnych záujmov poistníka, pokiaľ má toto presadzovanie záujmov dostatočné vyhliadky na úspech. Musí tak existovať aspoň rovnako veľká pravdepodobnosť, že výsledok sporu bude pre poistníka priaznivý. Okrem toho sa musí javiť ako možné, že poistník je schopný za pomoci prípustných a vhodných dôkazných prostriedkov dokázať preukazované skutočnosti. Pri skúmaní vyhliadok na úspech sa však v zásade nesmie robiť posudzovanie šancí dokázať tvrdené skutočnosti anticipovaným hodnotením dôkazov.

12 V prejednávanom prípade je možné vyjasniť prognózu pravdepodobnosti iba po predložení veci Súdnemu dvoru. Už pri procese rozhodovania o poskytnutí poistného krytia v miere podstatnej pre rozhodnutie záleží na tom, či nariadenie č. 715/2007 alebo smernica 2007/46 majú charakter ochrany tretích osôb. Ďalej treba vyjasniť, či je teplotné okno všeobecne zlučiteľné s nariadením č. 715/2007, a či prípadné porušenie tohto nariadenia môže viesť k nároku na náhradu škody podľa § 823 ods. 2 BGB v spojení s § 6 ods. 1, § 27 ods. 1 EG-FGV alebo článkom 5 nariadenia (ES) č. 715/2007.

13 Podľa názoru vnútroštátneho súdu je použitie teplotných okien vo vznetových motoroch v zásade zakázané. Je pritom nepodstatné, či Spolkový dopravný úrad nariadil stiahnutie vozidiel z trhu alebo nie. *Effet utile* vyžaduje, aby bol nadobúdateľovi vozidla poskytnutý sankčný mechanizmus, ktorého účinnosť práveže nezávisí od toho, či Spolkový dopravný úrad reaguje na porušenie normy nariadením stiahnutím vozidiel z trhu.

14 Žalobkyňa opiera svoj nárok na náhradu škody, na presadenie ktorého žiada o poskytnutie poistného krytia, o to, že výrobca vozidla ju podnietil k vytvoreniu nechceného záväzku, resp. jej od začiatku neposkytol vozidlo spĺňajúce podmienky podľa právnej úpravy registrácie vozidiel. Či sa podarí tento nárok na náhradu škody presadiť, závisí od výkladu nariadenia č. 715/2007, konkrétne od otázky, či má charakter individuálnej ochrany a či je tak ochrannou normou v zmysle § 823 ods. 2 BGB.

15 Vnútroštátny súd s poukazom na odôvodnenie 17 usudzuje, že nariadenie č. 715/2007 má charakter individuálnej ochrany. Emisie oxidov dusíka sa v ňom nezmieňujú. Je však nepravdepodobné, že normotvorca síce chcel zaistiť, aby spotrebitelia a používatelia dostali objektívne a presné informácie o emisiách oxidu uhličitého, ale súčasne chcel pripustiť, aby im nedodržanie limitných

PRACOVNÝ DOKUMENT

hodnôt emisií oxidov dusíka stanovených nariadením smelo zostať skryté. Domnienka o charaktere individuálnej ochrany je inkorporovaná aj do zodpovednostného rámca stanoveného nariadením – najmä jeho článkom 13.

16 Ani nariadenie č. 715/2007, ani nariadenie č. 692/2008 nestanovuje konkrétne technické požiadavky týkajúce sa fungovania systému čistenia výfukových plynov. Akými technickými riešeniami dosiahnu dodržanie limitných hodnôt, je ponechané na výrobcov.

17 Výrobcovia musia preukázať, že vozidlo z hľadiska produkcie emisií zodpovedá testovacím požiadavkám, ako sú okrem iného opísané v Novom európskom jazdnom cykle (NEJC). NEJC pozostáva zo štyroch opakovaní časti v rámci mesta a časti mimo mesta. V časti mimo mesta je dosiahnutá maximálna rýchlosť 120 km/h. Na celkovej dráhe 11,03 km je priemerná rýchlosť 33,6 km/h.

18 Rušiace zariadenia sú podľa článku 5 ods. 2 prvej vety nariadenia č. 715/2007 zakázané. Pojem rušiaceho zariadenia vychádza z právnej úpravy v bode 2.16 predpisu č. 83 Európskej hospodárskej komisie OSN.

19 Pre pojem rušiaceho zariadenia vzniká najprv otázka, ako sa majú chápať pojmy uvedené v jeho definícii. Konkrétne by vnútroštátny súd chcel vedieť, či konštrukčný prvok zahŕňa výlučne mechanické časti v zmysle fyzickej konštrukcie a či sa pod systémom regulácie emisií má rozumieť iba zariadenie na čistenie výfukových plynov mimo motora na výstupe, nie však opatrenia na recirkuláciu výfukových plynov v motore.

20 Podľa názoru vnútroštátneho súdu rozlišovanie medzi opatreniami na čistenie výfukových plynov v systéme regulácie emisií v motore a mimo neho odporuje jasnému slovnému zneniu definície pojmu rušiaceho zariadenia.

21 Vnútroštátny súd by okrem toho chcel vedieť, ako sa má chápať pojem „bežného používania“. Zohľadniac rôzne jazykové znenia nariadenia č. 715/2007 vychádza z toho, že pod týmto pojmom nie sú myslené len laboratórne podmienky, ale skôr podmienky konkrétne sa vyskytujúce v cestnej premávke. Keďže nariadenie č. 692/2008 slúži na vykonanie nariadenia č. 715/2007 a povinnosti existujúce podľa tohto nariadenia nemodifikuje, nemá žiaden význam pre konkretizovanie noriem. Limitné hodnoty stanovené v nariadení č. 715/2007 sa teda majú dodržať nielen v podmienkach testovacieho procesu, ale aj bez ohľadu na teplotu okolia. Na základe historického a teleologického výkladu a súbežnej analýzy „sesterského“ nariadenia č. 595/2009, ktoré sa uplatňuje na ťažké úžitkové vozidlá, ale aj na osobitne ťažké osobné vozidlá kategórie Mi, vnútroštátny súd usudzuje, že pod „bežným používaním“ sa myslia podmienky normálnej prevádzky vozidla v každodennej premávke a nie podmienky testovacieho procesu. Treba však pritom zohľadniť parametre určujúce NEJC čo sa týka priemernej rýchlosti 33,6 km/h, ako aj maximálnej rýchlosti 120 km/h v každodennej premávke.

PRACOVNÝ DOKUMENT

22 Keďže ani nariadenie č. 715/2007, ani nariadenie č.692/2008 neobsahujú konkrétne technické predpisy o fungovaní systému čistenia výfukových plynov, vznáša vnútroštátny súd otázku, či je prípustná emisná stratégia závislá od teploty vo forme teplotného okna a či sa na ňu vôbec vzťahuje zákaz rušiacich zariadení.

23 Používanie rušiacich zariadení je výnimočne dovolené vtedy, keď je potreba takéhoto zariadenia opodstatnená z dôvodu ochrany motora proti poškodeniu alebo nehode a bezpečnej prevádzky vozidla. Popri tom existujú tiež výnimky týkajúce sa fázy spúšťania motora a podmienok skúšobného cyklu. Na základe týchto výnimiek vnútroštátny súd vychádza z toho, že aspekt ochrany motora a komponentov nedovoľuje časovo neobmedzené používanie rušiacich zariadení.

24 Vnútroštátny súd by chcel vedieť, či sa má potreba ochrany motora určiť konkrétne-individuálne alebo abstraktne-normatívne. Poukazuje pritom na to, že konkrétne-individuálne určenie môže viesť k privilegovaniu starších motorov alebo konštrukcií dodatočnej úpravy výfukových plynov vyžadujúcich zvláštnu ochranu, a vyslovuje sa preto za prísne, objektivizujúce meradlo.

25 Ak by teplotné okno malo byť dovolené, chce vnútroštátny súd ďalej vedieť, či to platí aj pre konkrétne použitie, ktoré vedie k tomu, že čistenie výfukových plynov je mimo teplotného okna od 20°C do 30°C nepretržite obmedzované. V tejto súvislosti poukazuje na to, že priemerné ročné teploty v mieste bydliska žalobkyne vedú k tomu, že obmedzenie čistenia výfukových plynov predstavuje v prípade prevádzky vozidla, ktoré je predmetom sporu, pravidlo a nie výnimku. Práve vzhľadom na teploty prevládajúce v Nemecku a v Európe je potrebný výklad pojmu potreby zo strany Súdneho dvora.

26 Vnútroštátny súd okrem toho žiada o výklad pojmu poškodenie. Chcel by pritom najmä vedieť, či stačí akékoľvek aj akokoľvek malé poškodenie, ako napríklad poškodenie EGR ventilu – ktorý stojí od 40 do 200 eur. S prihliadnutím na iné jazykové znenia nariadenia č. 715/2007 a na účel sledovaný týmto nariadením sa vnútroštátny súd prikláňa k názoru, že tieto podmienky nespĺňa každé poškodenie. Poukazuje pritom aj na to, že k zanášaniu EGR ventilu sadzami alebo k zrážaniu kvapaliny v EGR ventile pri vonkajšej teplote od 20°C do 30°C nedochádza. Konštrukčne je možné zmes privádzaného okolitého vzduchu a recirkulovaných výfukových plynov riadiť tak, že čerstvý plyn privádzaný do motora bude vždy v optimálnom teplotnom rozpätí od 20°C do 30°C.

27 Vnútroštátny súd napokon vznáša otázky týkajúce sa výkladu právnych a sankčných účinkov prípadných zistených porušení práva Únie. Záleží pritom osobitne na tom, či majú príslušné ustanovenia charakter individuálnej ochrany.

28 Požiadavka čo možno najúčinnejšieho uplatňovania práva Únie a rozsudky Súdneho dvora zo 17. septembra 2002, Muñoz a Superior Fruiticola, C-253/00, EU:C:2002:497, ako aj z 25. júla 2008, Janecek, C-237/07, EU:C:2008:447, svedčia v prospech charakteru individuálnej ochrany. Podľa nich môže byť predpokladom úplnej účinnosti právnej úpravy Únie noriem kvality to, že ich

PRACOVNÝ DOKUMENT

dodržiavanie je možné presadiť prostredníctvom občianskoprávneho konania. Taktiež môže byť nezlučiteľné s kogentnou povahou smernice, ktorej účelom je ochrana verejného zdravia, aby smernica v zásade vylučovala, že dotknutá osoba môže uplatňovať dodržanie povinnosti uloženej touto smernicou.

29 Aj v rámci ustanovení § 6 ods. 1 a § 27 EG-FGV, ktorých základom je článok 18 ods. 1 a článok 26 ods. 1 smernice 2007/46, vzniká otázka, či je škoda, ktorú v neskoršom procese bude žalobkyňa uplatňovať voči výrobcovi, zahrnutá do vecnej ochrannej pôsobnosti normy. Cieľom aktov Európskej únie vydaných za účelom úplnej harmonizácie technických požiadaviek pre vozidlá je okrem iného zabezpečiť vysokú úroveň bezpečnosti cestnej premávky, ochrany zdravia a životného prostredia, racionálne využívanie energie a účinnú ochranu pred neoprávneným používaním. Aj keď Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor, Nemecko) a viacero súdov nižšej inštancie nepripisujú týmto ustanoveniam charakter ochrany tretích osôb, vnútroštátny súd na základe právneho významu osvedčenia o zhode s prihliadnutím na iné jazykové znenia smernice vidí dôvody pripisovať uvedeným ustanoveniam charakter individuálnej ochrany.

30 Pokiaľ žalobkyni patrí nárok na náhradu škody, vzniká ďalej otázka výpočtu škody. Pri tom má význam najmä to, či sa kúpna cena, ktorú zaplatil nadobúdateľ, má úročiť a či je nadobúdateľ povinný poskytnúť náhradu za užívanie vozidla. Podľa toho sa totiž určuje rozsah poistného krytia, ktoré sa žalobkyni má udeliť a o ktorom má vnútroštátny súd rozhodnúť.

31 V rozsudku zo 17. apríla 2008, Quelle, C-404/06, EU:C:2008:231, Súdny dvor vyjasnil, že smernica o predaji spotrebného tovaru bráni vnútroštátnej právnej úprave, podľa ktorej predávajúcemu v prípade dodania vadného tovaru patrí náhrada za jeho užívanie až do dodania nového tovaru. V prípadoch, v ktorých – ako v tomto prípade – ide o odstúpenie od zmluvy o kúpe vozidla, môže súdne vymáhanie nárokov začaté na návrh výrobcu vozidla viesť k tomu, že dĺžka konania dosiahne rozsah celkovej ekonomickej životnosti vozidla. To by výrobcu nespravodlivo zbavilo povinnosti. Aj *effet utile* nariadenia č. 715/2007 svedčí v prospech toho, aby sa ako odstrašujúce opatrenie vylúčilo započítanie výhod aspoň v prípade úmyselného poškodenia v rozpore s dobrými mravmi. Okrem toho vnútroštátny súd žiada i o vyjasnenie toho, či požiadavka účinnej a odstrašujúcej sankcie nevyžaduje, aby bol výrobca v prípade odstúpenia od kúpnej zmluvy povinný zaplatiť z vracanej kúpnej ceny úroky.

32 Podľa názoru vnútroštátneho súdu by bol nárok žalobkyne na náhradu škody *de facto* znehodnotený, keby sa užívateľské výhody, ktoré s užívaním vozidla pokračujú, započítavali a tým by mohli náhradu škody čoraz viac spotrebovať. To by bolo aj porušením požiadavky odstrašujúcej sankcie.

33 Udelenie prísľubu poistného krytia závisí od vyjasnenia prípustnosti teplotného okna a od sankčného účinku noriem práva Únie. Vnútroštátny súd si je pritom vedomý okolnosti, že na odsúdenie v rámci žaloby o poskytnutie poistného krytia stačí, ak existuje aspoň rovnako veľká pravdepodobnosť výsledku sporu

PRACOVNÝ DOKUMENT

priaznivého pre poistníka ako výsledku nepriaznivého pre poistníka. Keďže však otázky, ktoré sú predmetom prejednávanej veci, neboli doposiaľ predmetom návrhu na začatie prejudiciálneho konania na Súdnom dvore, vnútroštátny súd bude až po tom, ako Súdny dvor odpovedal na prejudiciálne otázky, v stave vydať konečný rozsudok o pravdepodobnosti.

34 Podľa odpovedí na kaskádovito nadväzujúce prejudiciálne otázky sa určí, či – a prípadne do akej miery – sa má žalobkyni poskytnúť poistné krytie.

PRACOVNÝ DOKUMENT