

Věc C-138/20

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

13. března 2020

Předkládající soud:

Landgericht Stuttgart (Německo)

Datum předkládacího rozhodnutí:

13. března 2020

Žalobce:

O.

Žalovaná:

P.

Předmět původního řízení

Přípustnost odpojovacích zařízení v motorových vozidlech

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 jak v 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 nepřípustné 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 nepřipustné také tehdy, pokud mimo teplotní okno mezi 20°C a 30°C pracuje trvale za účelem 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*

minimálně také majetek nabyvatele vozidla, které nesplňuje požadavky nařízení (ES) č. 715/2007?

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 pro regulaci trhu?*
- 6-3: *Musí být čl. 18 odst. 1 a [čl.] 26 odst. 1 směrnice 2007/46/ES vykládán a uplatňován v tom smyslu, že výrobce porušuje svou povinnost vydat platné prohlášení o shodě podle čl. 18 odst. 1 směrnice 2007/46/ES, jestliže do vozidla zabudoval nepřipustné odpojovací zařízení ve smyslu čl. 5 odst. 2 nařízení (ES) č. 715/2007 a uvedení takového vozidla do oběhu porušuje zákaz prodeje bez platného prohlášení o shodě podle čl. 26 odst. 1 směrnice 2007/46/ES?*
- 6-4: *Je účelem a záměrem 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 (Úř. věst. 2007, L 171, s. 1)

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 (Úř. věst. 2008, L 199, s. 1),

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)

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/44/ES ze dne 25. května 1999 o některých aspektech prodeje spotřebního zboží a záruk na toto zboží (Úř. věst. 1999, L 171, s. 12)

Uplatňovaná ustanovení vnitrostátního práva

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

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“), § 6 a § 27

Stručný popis skutkového stavu a řízení

Žalobce si dne 30. května 2012 zakoupil od žalované, německého výrobce automobilů, nový vůz „Porsche Cayenne Diesel Tiptronic“ za kupní cenu 71 156,66 EUR brutto. Podle informací žalované splňuje tento vůz podmínky emisní normy „Euro 5“ pro naftové motory. Účastníci řízení vedou spor o to, zda tomu tak skutečně je.

Žalobce dospěl k názoru, že řídicí software umístěný ve vozidle, který v závislosti na teplotě zasahuje do čištění výfukových plynů, představuje nepřipustné odpojovací zařízení ve smyslu nařízení č. 715/2007. Z tohoto důvodu vyzval žalovanou k vzájemnému navrácení plnění z kupní smlouvy do 14. února 2019, což však žalovaná odmítla.

Není sporu o tom, že žalovaná používá takzvanou recirkulaci výfukových plynů zabudovanou v motoru. Za účelem snížení emisí oxidů dusíků vznikajících ve spalovacím prostoru motoru je část výfukových plynů vedena zpět do nasávacího systému motoru a znovu se účastní spalování. Recirkulace výfukových plynů je však bez omezení aktivní pouze v rámci teplotního okna mezi 20°C a 30°C (tzv. „teplotní okno“). Při nižších vnějších teplotách je recirkulace nižší nebo je zcela deaktivována.

Německý Kraftfahrt-Bundesamt (Spolkový úřad pro silniční dopravu) dosud pro předmětný vůz a vozy stejného typu nenařídil stažení z trhu.

Hlavní argumenty účastníků původního řízení

Žalobce má za to, že používání teplotního okna je zásadně nepřipustné. Žalovaná používá software, který není v souladu s čl. 5 odst. 2 první větou nařízení č. 715/2007 a který v závislosti na vnější teplotě reguluje recirkulaci výfukových plynů uvnitř motoru a jeho účinnost. V důsledku toho se mění funkce části systému regulace emisí ve smyslu čl. 3 bod 10 tohoto nařízení, čímž se snižuje

účinnost systému regulace emisí za podmínek, jejichž výskyt lze rozumně očekávat při běžném provozu a používání vozidla.

Mezní hodnoty emisí stanovené v příloze I nařízení č. 715/2007 nemají být dodržovány pouze v rámci nového evropského jízdního cyklu (NEDC), nýbrž také při běžném použití, tedy při každodenním používání.

Žalovaná nepopírá, že používá odpojovací zařízení, považuje jej však za přípustné podle čl. 5 odst. 2 druhé věty nařízení č. 715/2007. Výrobce může podle tohoto ustanovení přijmout opatření, která zamezí vzniku jakýchkoliv škod na konstrukčních částech. V projednávané věci je nezbytné snížit recirkulaci výfukových plynů v závislosti na vnější teplotě, neboť pouze tímto způsobem se lze vyvarovat nebezpečí zanešení naftového motoru.

Krom toho, emisní chování vozidla při každodenním používání není relevantní. Mezní hodnoty emisí norem Euro jsou vázány na přesně normované testovací podmínky, a proto je rozhodující pouze emisní chování za těchto podmínek.

Stručný popis odůvodnění žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce

Žalobce sice již nemůže uplatnit nároky z kupní smlouvy, může však mít nároky plynoucí z „nedovoleného jednání“, a to zaprvé podle § 823 odst. 2 BGB ve spojení s nařízením č. 715/2007 a/nebo s § 6 odst. 1 a § 27 odst. 1 EG-FGV, a dále podle § 826 BGB.

Předkládající soud se přiklání k názoru, že tyto nároky existují. Podle ustanovení § 823 odst. 2 BGB je zapotřebí, aby došlo k porušení „zákonu, jehož účelem je ochrana druhého“. Předkládající soud má za to, že nařízení (ES) č. 715/2007 je takovýmto zákonem na ochranu. Dále by se mohlo jednat také o „úmyslné poškození v rozporu s dobrými mravy“ ve smyslu § 826 BGB. Pro konečné rozhodnutí je však zapotřebí vyjasnit, zda žalovaná skutečně používá odpojovací zařízení, které je podle nařízení č. 715/2007 nepřipustné. Je-li tomu tak, pak by prohlášení o shodě nezbytné podle článku 18 směrnice 2007/46 bylo neplatné, čímž by došlo k porušení také EG-FGV, který provádí tuto směrnici do německého práva.

Vzhledem k různé výkladové praxi německých soudů při řešení „dieselového skandálu“ panují pochybnosti o výkladu nařízení č. 715/2007 a směrnice 2007/46. Tyto pochybnosti lze odstranit pouze rozhodnutím Soudního dvora.

Otázky položené Soudnímu dvoru se člení do šesti tematických okruhů.

1. Pojem „odpojovací zařízení“

Předkládající soud se vzhledem ke znění čl. 3 bodu 10 nařízení č. 715/2007 táže, zda pojem „konstrukční prvek“ zahrnuje výhradně mechanické prvky ve smyslu fyzické konstrukce (otázka 1-1).

V případě takto úzkého výkladu pojmu konstrukčního prvku by elektronické řízení motoru a jeho software do tohoto pojmu nespádaly. Systematický kontext definice tohoto pojmu, který uvádí výčet parametrů pohonu osobních motorových vozidel, které jsou dnes převážně, či alespoň zčásti, řízeny elektronicky, jednoznačně hovoří proti takovému zúžení na mechanicko-fyzickou konstrukci. Porovnání s anglickým zněním, kde před výčtem parametrů hovoří o „any element of design which senses ...“, napovídá tomu, že myšleno je i provedení softwaru.

Dále je nutno vyjasnit, zda pojem „systém regulace emisí“ použitý v definici „odpojovacího zařízení“ zahrnuje také strategie omezení emisí v místě jejich vzniku, tedy ve spalovací komoře motoru, s pomocí recirkulace výfukových plynů, nebo zda označuje pouze zařízení na čištění výfukových plynů nacházející se mimo motor, v podobě filtrů pevných částic pro naftové motory a katalyzátorů na snížení emisí oxidů dusíku (otázka 1-2). Nařízení č. 715/2007 neobsahuje žádné vymezení tohoto pojmu.

Předkládající soud má za to, že by nemělo být rozlišováno mezi opatřeními v motoru a mimo něj, neboť parametry uvedené v čl. 3 bodě 10 nařízení č. 715/2007 zahrnují technické procesy, které mají vliv na vznik a snižování emisí, mimo jiné „otáčky motoru“, které jsou jednoznačně parametrem motoru.

Dále nejsou zjevné žádné zvláštní důvody k oddělování pojmu „systému regulace emisí“, který v nařízení definován není, od kontextu definice pojmu „odpojovacího zařízení“. Třetí podotázkou první otázky se předkládající soud táže, zda je rozlišování mezi opatřeními v motoru a mimo něj přípustné či nepřípustné v kontextu cílů nařízení č. 715/2007.

2. Pojem „běžného použití“

Otázkami 2-1 až 2-4 se předkládající soud táže, zda mezní hodnoty stanovené v příloze I nařízení č. 715/2007 platí pouze v rámci testovací podmínky „nového evropského jízdního cyklu“ (NEDC) nebo také „při běžném použití“ ve smyslu čl. 5 odst. 1 tohoto nařízení. Mimoto je potřeba vyjasnit, zda pojem „běžné použití“ zahrnuje *veškeré* skutečné jízdní podmínky v běžném dni nebo pouze ty, při nichž jsou dodržovány parametry rychlosti nového evropského jízdního cyklu pro jízdu ve městě a mimo něj.

Nařízení č. 715/2007 nedefinuje, co se rozumí pod „běžným použitím“.

Doslovný výklad, i za použití jiných jazykových znění, hovoří pro to, že do tohoto pojmu nespádají pouze laboratorní podmínky, nýbrž skutečné podmínky silničního provozu.

Tento výklad podporuje bod 12 odůvodnění nařízení č. 715/2007, který stanoví, že „by se [mělo]... zajistit, aby se limity týkaly skutečného výkonu vozidel při provozu“.

Jiný závěr na první pohled vyplývá z čl. 3 odst. 6 nařízení č. 692/2008, podle nějž musí výrobce zajistit, aby výsledky zkoušek emisí splňovaly danou mezní hodnotu „podle konkrétních zkušebních podmínek stanovených tímto nařízením“. Třetí bod odůvodnění nařízení č. 715/2007 však jasně konstatuje, že toto nařízení stanoví „základní ustanovení týkající se emisí vozidel“, zatímco „technické specifikace budou stanoveny v prováděcích opatřeních“. Nařízení (ES) č. 692/2008 tedy neupravuje povinnosti, které výrobcům ukládá nařízení č. 715/2007, nýbrž jeho účelem je pouze jejich provádění. Mezní hodnoty stanovené v příloze nařízení č. 715/2007 musí být proto dodržovány nikoliv pouze za podmínek stanovených pro provádění zkoušky, nýbrž nezávisle na teplotě.

Avšak v zájmu zajištění rovnováhy mezi typizovanými výsledky měření na válcovém dynamometru a při běžném používání, musí být podle názoru předkládajícího soudu parametry určující NEDC zohledněny, a to nezávisle na převažujících vnějších teplotách a délce trvání jízdy. NEDC se skládá z části simulující jízdu ve městě, která se opakuje čtyřikrát, a z části simulující jízdu mimo město. Na začátku jízdy ve městě se motor nastartuje za studena (20°-30°C). Tato část se vyznačuje nízkými rychlostmi a z toho vyplývajícím nízkým zatížením motoru a nízkými teplotami výfukových plynů. Část mimo město představuje rychlejší a dynamičtější jízdu, při které je dosahováno maximální rychlosti 120 km/h. Průměrná rychlost při absolvování testu NEDC na celkem 11,03 km činí 33,6 km/h.

3. Přípustnost strategie snižování emisí závislé na teplotě

Nařízení č. 715/2007 ani nařízení č. 692/2008 neobsahují konkrétní technické požadavky týkající se fungování systému čištění výfukových plynů. Článek 5 odst. 2 první věta nařízení č. 715/2007 však stanoví zákaz odpojovacích zařízení, které snižují účinnost systémů regulace emisí. Vzhledem k tomu vyvstává otázka, zda je strategie snižování emisí závislá na teplotě v podobě „teplotního okna“ přípustná a zda se na ni vůbec vztahuje zákaz odpojovacích zařízení. To je předmětem otázky 3-1.

V tomto smyslu pomůže pohled na předchůdce čl. 3 bodu 10 nařízení č. 715/2007. Část 2.16 přílohy I směrnice 70/220/EHS pozměněné směrnicí 98/69/ES obsahuje do značné míry shodnou definici odpojovacího zařízení. Příloha VII směrnice 70/220 ve znění pozměněném směrnicí 98/69/ES v části 6.1.1 napovídá, co unijní normotvůrce považoval v roce 1998 za „nestandardní strategii pro omezení emisí“. Podle tohoto ustanovení mohla jakákoliv nestandardní strategie pro omezení emisí, která vede ke snížení účinnosti systému pro regulaci emisí za běžných podmínek provozu při nízkých teplotách až do té míry, že na ni nelze použít předepsané podmínky pro emisní zkoušky, považována za neplatnou. Z této celkové souvislosti je podle předběžného názoru předkládajícího soudu zřejmé, že také emisní strategie řízené teplotou byly zásadně nepřípustné již před přijetím nařízení č. 715/2007.

Pro případ, že by Soudní dvůr považoval recirkulaci výfukových plynů závislou na teplotě za v zásadě přípustnou, následuje otázka 3-2. Tou se předkládající soud táže, zda je přípustné takové odpojovací zařízení, které z důvodů ochrany motoru pracuje nepřetržitě mimo teplotní okno od 20°C do 30°C.

Článek 5 odst. 2 druhá věta nařízení č. 715/2007 vymezuje pod písmeny a) až c) tři skupiny výjimek ze zákazu používání odpojovacích zařízení. Podle písmene a) je používání odpojovacích zařízení výjimečně přípustné v případě, že „potřeba tohoto zařízení je oprávněná z důvodů ochrany motoru proti poškození nebo poruše a zajištění bezpečného provozu vozidla“. Písmeno b) obsahuje další zvýhodnění použití odpojovacího řízení, pokud je toto zařízení „funkční pouze při startování motoru.“ A konečně podle písmene c) je použití odpojovacího zařízení přípustné v případě, že „podmínky jsou v podstatné míře zahrnuty do zkušebních postupů pro ověřování emisí způsobených vypařováním a průměrných emisí z výfuku“.

Z těchto výjimek, zejména výjimek stanovených pod písmeny b) a c) čl. 5 odst. 2 druhé věty nařízení č. 715/2007, lze na rozdíl od názoru žalované usoudit, že použití odpojovacího zařízení je vázáno na úzce vymezená časová okna: na jedné straně na fázi startování motoru a na druhou stranu na podmínky zkušebního cyklu.

Výklad varianty stanovené pod písmenem a) v tom smyslu, že aspekt ochrany motoru a konstrukčních prvků bez časového omezení postačuje k prolomení zákazu, nemá s přihlédnutím k dalšímu platnému unijnímu právu jednoznačné odůvodnění. Uvedené výjimky jsou v rozsahu nízkých teplot časově omezeny také povinností poskytnout informace, kterou stanoví čl. 3 odst. 9 nařízení č. 692/2008. Teplotní okno jdoucí nad tento rámec proto přípustné není. Podle nařízení č. 692/2008 musí výrobce zajistit, aby zařízení pro následné zpracování NO_x dosáhlo dostatečně vysoké teploty pro účinné fungování, tedy při dodržení mezních hodnot pro znečišťující látky, a to před uplynutím 400 sekund po studeném startu za teploty -7°C.

Obráceně to znamená, že normotvůrce jednoznačně vychází z účinného snižování emisí i za nízkých vnějších teplot. Při jiném výkladu by nebylo možno dosáhnout legislativní cíl absolutního snížení emisí a zlepšení kvality ovzduší. Tento cíl je zakotven v prvním bodě odůvodnění, jakož i v bodech 4 až 7 odůvodnění nařízení č. 715/2007.

V této souvislosti je nutno připomenout, že průměrná měsíční teplota v místě bydliště žalobce se celoročně pohybuje pod 20°C, snížení recirkulace výfukových plynů a tedy ovlivnění systému regulace emisí je proto při provozu vozidla, které je předmětem sporu, pravidlem a nikoliv výjimkou.

4. Kritérium potřeby ve smyslu čl. 5 odst. 2 druhé věty písm. a) nařízení č. 715/2007

Předkládající soud se táže, zda kritérium potřeby uvedené v čl. 5 odst. 2 druhé větě nařízení č. 715/2007 je nutno stanovit konkrétně-individuálně nebo abstraktně-normativně a jaký technicky dostupný standard je nutno v druhém případě použít. To je předmětem otázky 4-1.

Při použití konkrétně individuálního měřítka by pro existenci potřeby mohlo postačovat, že se v rámci čistě technického, konkrétně individuálně izolovaného pozorování motoru při provozu vozidla vyskytne situace, v níž je v tomto případě nezbytný zásah odpojovacího zařízení. Výrobce vozidla by se v závislosti na modelu vozidla a konfiguraci motoru mohl konkrétně individuálně dovolávat stanovené výjimky. V závislosti na stavu vývoje dotčeného motoru by starší motor mohl tuto výjimku naplňovat výrazně dříve než například výkonnější motor.

Při použití abstraktivně normativního měřítka by naopak nepostačovala pouhá skutečnost, že v konkrétním případě nastanou technické situace, v nichž je pro ochranu motoru nebo bezpečný provoz nezbytné odpojovací zařízení, nýbrž by mimoto bylo s přihlédnutím k důvodům způsobujícím tuto technickou situaci nezbytné, aby tyto důvody byly naplněny, tedy byly obecně nevyhnutelné.

Pro toto měřítko hovoří jak zásada *effet utile*, tak i body 1 až 5 odůvodnění nařízení č. 715/2007. Cílem tohoto nařízení je zajištění vysoké úrovně ochrany životního prostředí. Pro dosažení tohoto cíle je zapotřebí trvalého úsilí ke snižování emisí z motorových vozidel.

Pro případ, že Soudní dvůr odpoví na otázku 4-1 záporně, vyvstává další otázka, do jaké míry může odpojovací zařízení čištění výfukových plynů omezit a přitom se stále ještě pohybovat v mezích pojmu „potřeby“.

Může-li se zásah do čištění výfukových plynů řídit teplotou, pak je nezbytné, aby Soudní dvůr pojem „potřeby“ blíže vyložil, zejména s přihlédnutím k převažujícím teplotám v Německu a v Evropě (otázka 4-2).

5. Pojem „poškození“

Pojem poškození ve smyslu čl. 5 odst. 2 druhé věty nařízení č. 715/2007 toto nařízení blíže nedefinuje. V tomto smyslu vyvstává otázka, zda s odvoláním na ochranu motoru může být používání odpojovacích zařízení odůvodněné vždy, když výrobce vozidla srozumitelně doloží, že bez použití takovéhoho zařízení hrozí motoru nějaké poškození, byť jakkoliv malé. Dále není mimo jakoukoliv pochybnost, zda pojem poškození zahrnuje také díly podléhající opotřebení, například ventil recirkulace výfukových plynů.

Porovnání s jinými jazykovými zněními nařízení č. 715/2007 hovoří proti takovémuto výkladovému závěru. Francouzské znění používá například pojem „dégâts“. Podle slovníku *Larousse* se tím rozumí: „désordre profond, dommage

important causé par quelqu'un ou par quelque chose“. Podle mínění předkládajícího soudu z toho vyplývá, že se automobilový výrobce nemůže pro odůvodnění použití teplotního okna odvolávat na ochranu konstrukčního prvku pouze z důvodu rizika zanesení. V tomto smyslu vyvstává otázka, zda nelze riziko zanesení snížit také jinými opatřeními, například s ohledem na materiál a konstrukci vozidla.

6. Právní a sankční účinky jednání porušujícího unijní právo

Ohledně podmínky stanovené v § 823 odst. 2 BGB, že musí být porušen „zákon, jehož účelem je ochrana druhého“, předně vyvstává otázka, zda mezi účely nařízení č. 715/2007 patří chránit majetek nabyvatele vozidla, který nesplňuje požadavky stanovené tímto nařízením (otázka 6-1). Předkládající soud se přiklání ke kladné odpovědi na tuto otázku.

Dokonce i v případě, že toto nařízení nemá přímo chránit majetek nabyvatele vozidla, předkládající soud z rozsudků Soudního dvora ze dne 17. září 2002, Muñoz a Superior Fruiticola (C-253/00, EU:C:2002:497, bod 29 až 31), a ze dne 25. července 2008, Janecek (C-237/07, EU:C:2008:447, bod 42) dovozuje, že vysoké nároky stanovené německou judikaturou pro povahu individuální ochrany stanovující nárok podle § 823 odst. 2 BGB musí být sníženy na míru „dotčenosti“ vymezenou Soudním dvorem.

Členské státy totiž *effet utile* předpisů unijního práva dostojí pouze v případě, že implementují mechanismus sankcí, jehož průraznost nezávisí na tom, že nějaký orgán - v projednávané věci německý Kraftfahrt-Bundesamt – bude reagovat na porušování normy, nýbrž které může účastník trhu - v projednávané věci nabyvatel vozu - iniciovat sám žalobou k občanskoprávním soudům (viz otázka 6-2).

Ohledně individuální ochranné povahy směrnice 2007/46 vychází předkládající soud na základě rozsudků Soudního dvora ze dne 26. února 1986, Marshall (152/84, EU:C:1986:84, bod 24), a ze dne 14. července 1994, Faccini Dori (C-91/92, EU:C:1994:292, body 24 a násl.) z toho, že ze směrnice 2007/46 nelze přímo odvozovat práva ve prospěch nabyvatele vozidla.

Prostřednictvím otázky 6-3 se předkládající soud táže, zda prohlášení o shodě nicméně má povahu individuální ochrany. Tato ochrana by mohla vyplývat z popisu funkce prohlášení o shodě, která je obsažena v příloze IX směrnice 2007/46 ve znění pozměněném nařízením č. 385/2009. Zde se na prvním místě uvádí: „Prohlášení o shodě je osvědčení, které výrobce vozidla vydává kupujícímu, aby ho ujistil, že vozidlo, které získal, splňovalo v době výroby platné právní předpisy Evropské unie.“ Až na druhém místě je uváděn další účel prohlášení o shodě, a sice umožnit vnitrostátním úřadům bezproblémovou registraci vozidel.

Předpisy o schvalování vozidel stanovené směrnicí 2007/46 navíc mají zajistit vysokou úroveň bezpečnosti a ochrany životního prostředí. Při porušení těchto předpisů by z důvodů *effet utile* mohlo být vyžadováno, aby dotčené osobě byl poskytnut samostatný sankční mechanismus uplatňovaný soukromoprávní cestou.

Poslední otázka, tedy otázka 6-4, je ústřední otázkou původního řízení, a sice do jaké míry sankční účinek nařízení č. 715/2007 resp. účel a záměr směrnice 2007/46 zakazují započítat v rámci vnitrostátních nároků na náhradu škody odškodnění za to, že nabyvatel vozidlo po určitou dobu užíval.

Podle čl. 13 odst. 1 druhé věty nařízení č. 715/2007 musí být sankce účinné, přiměřené a odrazující. Volbu sankčních nástrojů přenechal Soudní dvůr ve svém zásadním rozhodnutí, rozsudku ze dne 21. září 1989, Komise v. Řecko (68/88, EU:C:1989:339, bod 24), členským státům.

Předkládající soud má za to, že zásada efektivity přikazuje, aby přímo použitelné unijní právo, jakož i vnitrostátní prováděcí právo, mohlo být prosazováno soukromoprávní cestou. Soudní dvůr ve svém rozsudku ze dne 17. září 2002, Muñoz a Superior Fruiticola (C-253/00, EU:C:2002:497, bod 30), konstatoval, že „plná účinnost ustanovení norem kvality [předpokládá], že jejich dodržování lze prosadit cestou občanskoprávního řízení“.

Předkládající soud má za to, že mezní hodnoty emisí představují faktory z oblasti životního prostředí, které se podílejí na tvorbě hodnoty [vozidla]. Mnoho kupců je ochotno investovat do vozidla více peněz, aby tím přispěli k ochraně životního prostředí. Šetrnost k životnímu prostředí je tedy objektivním znakem kvality, který se dotýká také okruhu práv dotčené osoby.

V případě, že si nabyvatel vozu musí v důsledku prodlužující se délky [soudního] řízení nechat započítat výhody z používání, je prosazování nároků na náhradu škody pouze na papíře a *de facto* bezcenné. Při úmyslném porušení faktorů tvořících hodnotu, v projednávané věci se jedná o mezní hodnoty emisí, hrozí, že při započtení výhod ztratí nárok na náhradu škody svou preventivní regulační funkci.

Také podle čl. 46 druhé věty směrnice 2007/46 musí být příslušné sankce účinné, přiměřené a odrazující.

Instalace nepřijatelného odpojovacího zařízení do vozidel nemá za následek pouze ztrátu schválení typu, nýbrž vede také k tomu, že tato vozidla nemají platná prohlášení o shodě. Vozidlo lze ale prodat pouze v případě, že pro něj existuje platné prohlášení o shodě.

U otázky, zda si nabyvatel vozidla bez platného prohlášení o shodě musí při svém požadavku na náhradu škody vůči výrobcu nechat započítat výhody z používání, je nutno přihlídnout k zásadě náhrady za užívání stanovené ve směrnici 1999/44, kterou lze zevšeobecnit. Soudní dvůr ve svém rozsudku ze dne 17. dubna 2008, Quelle (C-404/06, EU:C:2008:231), rozhodl, že článek 3 této směrnice brání

vnitrostátní právní úpravě, která umožňuje prodávajícímu, který prodal spotřební zboží, které bylo v rozporu se smlouvou, požadovat od spotřebitele náhradu za užívání zboží, které bylo v rozporu se smlouvou, až do jeho výměny za nové zboží.

Je pravdou, že proti přenesení tohoto přístupu na projednávanou věc lze namítnout, že směrnice 2007/46 neobsahuje konkrétní následné ustanovení, jaké stanoví směrnice 1999/44 ve svém čl. 3 odst. 3 nařizujícím bezplatné dodatečné plnění. Nezbytnost odrazujících sankcí nicméně vyžaduje uznání odpovědnosti ve vnitrostátním právu, jejíž účinnost není omezována tím, že se z důvodu délky řízení a svévolného odkládání plnění ze strany výrobce stane nárok na náhradu škody vzhledem k odškodnění za používání „bezpečným“.

PRACOVNÍ DOKUMENT