

Vec C-145/20

Návrh na začatie prejudiciálneho konania

Dátum podania:

24. marec 2020

Vnútroštátny súd:

Oberster Gerichtshof

Dátum rozhodnutia vnútroštátneho súdu:

17. marec 2020

Žalobca:

DS

Žalované:

Porsche Inter Auto GmbH & Co KG

Volkswagen AG

[omissis]

Oberster Gerichtshof (Najvyšší súd, Rakúsko) [omissis] vo veci žalobcu DS [omissis] proti žalovaným: 1. Porsche Interauto GmbH & Co KG, pobočka AVEG Linz-Leonding, 4060 Linz-Leonding, [omissis], 2. Volkswagen AG, 38440 Wolfsburg, [omissis] Nemecko, [omissis] o zaplatenie 25 989,58 eura [omissis], ktorej predmetom je opravný prostriedok „Revision“ podaný žalobcom proti rozsudku, ktorý vydal Oberlandesgericht Linz (Vyšší krajský súd Linz, Rakúsko) ako odvolací súd 4. apríla 2019 [omissis] a ktorým bol potvrdený rozsudok Landesgericht Linz (Krajský súd Linz, Rakúsko) z 12. decembra 2018 [omissis], na neverejnom zasadnutí vydal toto

uznesenie

Súdnemu Európskej únii sa podľa článku 267 ZFEÚ predkladajú nasledujúce prejudiciálne otázky:

1. Má sa článok 2 ods. 2 písm. d) smernice 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) vykladať v tom zmysle, že motorové vozidlo, ktoré patrí do pôsobnosti nariadenia 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), má kvalitu, ktorá je bežná pri tovare rovnakého druhu a ktorú môže spotrebiteľ racionálne očakávať pri danom type tovaru, ak je toto vozidlo vybavené zakázaným rušiacim zariadením v zmysle článku 3 bodu 10 a článku 5 ods. 2 nariadenia (ES) č. 715/2007, ale typ vozidla má napriek tomu platné typové schválenie ES, takže vozidlo možno používať v cestnej premávke?

2. Má sa článok 5 ods. 2 písm. a) nariadenia (ES) 715/2007 vykladať v tom zmysle, že rušiacie zariadenie v zmysle článku 3 bodu 10 tohto nariadenia, ktoré je konštruované tak, že recirkulácia výfukových plynov mimo skúšobnej prevádzky v laboratórnych podmienkach je pri skutočnej prevádzke plne funkčná len vtedy, keď sa vonkajšie teploty pohybujú v rozmedzí 15 a 33 stupňov Celzia, môže byť podľa článku 5 ods. 2 písm. a) tohto nariadenia dovolené, alebo je uplatnenie uvedeného ustanovenia o výnimke už z dôvodu obmedzenia plnej účinnosti recirkulácie výfukových plynov na podmienky, ktoré sú v niektorých častiach Európskej únii splnené približne len polovicu roka, vopred vylúčené?

3. Má sa článok 3 ods. 6 smernice 1999/44/ES vykladať v tom zmysle, že rozpor so zmluvou, ktorý spočíva vo vybavení vozidla rušiacim zariadením

zakázaným podľa článku 3 bodu 10 v spojení s článkom 5 ods. 2 nariadenia (ES) č. 715/2007, sa má považovať za málo významný v zmysle uvedeného ustanovenia, ak by si kupujúci kúpil toto vozidlo, aj keby vedel o existencii uvedeného zariadenia a spôsobe jeho fungovania?

Odôvodnenie:

A. Skutkový stav

Žalovaná v druhom rade vyrába vozidlá. Žalovaná v prvom rade je nezávislým koncesionárom žalovanej v druhom rade. Žalobca, ktorý je spotrebiteľom, kúpil 21. decembra 2013 od žalovanej v prvom rade osobné motorové vozidlo vyrobené žalovanou v druhom rade. Je nesporné, že toto vozidlo patrí do pôsobnosti nariadenia (ES) č. 715/2007. Je vybavené naftovým motorom typu EA 189, ktorý je zaradený do emisnej triedy EU5. V prípade tohto motoru sa recirkulácia výfukových plynov uskutočňovala na základe softvéru nainštalovaného v riadiacej jednotke motora podľa dvoch prevádzkových režimov (ďalej len „prepínacia logika“). V prvom režime, ktorý sa používal len pri postupe kontroly emisií v laboratórnych podmienkach, bola miera recirkulácie výfukových plynov vyššia než v druhom režime, ktorý sa používal v bežných prevádzkových podmienkach. Príslušný nemecký spolkový úrad pre prevádzku motorových vozidiel (Kraftfahrt-Bundesamt, ďalej len „KBA“) udelil pre dotknutý typ vozidla typové schválenie ES. „Prepínacia logika“ nebola oznámená orgánu pre typové schvaľovanie. Ak by KBA vedel o „prepínacej logike“, neudelil by typové schválenie ES.

Žalobca by si kúpil vozidlo, aj keby vedel o „manipulačnom softvéri“.

Dňa 15. októbra 2015 vydal KBA vo vzťahu k žalovanej v druhom rade „dodatočné uloženie vedľajšej podmienky k typovému schváleniu ES“ podľa § 25 ods. 2 (nemeckého) EG-Fahrzeugenemigungsverordnung (nariadenie o schválení ES pre vozidlá, ďalej len „EG-FGV“), ktorým (okrem iného) uložil povinnosť odstrániť zakázané rušiacie zariadenia na zabezpečenie súladu schválených agregátov typu EA189 EU5 s právnymi predpismi. KBA listom z 20. decembra 2016 oznámil žalovanej v druhom rade, že potvrdzuje, že navrhovaná zmena dát aplikácie je vhodná na dosiahnutie súladu uvedených vozidiel s právnymi predpismi. Typové schválenie ES týkajúce sa typu vozidla, o ktorý ide v prejednávacom prípade, v dôsledku toho nebolo zrušené ani odňaté.

Žalobca dal 15. februára 2017 uskutočniť vo vozidle „aktualizáciu softvéru“ spomenutú v uvedenom oznámení. Touto aktualizáciou bola „prepínacia logika“ nahradená programovým nastavením, podľa ktorého sa režim na zníženie emisií používa nielen v skúšobnej prevádzke, ale aj v bežnej prevádzke, avšak je plne funkčný len pri vonkajších teplotách od 15 do 33 stupňov Celzia (ďalej len „teplotný interval“).

B. Argumentácia účastníkov konania

Žalobca uplatňuje nároky založené na zodpovednosti za škodu, záruke a sponchýbnej zmluvy pre nedostatok vôle voči žalovanej v prvom rade a nárok na náhradu škody voči žalovanej v druhom rade. Domáha sa vrátenia kúpnej ceny výmenou za vrátenie vozidla, subsidiárne zníženia ceny a subsidiárne v druhom rade určenia zodpovednosti žalovaných za škody spôsobené zabudovaním zakázaného rušiaceho zariadenia. Vozidlo má vady, lebo „prepínacia logika“ je zakázaným rušiacim zariadením v zmysle článku 5 ods. 2 nariadenia (ES) č. 715/2007. Aktualizácia softvéru neodstránila túto vadu. Hrozí, že v dôsledku aktualizácie softvéru dôjde v budúcnosti k strate hodnoty a vzniknú následné škody.

Žalované sa domnievali, že ani „prepínacia logika“, ani „teplotný interval“ sa nemajú považovať za rušiacie zariadenie v zmysle článku 3 bodu 10 nariadenia (ES) č. 715/2007, a preto nie sú ani zakázané. V konaní na Oberster Gerichtshof (Najvyšší súd) pripúšťajú, že „teplotný interval“ je rušiacim zariadením. Domnievajú sa však, že toto zariadenie je podľa článku 5 ods. 2 nariadenia (ES) č. 715/2007 povolené, čo podľa ich názoru konštatoval aj KBA.

C. Doterajší priebeh konania

Súd prvého stupňa žalobný návrh zamietol.

Odvolací súd odvolaniu žalobcu nevyhovел. Konštatoval, že vozidlo nemá vady, lebo žalobca z dôvodu uskutočnenia aktualizácie nemusí očakávať, že správny orgán zruší povolenie na používanie. Prípadná počiatočná vada bola odstránená aktualizáciou softvéru. Technika, ktorou sa znižuje recirkulácia výfukových plynov pri vonkajších teplotách do 15 a nad 33 stupňov Celzia, je podľa článku 5 ods. 2 nariadenia (ES) č. 715/2007 povolená, lebo je potrebná na ochranu motora proti poškodeniu.

Oberster Gerichtshof (Najvyšší súd) má rozhodnúť o opravnom prostriedku „Revision“ podanom žalobcom, ktorý navrhuje, aby sa žalobe vyhovel.

D. Relevantné predpisy

Článok 3 bod 10 nariadenia (ES) č. 715/2007 definuje pojem „rušiacie zariadenie“ na účely tohto nariadenia a jeho vykonávacích opatrení takto:

„konštrukčný prvok, ktorý sníma teplotu, rýchlosť vozidla, otáčky motora (RPM), zaradený prevodový stupeň, podtlak v sacom potrubí alebo akýkoľvek iný parameter na účely aktivácie, modulácie, zdržania alebo deaktivácie činnosti ktorejkoľvek časti systému regulácie emisií, ktorá znižuje účinnosť systému regulácie emisií za podmienok, ktoré sa môžu odôvodnene očakávať pri bežnej prevádzke a používaní vozidla“.

Článok 5 ods. 1 a 2 nariadenia (ES) č. 715/2007 znie (výňatok):

„1. Výrobca vybaví vozidlá tak, aby komponenty, ktoré by mohli mať vplyv na emisie, boli navrhnuté, konštruované a namontované tak, aby vozidlo pri bežnom používaní bolo v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími opatreniami.

2. Používanie rušiacich zariadení, ktoré znižujú účinnosť systémov regulácie emisií, sa zakazuje. Zákaz sa nevzťahuje na nasledujúce prípady:

a) potreba takéhoto zariadenia je opodstatnená z dôvodu ochrany motora proti poškodeniu alebo havárii a bezpečnej prevádzky vozidla...“

Článok 3 ods. 9 tretí pododsek nariadenia 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), znie:

„Okrem toho výrobca poskytuje schvaľovaciemu orgánu informácie o prevádzkovej stratégii systému recirkulácie výfukových plynov (EGR) vrátane jeho fungovania pri nízkych teplotách.“

Článok 2 ods. 1 smernice 1999/44/ES znie:

„Predávajúci musí spotrebiteľovi dodať tovar, ktorý je v súlade s kúpnu zmluvou.“

Článok 2 ods. 2 smernice 1999/44/ES znie (výňatok):

„Spotrebný tovar je v súlade so zmluvou, ak:

...

d) má kvalitu a prevedenie, ktoré je bežné pri tovare rovnakého druhu a ktoré môže spotrebiteľ racionálne očakávať pri danom type tovaru a zohľadnení akéhokoľvek verejného vyhlásenia o konkrétnych vlastnostiach tovaru, ktoré o ňom predávajúci, výrobca alebo jeho zástupca učinil najmä pri propagácii alebo na označení.“

Článok 3 ods. 6 smernice 1999/44/ES znie:

„Spotrebiteľ nemá nárok na zrušenie zmluvy v prípade málo významného nesúladu tovaru so zmluvou.“

§ 922 ods. 1 (rakúskeho) Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (Všeobecný občiansky zákonník, ďalej len „ABGB“) znie:

„Ten, kto prenechá vec za odplatu inému, zodpovedá za to, že vec je v súlade so zmluvou. Zodpovedá tiež za to, že vec má vymienené alebo bežne predpokladané

vlastnosti, že zodpovedá svojmu opisu, skúške alebo vzoru a že ju možno používať v súlade s povahou právneho úkonu alebo uzatvorenej dohody.“

§ 932 ods. 1 ABGB znie:

„Kupujúci môže z dôvodu vady žiadať nápravu (opravu alebo doplnenie toho, čo chýba), výmenu veci, primerané zníženie odplaty (zníženie ceny) alebo zrušenie zmluvy (odstúpenie od zmluvy).“

§ 932 ods. 4 prvá veta ABGB znie:

„Ak náprava ani výmena nie je možná alebo ak by z nej predávajúcemu vyplynuli neprimerane vysoké náklady, kupujúci má právo na zníženie ceny alebo – pokiaľ nejde o málo významnú vadu – právo odstúpiť od zmluvy.“

§ 25 ods. 2 (nemeckého) Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (nariadenie o schválení ES pre motorové vozidlá a ich prívesy, ako aj pre systémy, komponenty a samostatné technické jednotky určené pre tieto vozidlá) – EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung (nariadenie o schválení ES pre vozidlá, ďalej „EG-FGV“) – znie:

„(2) Spolkový úrad pre prevádzku motorových vozidiel môže na odstránenie vzniknutých väd a na zabezpečenie súladu vozidiel, samostatných technických jednotiek alebo komponentov, aj keď sa už používajú v premávke, s právnymi predpismi dodatočne stanoviť vedľajšie ustanovenia.“

E. Odôvodnenie návrhu na začatie prejudiciálneho konania

1.1. Oberster Gerichtshof (Najvyšší súd) skúma existenciu vady vozidla nadobudnutého žalobcom v okamihu odovzdania a odstránenie tejto vady, ako aj vznik škody, ktorú žalobcovi spôsobila žalovaná v druhom rade.

1.2. Ak ide o odstrániteľnú vadu, podľa § 932 ods. 1 ABGB existuje najprv nárok na nápravu. Nápravou sa má dosiahnuť stav zodpovedajúci zmluve [omissis]. Predávajúci musí na to, aby dosiahol zánik nároku na nápravu, ako skutočnosť, ktorá spôsobuje zánik nároku, uviesť a preukázať, že nápravou odstránil vadu [omissis].

1.3. O vadné plnenie v zmysle § 922 ABGB ide vtedy, keď plnenie z hľadiska množstva alebo kvality nemá bežne predpokladané alebo dohodnuté vlastnosti [omissis].

1.4. Pokiaľ ide o motorové vozidlo, rakúska judikatúra vychádza zo zásady, že musia byť k dispozícii úradné povolenia potrebné na používanie v cestnej premávke [omissis].

2.1. Podľa názoru Oberster Gerichtshof (Najvyšší súd) treba „prepínaciu logiku“, ktorá existovala v okamihu odovzdania predmetu kúpy žalobcovi, považovať za zakázané rušiacie zariadenie v zmysle článku 3 bodu 10 a článku 5 ods. 2 nariadenia (ES) č. 715/2007 [omissis]. Vyplýva to zo skutočnosti, že ide o konštrukčnú súčiastku, ktorá zisťuje parametre, z ktorých vyplýva, či sa vozidlo používa v skúšobnej prevádzke alebo v skutočnej prevádzke, a na základe toho aktivuje buď prevádzkový režim s vysokou mierou recirkulácie výfukových plynov, alebo prevádzkový režim s nízkou mierou recirkulácie výfukových plynov. V tom spočíva vplyv na recirkuláciu výfukových plynov, teda na súčasť systému regulácie emisií. Aktivácia prevádzkového režimu s nižšou mierou recirkulácie výfukových plynov pri skutočnej prevádzke vozidla tiež znižuje účinnosť systému regulácie emisií za podmienok, ktoré sa môžu odôvodnene očakávať pri bežnej prevádzke a používaní vozidla [pozri článok 3 bod 10 nariadenia (ES) č. 715/2007]. Žalovaná v súvislosti s „prepínacou logikou“ vôbec neuviedla okolnosti, na základe ktorých by sa mohla uplatniť výnimka zo zákazu rušiaceho zariadenia v zmysle článku 5 ods. 2 nariadenia (ES) č. 715/2007.

2.2. Oberster Gerichtshof (Najvyšší súd) vychádza z toho, že vozidlo nadobudnuté žalobcom bolo v každom prípade vadné v zmysle § 922 ABGB, lebo zakázané rušiacie zariadenie nebolo oznámené orgánu zodpovednému za udelenie typového schválenia ES, čo malo za následok neplatnosť udeleného typového schválenia. V dôsledku toho KBA uložil vedľajšie ustanovenia k typovému schváleniu ES.

2.3. To, či motorové vozidlo navyše malo vadu, lebo žalovaná v prvom rade bola povinná dodať vozidlo, ktoré nebolo vybavené zakázaným rušiacim zariadením v zmysle článku 3 bodu 10 v spojení s článkom 5 ods. 2 nariadenia (ES) č. 715/2007, je predmetom prvej prejudiciálnej otázky. Ak by to bolo tak, bolo by potrebné preskúmať, či po uskutočnení „aktualizácie softvéru“ naďalej išlo o zakázané rušiacie zariadenie. To je predmetom druhej prejudiciálnej otázky. Tretia otázka sa týka právnych následkov existencie vady, ktorá trvá aj po „aktualizácii softvéru“.

2.4. Posúdenie rozporu so zmluvou je relevantné aj pre posúdenie zodpovednosti žalovanej v druhom rade, lebo žalobca vyvodzuje škodu, ktorá mu vznikla, v podstate z nadobudnutia vozidla, ktoré nezodpovedá obsahu zmluvy, a z existencie zakázaného rušiaceho zariadenia.

O prvej otázke:

3.1. Otázka, či už samotný súhlas s aktualizáciou softvéru, ktorý udelil príslušný orgán pre typové schválenie ES, viedol k náprave predmetu kúpy, závisí od posúdenia, čo bol predávajúci povinný dodať na základe kúpnej zmluvy.

3.2. Podľa právneho názoru žalobcu z kúpnej zmluvy vyplýva nielen povinnosť zabezpečiť existenciu typového schválenia ES, ale aj povinnosť zabezpečiť, aby

vozidlo nebolo vybavené rušiacim zariadením, ktoré je podľa článku 3 bodu 10 v spojení s článkom 5 nariadenia (ES) č. 715/2007 zakázané.

4.1. Článok 2 ods. 2 smernice 1999/44/ES upravuje podmienky, za ktorých sa predpokladá, že spotrebný tovar je v súlade so zmluvou. V literatúre sa to chápe tak, že smernica stanovuje domnienku, pokiaľ ide o obsah zmluvného dojednania o požadovanej kvalite predávanej veci [*omissis*], takže v prípade, ak vec nespĺňa požiadavky uvedené v smernici, možno predpokladať, že ide o rozpor so zmluvou. Predávajúci potom musí preukázať, že v skutočnosti bolo dohodnuté niečo iné. Na rozdiel od koncepcie ABGB, podľa ktorej kupujúci musí preukázať nielen to, že vec sa odlišuje od plnenia, ktoré sa malo poskytnúť podľa zmluvy, ale musí preukázať aj obsah zmluvy, to má za následok uľahčenie dokazovania pre nadobúdateľa [*omissis*].

4.2. Podmienka týkajúca sa „racionálne očakávanej“ kvality a prevedenia znamená, že treba vychádzať z európskeho modelu spotrebiteľa [*omissis*].

4.3. Podľa názoru vnútroštátneho súdu by to bolo možné chápať v tom zmysle, že v prípade výrobku, akým je motorové vozidlo, o ktorom je známe, že musí spĺňať normatívne požiadavky, treba tiež predpokladať, že bežne informovaný, pozorný a obozretný priemerný spotrebiteľ (rozsudky Súdneho dvora z 8. apríla 2003, Pippig Augenoptik, C-44/01, EU:C:2003:205, bod 55, a z 8. februára 2017, Carrefour Hypermarchés, C-562/15, EU:C:2017:95, bod 31) očakáva dodržanie týchto požiadaviek. Zdá sa totiž prirodzené, že povinnosť dodržiavať právne predpisy je v tejto súvislosti súčasťou rozumných očakávaní spotrebiteľa. Skutočnosť, že typy vozidiel musia byť predmetom schvaľovacieho konania, nevyhnutne nebráni opísanému chápaniu článku 2 ods. 2 písm. d) smernice 1999/44/ES. V dôsledku toho by tiež nebolo rozhodujúce, či neexistencia softvéru, akým je „prepínacia logika“, subjektívne mala význam pre kupujúceho.

4.4. Z takého výkladu by vyplývalo, že predávajúci motorového vozidla by musel zodpovedať nielen za existenciu typového schválenia, ktoré je potrebné na obvykle predpokladané používanie v zmysle § 922 ABGB, ale aj za to, že súčasťou tohto vozidla nie sú nijaké zakázané konštrukčné prvky.

O druhej otázke:

5.1. V prípade zápornej odpovede na prvú otázku treba vychádzať z toho, že žalovaná v prvom rade bola povinná odovzdať vozidlo, ktoré nebolo vybavené zakázaným rušiacim zariadením v zmysle článku 3 bodu 10 v spojení s článkom 5 ods. 2 nariadenia (ES) č. 715/2007. V tomto prípade by bolo cieľom nároku žalobcu na nápravu podľa § 932 ods. 1 ABGB dosiahnuť tento stav.

5.2. Uskutočnený pokus o nápravu prostredníctvom inštalácie „aktualizácie softvéru“ by potom nebol úspešný len preto, lebo KBA nezrušil ani neodňal udelené typové schválenie ES. Naopak by bolo potrebné posúdiť, či je rušiacie zariadenie, ktoré je podľa článku 5 ods. 2 nariadenia (ES) č. 715/2007 zakázané, naďalej súčasťou kúpeného vozidla.

5.3. Na tento účel je v prejednávacom prípade rozhodujúce, či existujúce programové nastavenie, ktorého súčasťou je „teplotný interval“, môže spadať pod výnimočnú situáciu uvedenú v článku 5 ods. 2 písm. a) nariadenia (ES) č. 715/2007, na ktorú sa odvolávajú žalované, alebo je to vopred vylúčené, ako to tvrdí žalobca. Žalobca vyvodzuje toto tvrdenie z toho, že „teplotný interval“ spôsobuje, že rušiacie zariadenie sa používa v takej širokej miere, že to má za následok obrátenie vzťahu medzi pravidlom a výnimkou upraveného v článku 5 ods. 2 nariadenia (ES) č. 715/2007.

6.1. Cieľom vytvorenia jednotných technických požiadaviek na typové schválenie motorových vozidiel prostredníctvom nariadenia (ES) č. 715/2007 je – popri zaručení vnútorného trhu – zabezpečenie vysokej úrovne ochrany životného prostredia [odôvodnenie 1 nariadenia (ES) č. 715/2007]. Aby sa zlepšila kvalita ovzdušia a aby sa splnili limitné hodnoty znečistenia, je potrebné výrazne znížiť emisie oxidu dusíka z dieselových vozidiel [odôvodnenie 6 nariadenia (ES) č. 715/2007].

6.2. Tieto ciele svedčia podľa názoru vnútroštátneho súdu v prospech záveru, že výnimočné situácie stanovené v článku 5 ods. 2 druhej vete nariadenia (ES) č. 715/2007 sa majú vykladať reštriktívne.

6.3. Podľa článku 3 ods. 9 tretieho pododseku nariadenia (ES) č. 692/2008 výrobca poskytuje schvaľovaciemu orgánu informácie o prevádzkovej stratégii systému recirkulácie výfukových plynov vrátane jeho fungovania pri nízkych teplotách. Z tohto ustanovenia podľa názoru Oberster Gerichtshof (Najvyšší súd) vyplýva, že samotná skutočnosť, že prevládajú „nízke“ teploty, neznamená, že sa nevyžaduje, aby fungoval systém recirkulácie výfukových plynov.

6.4. Technika „teplotného intervalu“ spôsobuje, že recirkulácia výfukových plynov je riadená tak, že režim, pri ktorom sa znižujú emisie, je plne funkčný len pri vonkajších teplotách od 15 do 33 stupňov Celzia.

6.5. Je zrejmé, že v časti Európskej únie, ako napríklad v Rakúsku, sú priemerné teploty počas viacerých mesiacov v roku nižšie než 15 stupňov Celzia (pozri napríklad tabuľku <https://www.wien.gv.at/statistik/lebensraum/tabellen/lufttemperatur.html>, stav k 17. marcu 2020, podľa ktorej vo Viedni v roku 2018 počas šiestich z dvanástich mesiacov prevládali priemerné teploty do 15 stupňov Celzia). Vonkajšie teploty, pri ktorých je recirkulácia výfukových plynov v prípade typu vozidla, o aký ide v prejednávanej veci, plne funkčná, sa preto v značnej časti roka v priemere vôbec nedosiahnu. Žalované preto na základe ustanovenia o výnimke [článok 5 ods. 2 písm. a) nariadenia (ES) č. 715/2007] tvrdia, že približne počas polovice roka nemusia dodržiavať zákaz používania rušiaceho zariadenia.

6.2. Zásada, že výnimky treba vždy vykladať reštriktívne (pozri rozsudok Súdneho dvora z 11. decembra 2014, Ryneš, C-212/13, EU:C:2014:2428, bod 29, a návrhy, ktoré predniesol generálny advokát Bot 20. júna 2013 vo veci Gomes

Viana Novo a i., C-309/12, EU:C:2013:419, bod 26), a cieľ sledovaný nariadením (ES) č. 715/2007, ktorým je zníženie emisií oxidov dusíka, by mohli svedčiť v prospech záveru, že na rušiacé zariadenie, ktoré sa používa v takej širokej miere, sa vôbec nemôže uplatniť odôvodnenie podľa jednej z výnimočných situácií uvedených v článku 5 ods. 2 druhej vete nariadenia (ES) č. 715/2007.

O tretej otázke:

7.1. Podľa rakúskej judikatúry treba pri skúmaní, či ide o málo významnú vadu, v prípade ktorej nemožno odstúpiť od zmluvy, v zmysle § 932 ods. 4 ABGB, vykonať objektívne zváženie záujmov zmluvných strán na základe konkrétnej zmluvy a okolností daného prípadu [omissis].

7.2. Tretia otázka je zameraná na to, že v literatúre týkajúcej sa § 932 ods. 4 prvej vety ABGB sa objavuje názor, že vada je málo významná (len) v prípade, ak by kupujúci uzavrel zmluvu, aj keby vedel o tejto vade (v tomto prípade o existencii rušiacoho zariadenia a jeho dôsledkoch), hoci aj za iných podmienok [omissis].

Znenie článku 3 ods. 6 smernice 1999/44/ES podľa názoru vnútroštátneho súdu nie je také jednoznačné, že ide o *acte clair*.

[omissis]

Vo Viedni 17. marca 2020

[omissis] [procesnoprávne otázky]