

Anonymizované znenie

Preklad

C-111/21 – 1

Vec C-111/21

Návrh na začatie prejudiciálneho konania

Dátum podania:

25. február 2021

Vnútroštátny súd:

Oberster Gerichtshof

Dátum rozhodnutia vnútroštátneho súdu:

28. január 2021

Žalobkyňa a navrhovateľka v konaní o opravnom prostriedku „Revision“:

BT

Žalovaná a odporkyňa v konaní o opravnom prostriedku „Revision“:

Laudamotion GmbH

RAKÚSKA REPUBLIKA

[omissis]

OBERSTER GERICHTSHOF (Najvyšší súd, Rakúsko)

Oberster Gerichtshof (Najvyšší súd) ako súd, ktorý rozhoduje o opravných prostriedkoch „Revision“ [omissis], vo veci žalobkyne BT, Viedeň [omissis], [omissis] proti žalovanej Laudamotion GmbH, Schwechat, [omissis] o zaplatenie 6 953,60 eura s príslušenstvom a určenie zodpovednosti (hodnota sporu: 5 000 eur) v konaní o opravnom prostriedku „Revision“, ktorý podala žalobkyňa proti rozsudku, ktorý vydal Landesgericht Korneuburg (Krajinský súd Korneuburg, Rakúsko) ako odvolací súd 7. apríla 2020 [omissis] a ktorým bol zmenený rozsudok pre zmeškanie, ktorý vydal Bezirksgericht Schwechat (Okresný súd Schwechat, Rakúsko) 12. novembra 2019 [omissis], [omissis] vydal toto

u z n e s e n i e

I. Súdnemu dvoru Európskej únie sa podľa článku 267 ZFEÚ predkladajú nasledujúce prejudiciálne otázky:

1. Predstavujú psychické ťažkosti cestujúceho, ktoré dosahujú úroveň ochorenia, spôsobené nehodou „telesné zranenie“ v zmysle článku 17 ods. 1 *Dohovoru o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu, ktorý bol uzatvorený 28. mája 1999 v Montreale, podpísaný Európskym spoločenstvom 9. decembra 1999 a schválený v jeho mene rozhodnutím Rady 2001/539/ES z 5. apríla 2001?*

2. V prípade zápornej odpovede na prvú otázku:

Bráni článok 29 uvedeného dohovoru nároku na náhradu škody, ktorý by existoval podľa uplatniteľného vnútroštátneho práva?

[omissis]

O d ô v o d n e n i e :

[1] 1. Skutkový stav, na ktorom má byť rozhodnutie založené:

[2] Žalobkyňa sa 1. marca 2019 zúčastnila na lete z Londýna do Viedne, ktorý prevádzkovala žalovaná. Pri štarte vybuchol ľavý motor a následne došlo k evakuácii lietadla. Žalobkyňa vystúpila cez núdzový východ pri pravom krídle. Pravý motor bol ešte v pohybe a prúd vzduchu z tohto motora odhodil žalobkyňu do vzdialenosti niekoľkých metrov. Odvtedy žalobkyňa trpí poruchami spánku a koncentrácie, výkyvmi nálad, náhlymi záchvatmi plaču, silnou únavou a zajakavosťou. Bola jej diagnostikovaná posttraumatická stresová porucha, a preto je žalobkyňa v lekárskej starostlivosti.

- [3] 2. Tvrdenia a návrhy účastníkov konania:
- [4] Žalobkyňa sa domáha náhrady liečebných nákladov vo výške 4 353,60 eura, ktoré jej vznikli, a bolestného vo výške 2 500 eur. Ďalej navrhuje určiť, že žalovaná je zodpovedná za budúce škody. Najprv zastávala názor, že zodpovednosť žalovanej vyplýva priamo z článku 17 ods. 1 Montrealského dohovoru. Podľa žalobkyne je však žalovaná v každom prípade zodpovedná podľa rakúskeho práva, ktoré sa uplatní subsidiárne.
- [5] Žalovaná zastáva názor, že článok 17 ods. 1 Montrealského dohovoru sa vzťahuje len na telesné zranenia v pravom zmysle, ale nie na čisto psychické ťažkosti. Tvrdí, že uplatnenie vnútroštátneho práva je podľa článku 29 Montrealského dohovoru vylúčené, keďže Montrealský dohovor má prednosť pred vnútroštátnym právom.
- [6] 3. Doterajší priebeh konania:
- [7] [omissis] [konanie na prvostupňovom súde]
- [8] Prvostupňový súd vyhovel žalobným návrhom [omissis]. Uviedol, že článok 17 ods. 1 Montrealského dohovoru sa síce nemá uplatniť, lebo stanovuje len zodpovednosť za telesné zranenia. Konštatoval však, že žalovaná je zodpovedná podľa rakúskeho práva, ktoré aj v prípade čisto psychickej ujmy stanovuje náhradu škody, ak táto ujma – tak ako v tomto prípade – dosahuje úroveň ochorenia.
- [9] Žalovaná podala proti tomuto rozhodnutiu odvolanie. [omissis]
- [10] Odvolačný súd žalobné návrhy zamietol. Stotožnil sa s názorom prvostupňového súdu, že článok 17 ods. 1 Montrealského dohovoru sa nevzťahuje na čisto psychické ťažkosti. Podľa odvolacieho súdu preto vzniká otázka, či žalobkyňa môže oprieť svoj nárok o rakúske právo, ktoré sa uplatní podľa kolíznych noriem. Rakúske právo stanovuje nárok na náhradu škody aj v prípadoch čisto psychických ťažkostí, ak tieto ťažkosti dosahujú úroveň ochorenia, teda vyžadujú si lekársku liečbu alebo ich aspoň možno diagnostikovať. Podľa článku 29 Montrealského dohovoru však majú ustanovenia tohto dohovoru prednosť pred rakúskym právom. Článok 17 ods. 1 Montrealského dohovoru stanovuje v prípade ujmy na zdraví nárok na náhradu škody len vtedy, ak ide o telesné zranenia v užšom zmysle. Táto právna úprava je vyčerpávajúca a uplatnenie vnútroštátneho práva nie je prípustné.
- [11] Oberster Gerichtshof (Najvyšší súd) má rozhodnúť o opravnom prostriedku „Revision“, ktorý podala žalobkyňa proti tomuto rozsudku. Zastáva názor, že „riešenie založené na prednosti“, na ktorom spočíva tento rozsudok, nie je správne. Naopak treba použiť „rámcové riešenie“. Podľa tohto riešenia môžu nároky podľa vnútroštátneho práva existovať popri nárokoch podľa dohovoru, pričom sa na ne len uplatnia podmienky a obmedzenia stanovené

v dohovore. Na základe opravného prostriedku „Revision“ musí Oberster Gerichtshof (Najvyšší súd) preskúmať správnosť napadnutého rozhodnutia zo všetkých hľadísk. Preto musí tiež objasniť, či článok 17 ods. 1 Montrealského dohovoru skutočne stanovuje, že v prípade čisto psychických ťažkostí sa nemá poskytnúť nijaká náhrada škody.

[12] 4. Právny základ:

[13] 4.1. Zodpovednosť žalovanej treba posúdiť podľa *Dohovoru o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu* (Montrealský dohovor). Uplatniteľnosť tohto dohovoru vyplýva z toho, že miesto odletu a miesto určenia letu sa nachádzali v rôznych zmluvných štátoch (Spojené kráľovstvo, Rakúsko), takže ide o medzinárodnú prepravu v zmysle článku 1 Montrealského dohovoru.

[14] 4.2. Montrealský dohovor bol podpísaný Európskym spoločenstvom 9. decembra 1999 a schválený v jeho mene rozhodnutím Rady 2001/539/ES z 5. apríla 2001. Je (teda) neoddeliteľnou súčasťou právneho poriadku Únie, a preto má Súdny dvor Európskej únie právomoc rozhodovať o jeho výklade v prejudiciálnom konaní [*omissis*].

[15] 4.3. Sporný je výklad nasledujúcich ustanovení Montrealského dohovoru:

Článok 17 ods. 1 Montrealského dohovoru:

Dopravca je zodpovedný za utrpenú škodu v prípade smrti alebo telesného zranenia cestujúceho iba v prípade, keď sa nehoda, ktorá spôsobila smrť alebo zranenie[,] udiala na palube lietadla alebo ak nastala v priebehu nastupovania alebo vystupovania.

Článok 29 Montrealského dohovoru:

Pri preprave cestujúcich, batožiny a nákladu môže byť podaná akákoľvek žaloba na náhradu škody, akokoľvek podložená, či už na základe tohto dohovoru alebo na základe zmluvy, alebo deliktu, alebo inak, za [len za – *neoficiálny preklad*] podmienok a obmedzení zodpovednosti, ktoré sú stanovené v tomto dohovore[,] bez toho, aby bola dotknutá otázka, kto sú osoby oprávnené podať žalobu a aké sú ich práva. V prípade takej žaloby nie je možné získať náhradu trestnú, náhradu s prísnou pokutou alebo náhradu inej nenahraditeľnej škody.

[16] 4.4. Podľa rakúskeho práva škodca zodpovedá pri splnení ostatných podmienok aj za následky čisto psychických ťažkostí, ak tieto ťažkosti dosahujú úroveň ochorenia, teda vyžadujú si liečbu [*omissis*]. To platí najmä pre posttraumatickú stresovú poruchu, ktorá si vyžaduje liečbu [*omissis*]. V tomto prípade musí škodca podľa všeobecných zásad nahradiť materiálnu

škodu (najmä liečebné náklady) a tiež vyplatiť primerané bolestné na kompenzáciu nemajetkovej ujmy.

[17] 5. O prvej prejudiciálnej otázke:

[18] 5.1. Článok 17 ods. 1 Montrealského dohovoru (v nemeckom znení) stanovuje, že sa má nahradiť škoda spôsobená smrťou alebo „telesným zranením“ cestujúceho. Toto „telesné zranenie“ sa v autentických jazykových verziách dohovoru (ktoré má súd k dispozícii) označuje ako „*bodily injury*“, „*lésion corporelle*“ a „*lesión corporal*“. Predmetom prvej otázky je, či tento pojem zahŕňa aj psychické ťažkosti, ktoré síce dosahujú úroveň ochorenia, ale nie sú dôsledkom telesného zranenia v užšom zmysle.

[19] 5.2. V rozsahu relevantnom pre prejednávajúcu vec sa článok 17 ods. 1 Montrealského dohovoru v podstate zhoduje s článkom 17 *Varšavského dohovoru o zjednotení niektorých pravidiel o medzinárodnej leteckej preprave* (ďalej len „Varšavský dohovor“).

[20] a) To síce nevyplýva z nemeckého znenia článku 17 Varšavského dohovoru (ktoré nie je autentické), ktoré znie takto:

„Der Luftfrachtführer hat den Schaden zu ersetzen, der dadurch entsteht, dass ein Reisender getötet, körperlich verletzt oder sonst gesundheitlich geschädigt wird, wenn der Unfall, durch den der Schaden verursacht wurde, sich an Bord des Luftfahrzeugs oder beim Ein- oder Aussteigen ereignet hat.“ [„Dopravca je zodpovedný za utrpenú škodu v prípade smrti, telesného zranenia alebo inej ujmy na zdraví cestujúceho, ak sa nehoda, ktorá spôsobila škodu, udiala na palube lietadla alebo ak nastala v priebehu nastupovania alebo vystupovania.“]

[21] Zmienka o „ujme na zdraví“ svedčí o tom, že článok 17 Varšavského dohovoru sa okrem „telesných zranení“ v užšom zmysle vzťahoval aj na iné „poškodenia zdravia“, pod ktorými sa mohla rozumieť aj čisto psychická ujma dosahujúca úroveň ochorenia. Na tomto základe sa v nemeckojazyčnej odbornej literatúre argumentuje, že článok 17 ods. 1 Montrealského dohovoru, ktorý zohľadňuje len telesné zranenia, je sformulovaný podstatne užšie, z čoho treba vyvodiť záver, že čisto psychickú ujmu nemožno nahradiť [omissis].

[22] b) Táto argumentácia však nezohľadňuje skutočnosť, že autentické znenia článku 17 Varšavského dohovoru vôbec nenasvedčujú tomu, že bolo možné nahradiť škodu, ktorá prekračovala rámec „*bodily injury*“ („*lésion corporelle*“, „*lesión corporal*“). V tomto ustanovení bolo naopak ako ďalší dôvod zodpovednosti uvedené „*wounding*“ („*blessure*“, „*herida*“), teda „zranenie“ cestujúceho. Tento pojem bol zjavne užší než pojem „*bodily injury*“ („*lésion corporelle*“, „*lesión corporal*“), a preto bol v ňom zahrnutý. Nie je zrejmé, prečo v neautentickom nemeckom znení článku 17

- Varšavského dohovoru nebol preložený pojem „*wounding*“ a popri pojme „telesné zranenie“ v ňom bol zavedený širší pojem „ujma na zdraví“.
- [23] c) Článok 17 ods. 1 Montrealského dohovoru sa preto od autentických znení článku 17 Varšavského dohovoru odlišuje len tým, že bol vypustený pojem „*wounding*“. Tým však pôsobnosť tohto ustanovenia nebola zúžená. Pojem „*wounding*“ sa totiž mal chápať v článku 17 Varšavského dohovoru ako konkretizácia pojmu „*bodily injury*“, a preto bol v skutočnosti nadbytočný. Jeho vypustenie preto nemá za následok nijakú zmenu významu. Z porovnania nemeckých jazykových verzií článku 17 Varšavského dohovoru a článku 17 ods. 1 Montrealského dohovoru preto – v rozpore s názorom, ktorý sa objavuje v odbornej literatúre [písmeno a) vyššie] – v nijakom prípade nemožno vyvodit’ zúženie pôsobnosti článku 17 ods. 1 Montrealského dohovoru (podrobnejšie informácie o vývoji článku 17 ods. 1 Montrealského dohovoru sa nachádzajú nižšie v bode 5.4.).
- [24] 5.3. Judikatúra z oblasti common law a prevládajúca nemeckojazyčná právna náuka svedčia v prospech reštriktívneho výkladu.
- [25] a) Vzhľadom na – ako bolo uvedené – v podstate nezmenené znenie pri výklade článku 17 ods. 1 Montrealského dohovoru v zásade možno použiť judikatúru týkajúcu sa článku 17 Varšavského dohovoru. V tejto judikatúre sa – na základe rozhodnutia US Supreme Court (Najvyšší súd Spojených štátov amerických) vo veci *Eastern Airlines, Inc. v. Floyd* zo 17. januára 1991 [*omissis*] – prevažne predpokladá, že pojem „telesné zranenie“ nezahŕňa čisto psychickú ujmu – teda ujmu, ktorá nie je dôsledkom telesného zranenia v užšom zmysle [*omissis*]. To platí najmä pre posttraumatickú stresovú poruchu, ktorá nemá telesné účinky [*omissis*].
- [26] b) Hoci tieto rozhodnutia pochádzajú prakticky výlučne z oblasti common law, riadi sa nimi aj prevládajúca nemeckojazyčná odborná literatúra. V tejto literatúre sa rovnako predpokladá, že čisto psychickú ujmu podľa článku 17 ods. 1 Montrealského dohovoru nemožno nahradiť [*omissis*]. Odôvodňuje sa to predovšetkým znením tohto ustanovenia a jeho údajným zúžením v porovnaní s článkom 17 Varšavského dohovoru v dôsledku vypustenia pojmu „ujma na zdraví“ (pozri však v tejto súvislosti vyššie uvedený bod 5.2.). Ďalší autori naproti tomu tvrdia, že existuje zodpovednosť za čisto psychické ťažkosti, ak je to stanovené vo vnútroštátnom práve [*omissis*].
- [27] 5.4. Názor, že článok 17 ods. 1 Montrealského dohovoru sa nevzťahuje na čisto psychické ťažkosti, v každom prípade nie je záväzný.
- [28] a) Vyplýva to v prvom rade z presnejšieho preskúmania vývoja článku 17 ods. 1 Montrealského dohovoru [*omissis*]: V predbežnom návrhu tohto dohovoru sa predpokladalo, že do ustanovenia o zodpovednosti bude začlenený aj pojem „*mental injury*“. V rámci diplomatickej konferencie sa

v tejto otázke síce nedosiahla zhoda. Konferencia však konštatovala, že do dohovoru bol začlenený pojem „*bodily injury*“:

„on the basis of the fact that in some States damages for mental injuries are recoverable under certain circumstances, that jurisprudence in this area is developing and that it is not intended to interfere with this development, having regard to jurisprudence in areas other than international carriage by air...“ [*omissis*]

- [29] Konferencia preto v skutočnosti nechala túto otázku otvorenú. V konečnom dôsledku sa ponechalo na judikatúru, aby vyložila pojem „*bodily injury*“ [*omissis*]. Vývoj predmetného ustanovenia preto nebráni extenzívnejšiemu chápaniu pojmu „telesné zranenie“. Na druhej strane sa však z úvah diplomatickej konferencie zrejme nedá vyvodit', že táto otázka by sa mala posudzovať podľa uplatniteľného práva, resp. podľa práva, ktoré by sa inak uplatnilo [*omissis*]. Jednotné právo sa v zásade musí vykladať jednotne. V prípade pochybností nemožno akceptovať spätný odkaz na vnútroštátne právo.
- [30] b) Aj v súvislosti s článkom 17 ods. 1 Montrealského dohovoru sa uznáva, že možno nahradiť psychickú ujmu, ktorá má aj telesné prejavy. Je to nesporné v prípade následnej ujmy na telesnom zdraví ([*omissis*] mŕtvica, predčasný pôrod alebo žalúdočné vredy v dôsledku posttraumatickej stresovej poruchy). Okrem toho sa však tiež možno domnievať, že ako telesný prejav postačujú už symptómy psychickej ujmy, ktoré preukazujú, že táto ujma dosahuje úroveň ochorenia, v konkrétnom prípade teda poruchy spánku a koncentrácie, náhle záchvaty plaču, silná únava a zajakavosť, ktorými trpí žalobkyňa. Podľa tohto názoru nie je rozhodujúci rozsah fyzických symptómov, ale (aj) z nich vyplývajúci dôkaz o tom, že údajné psychické ťažkosti nie sú len predstierané, ale skutočne existujú a dosahujú úroveň ochorenia [*omissis*].
- [31] c) V prospech extenzívneho výkladu tiež svedčí skutočnosť, že aj v prípade (na prvý pohľad) čisto „psychických“ porúch je zmenená látková výmena určitých neurotransmitterových systémov [*omissis*], teda v tomto smere – úplne bez ohľadu na vyššie uvedené symptómy – existujú aj telesné účinky v užšom zmysle, ktoré boli spôsobené nehodou. V prípade posttraumatickej stresovej poruchy to bolo preukázané v nedávnej štúdií [*omissis*]. Odlíšenie ujmy na telesnom zdraví v užšom zmysle od psychických ťažkostí, ktoré dosahujú úroveň ochorenia, tým stráca akékoľvek objektívne opodstatnenie. To tiež svedčí v prospech záveru, že článok 17 ods. 1 Montrealského dohovoru sa má uplatniť aj v prípade psychických ťažkosti, ktoré dosahujú úroveň ochorenia (ktoré v konkrétnom prípade nepochybne existujú).
- [32] d) Možnosť nahradiť psychickú ujmu by nemala závisieť ani od toho, či táto ujma vznikne samostatne, alebo ako dôsledok – hoci aj ľahkého –

telesného zranenia v užšom zmysle, ktoré spôsobilo aj fyzické bolesti [omissis]. Žalobkyňa v tomto prípade netvrdila, že došlo k takému zraneniu, takže treba vychádzať z toho, že neutrpela také zranenie. Podľa názoru vnútroštátneho súdu však okolnosť, či pri nehode utrpela aj (ľahké) telesné zranenie v užšom zmysle, alebo či z nehody v dôsledku šťastnej náhody vyviazla bez ujmy, nemôže predstavovať nijaký podstatný rozdiel. Pre jej nárok sú rozhodujúce psychické následky nehody, ktoré majú telesné prejavy a ktorých príčina sa v každom prípade nachádza v sfére žalovanej.

5.5. Na základe týchto úvah sa vnútroštátny súd prikláňa k extenzívnemu výkladu článku 17 ods. 1 Montrealského dohovoru. Za telesné zranenie v zmysle článku 17 ods. 1 Montrealského dohovoru by sa mali považovať aj (objektivizované) psychické poruchy, ktoré dosahujú úroveň ochorenia. Nepochybne však možno zastávať aj opačný názor. Vnútroštátny súd preto žiada Súdny dvor Európskej únie, aby objasnil túto otázku.

[34] 6. O druhej prejudiciálnej otázke:

[35] 6.1. Ak sa článok 17 ods. 1 Montrealského dohovoru nevzťahuje na čisto psychické ťažkosti, vzniká otázka, či môže vzniknúť nárok na náhradu škody podľa uplatniteľného vnútroštátneho práva. Uplatniteľnosť rakúskeho práva v tomto smere nie je medzi účastníkmi konania sporná – vyplýva (keďže sa netvrdí, že došlo k voľbe rozhodného práva) podľa kvalifikácie nároku z článku 4 ods. 2 v spojení s článkom 23 ods. 1 nariadenia Rím II (obe strany majú obvyklý pobyt v Rakúsku) alebo z článku 5 ods. 2 nariadenia Rím I (obvyklý pobyt žalobkyne a miesto skončenia prepravy sa nachádzajú v Rakúsku).

[36] 6.2. Podľa rakúskeho práva by bola existencia tohto nároku opodstatnená. Článok 29 Montrealského dohovoru však stanovuje, že „pri preprave cestujúcich... môže byť podaná akákoľvek žaloba na náhradu škody, akokoľvek podložená,... [len] za podmienok a obmedzení zodpovednosti, ktoré sú stanovené v tomto dohovore“. V súvislosti s týmto ustanovením sa v nemeckojazyčnej odbornej literatúre objavujú dva názory. Podľa „riešenia založeného na prednosti“ článok 29 Montrealského dohovoru *a priori* vylučuje nároky na náhradu škody spočívajúce na iných právnych základoch [omissis]. Podľa „rámcového riešenia“ existujú základy nárokov uvedené v Montrealskom dohovore popri základoch nárokov stanovených vo vnútroštátnom práve. Na základy nárokov stanovené vo vnútroštátnom práve sa síce uplatnia „podmien[ky] a obmedzen[ia] zodpovednosti“ stanovené v dohovore, ale tieto základy nárokov nie sú v zásade vylúčené [omissis].

[37] 6.3. Za predpokladu, že článok 17 ods. 1 Montrealského dohovoru komplexne upravuje zodpovednosť za ujmu na zdraví spôsobenú nehodami pri prevádzke lietadiel, ani „rámcové riešenie“ (v prípade zápornej odpovede na prvú prejudiciálnu otázku) nemá za následok uplatnenie vnútroštátneho práva. V tomto prípade by totiž nebola splnená jedna z „podmienok“

zodpovednosti stanovených v dohovore, konkrétne existencia telesného zranenia v užšom zmysle. Vnútroštátne právo by sa preto mohlo uplatniť len v prípade, ak by sa mal dohovor vykladať v tom zmysle, že sa *a priori* nevzťahuje na ujmu spôsobenú čisto psychickými ťažkosťami. To je zjavne názor žalobkyne. Na tomto názore je zrejme založené aj stanovisko, podľa ktorého sa má za psychické poruchy, ktoré dosahujú úroveň ochorenia, poskytnúť náhrada škody, ak podľa uplatniteľného vnútroštátneho práva spadajú pod pojem „telesné zranenie“ [*omissis*].

[38] 6.4. Nevýhodou tohto názoru by však bolo to, že rozsah zodpovednosti za ujmu na zdraví, ktorá bola spôsobená nehodou v zmysle článku 17 ods. 1 Montrealského dohovoru, by závisel od obsahu uplatniteľného vnútroštátneho práva. To by odporovalo účelu dohovoru, ktorým je vytvoriť jednotný rámec zodpovednosti. Okrem toho predpoklad, že dohovor sa *a priori* nevzťahuje na čisto psychické následky nehôd, je sporný. Článok 17 ods. 1 Montrealského dohovoru totiž možno – v prípade zápornej odpovede na prvú prejudiciálnu otázku – určite chápať tak, že náhrada za ujmu na zdraví spôsobenú nehodou sa má poskytnúť práve len v prípade, ak táto ujma spôsobí smrť alebo telesné zranenie v užšom zmysle.

[39] 6.5. Tieto úvahy svedčia v neprospech pripustenia nároku podľa vnútroštátnych predpisov týkajúcich sa náhrady škody, ak článok 17 ods. 1 Montrealského dohovoru nestanovuje taký nárok. Keďže však iný výklad článku 29 Montrealského dohovoru nie je úplne vylúčený, vnútroštátny súd žiada Súdny dvor Európskej únie, aby objasnil aj túto otázku.

[40] 7. Prerušenie konania:

[*omissis*]