

Vec C-308/23

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

Dátum podania:

17. máj 2023

Vnútroštátny súd:

Landgericht Duisburg

Dátum rozhodnutia vnútroštátneho súdu:

26. apríl 2023

Žalobca:

YV

Žalovaná:

Mercedes-Benz Group AG

PRACOVNÝ DOKUMENT

Predmet konania

Výklad nariadenia (ES) č. 715/2007, pokiaľ ide o nedovolené rušiace zariadenia a manipulácie na skúšobnom zariadení v osobných automobiloch s dieselovým motorom.

Predmet a právny základ podania

Výklad článku 267 ZFEÚ, najmä

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 (Ú. v. EÚ L 171, 2007, s. 1) (ďalej len „nariadenie č. 715/2007“)

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) (Ú. v. EÚ L 263, 2007, s. 1) (ďalej len „smernica 2007/46“)

Prejudiciálne otázky

1. Môže konštrukčný prvok vozidla, ktorý sníma teplotu, rýchlosť vozidla, otáčky motora (ot./min), zaradený prevodový stupeň, podtlak v sacom potrubí alebo akýkoľvek iný parameter s cieľom zmeniť parametre spaľovacieho procesu v motore v závislosti od výsledku tohto snímania, tiež znížiť účinnosť systému regulácie emisií v zmysle článku 3 bodu 10 písm. c) nariadenia (ES) č. 715/2007, a teda predstavovať rušiace zariadenie v zmysle článku 3 bodu 10 nariadenia (ES) č. 715/2007, ak zmena parametrov spaľovacieho procesu vyvolaná konštrukčným prvkom na základe výsledkov snímania na jednej strane zvyšuje emisie určitej škodlivej látky, napríklad oxidov dusíka, ale zároveň znižuje emisie jednej alebo viacerých iných škodlivých látok, napríklad tuhých častíc, uhl'ovodíkov, oxidu uhoľnatého a/alebo oxidu uhličitého?
2. Ak je odpoveď na prvú otázku kladná: Za akých podmienok predstavuje konštrukčný prvok v takomto prípade rušiace zariadenie?
3. Môže byť obvod alebo riadiaci systém vo vozidle, ktorý zmenou parametrov spaľovacieho procesu na jednej strane zvyšuje emisie určitej škodlivej látky, napríklad oxidov dusíka, ale zároveň znižuje emisie jednej alebo viacerých iných škodlivých látok, napríklad tuhých častíc, uhl'ovodíkov, oxidu uhoľnatého a/alebo oxidu uhličitého, neprípustný podľa európskeho práva z iného hľadiska ako

z hľadiska existencie rušiaceho zariadenia v zmysle článku 3 bodu 10 nariadenia č. 715/2007?

4. Ak je odpoveď na tretiu otázku kladná: Za akých podmienok to platí?
5. Ak je odpoveď na prvú otázku kladná: Je podľa článku 5 ods. 2 druhej vety písm. a) nariadenia č. 715/2007 prípustné rušiacie zariadenie v zmysle článku 3 bodu 10 tohto nariadenia, ak síce nie je potrebné na ochranu motora proti poškodeniu alebo havárii, ale je nevyhnutné na zabezpečenie bezpečnej prevádzky vozidla?
6. Ak je odpoveď na prvú otázku kladná: Sú ustanovenia vnútroštátneho práva, ktoré kupujúceho motorového vozidla v plnom rozsahu zaväzujú preukázať existenciu rušiaceho zariadenia v zmysle článku 3 bodu 10 nariadenia č. 715/2007 a okrem toho aj neexistenciu skutočnosti, na základe ktorej by bolo možné konštatovať výnimočnú opodstatnenosť vyššie uvedeného rušiaceho zariadenia podľa článku 5 ods. 2 druhej vety písm. a) nariadenia č. 715/2007 bez toho, aby o tom výrobca vozidla musel poskytnúť dôkazy, v rozpore s článkom 18 ods. 1, článkom 26 ods. 1 a článkom 46 smernice 2007/46/ES, na ktoré sa odvoláva rozsudok Súdneho dvora z 21. marca 2023 (vec C-100/21), ak z týchto ustanovení vyplýva, že kupujúci motorového vozidla vybaveného zakázaným rušiacim zariadením musí mať právo na náhradu škody od výrobcu tohto vozidla (pozri body 91 a 93 uvedeného rozsudku)?
7. Ak je odpoveď na šiestu otázku kladná: Aké rozdelenie dôkazného bremena stanovuje európske právo v súdnom spore medzi kupujúcim vozidla a výrobcou vozidla týkajúcim sa nároku kupujúceho na náhradu škody voči výrobcovi vozidla z dôvodu existencie rušiaceho zariadenia v zmysle článku 3 bodu 10 nariadenia č. 715/2007 a existencie skutočností, na základe ktorých je rušiacie zariadenie výnimočne opodstatnené podľa článku 5 ods. 2 druhej vety písm. a) nariadenia č. 715/2007? Majú účastníci konania k dispozícii nejaké dôkazné prostriedky? Ak áno, aké, alebo majú povinnosti a ak áno, aké? Ak sa uplatňujú povinnosti: Aké sú dôsledky ich nedodržania?
8. Ak je odpoveď na tretiu otázku kladná: Sú ustanovenia vnútroštátneho práva, ktoré kupujúceho motorového vozidla v plnom rozsahu zaväzujú preukázať existenciu obvodu alebo riadiacej jednotky, ktoré nie sú rušiacim zariadením v zmysle článku 3 bodu 10 nariadenia č. 715/2007, ale sú zakázané z iných dôvodov, bez toho, aby výrobca vozidla musel pri získavaní dôkazov poskytovať informácie, v rozpore s článkom 18 ods. 1, článkom 26 ods. 1 a článkom 46 smernice 2007/46/ES, na ktoré sa odvoláva rozsudok Súdneho dvora z 21. marca 2023 (vec C-100/21), ak z týchto ustanovení vyplýva, že kupujúci motorového vozidla vybaveného zakázaným obvodom alebo riadiacou jednotkou musí mať právo na náhradu škody od výrobcu tohto vozidla (pozri body 91 a 93 uvedeného rozsudku)?

9. Ak je odpoveď na ôsmu otázku kladná: Aké rozdelenie dôkazného bremena stanovuje európske právo v súdnom spore medzi kupujúcim vozidla a výrobcom vozidla týkajúcim sa nároku kupujúceho na náhradu škody voči výrobcovi vozidla z dôvodu existencie zakázaného obvodu alebo riadiacej jednotky, ako je uvedené v otázke 8? Majú účastníci konania k dispozícii nejaké dôkazné prostriedky? Ak áno, aké, alebo majú povinnosti a ak áno, aké? Ak sa uplatňujú povinnosti: Aké sú dôsledky ich nedodržania?

Uvedené predpisy práva Únie

ZFEÚ, najmä článok 267 a článok 67 ods. 1 a 4.

Nariadenie č. 715/2007, najmä článok 3 bod 10 a článok 5 ods. 2 druhá veta písm. a)

Smernica 2007/46, najmä článok 18 ods. 1, článok 26 ods. 1, článok 46 a článok 3 bod 36

Uvedené vnútroštátne predpisy

Bürgerliches Gesetzbuch (Občiansky zákonník, Nemecko) (ďalej len „BGB“)

Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (Nariadenie o typovom schvaľovaní motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá, Nemecko) (ďalej len „nariadenie EG-FGV“)

Opis skutkového stavu a konania

- 1 Žalobca si uplatňuje nárok na náhradu škody v súvislosti s tzv. „dieselovým škandalom“.
- 2 Žalobca na základe objednávky zo 14. septembra 2016 kúpil motorové vozidlo Mercedes Benz (Mercedes E 220 BlueTec) (ďalej len „sporné vozidlo“) od predávajúceho, ktorý nebol totožný so žalovanou.
- 3 Motorové vozidlo je vybavené motorom typu OM 651, ktorý má spĺňať požiadavky emisnej normy Euro 6 pre výfukové plyny. Tento motor a tiež motorové vozidlo žalobcu vyvinula žalovaná. Motorové vozidlo je tiež vybavené systémom selektívnej katalytickej redukcie (ďalej len „systém SCR“) na dodatočnú úpravu výfukových plynov.
- 4 Žalobca sa v podstate domáhal, aby bola žalovanej uložená povinnosť zaplatiť mu sumu 21 841,66 eura spolu s úrokmi súčasne s prevodom vlastníckeho práva a vydaním sporného vozidla. Žalovaná navrhuje zamietnutie žaloby.

Tvrdenia žalobcu

- 5 Žalobca okrem iného tvrdí, že žalovaná mu úmyselne spôsobilá nemajetkovú ujmu a podviedla ho. Okrem toho má voči žalovanej nárok podľa § 823 ods. 2 BGB v spojení s § 6 ods. 1 a § 27 EG-FGV, článku 5 nariadenia č. 715/2007 a ustanovení smernice 2007/46. A to z toho dôvodu, že v rozpore s osvedčením o zhode nie je jeho motorové vozidlo v súlade s platnými právnymi predpismi Európskej únie.
- 6 Sporné vozidlo má aspoň jedno zakázané rušiacie zariadenie. To rozpoznáva, či sa motorové vozidlo nachádza v skúšobnom zariadení alebo v bežnej jazdnej prevádzke a podľa toho riadi úpravu výfukových plynov. Je vybavené teplotne riadeným rušiacim zariadením, ktoré reaguje na vonkajšiu teplotu. Okrem toho rozpoznáva skúšobný cyklus podľa normovaného cyklu NEDC v porovnaní s bežnými jazdnými podmienkami.
- 7 Na základe zistených rôznych prevádzkových podmienok riadenie motora aktívne aktivuje alebo deaktivuje úpravu emisií. Rušiacie zariadenia slúžili výlučne na splnenie emisných limitov v rámci skúšobných podmienok na získanie typového schválenia, okrem iného úpravou miery recirkulácie výfukových plynov.
- 8 Softvér, ktorý využíva údaje z merania vonkajšej teploty, ovplyvňuje fungovanie dieselového motora v spornom vozidle.
- 9 Teplota na skúšobnom zariadení je 20 °C až 30 °C. Ak je vonkajšia teplota vyššia alebo nižšia ako v skúšobnej komore, recirkulácia výfukových plynov sa zníži alebo dokonca pozastaví (tepelné okno alebo teplotne riadené rušiacie zariadenie). Sporné vozidlo má preto v bežnej pravidelnej prevádzke podstatne vyššie emisie oxidov dusíka, než žalovaná pre toto sériovo vyrábané vozidlo uvádza.
- 10 Okrem toho je v spornom vozidle na skúšobnom zariadení aktívna tzv. regulácia požadovanej teploty chladiacej kvapaliny. Tá zabezpečuje, že pri detekcii NEDC sa motor umelo udržiava na nižšej teplote ako za normálnych prevádzkových podmienok, a tým sú dodržané limitné hodnoty oxidov dusíka. Pri bežnej prevádzke však táto funkcia aktívna nie je, takže dochádza k prekročovaniu stanovených limitných hodnôt.
- 11 Okrem toho v motorových vozidlách s rovnakým motorom sa uzáver chladiča v bežnej prevádzke otvára až vtedy, keď teplota chladiacej kvapaliny prekročí 105 °C, ale na skúšobnom zariadení sa otvára už pri teplote chladiacej kvapaliny nad 69 °C.
- 12 Keďže motorové vozidlo má systém SCR, do výfukových plynov sa pridáva AdBlue prostredníctvom katalyzátora, ktorý premieňa oxidy dusíka na neškodné látky. Počas skúšobného cyklu riadiaca jednotka rozpozná, že motorové vozidlo je na skúšobnom zariadení a pridá väčšie množstvo AdBlue ako v reálnych jazdných podmienkach.

- 13 Žalovaná do svojho motorového vozidla namontovala aj rušiace zariadenia Slipguard, BITI3, BITI4 a BIT 15, ktoré mali tiež za následok, že motorové vozidlo na skúšobnom zariadení spĺňalo limitné hodnoty.
- 14 Predstavenstvo a inžinieri žalovanej vedeli, že do motorov budú inštalované rušiace zariadenia že tieto budú následne uvedené na trh na základe podvodného získania potrebných schválení a povolení.
- 15 Kúpna zmluva sporného vozidla bola pre žalobcu nevýhodná, pretože nadobudol motorové vozidlo, ktoré nebolo spôsobilé na registráciu.
- 16 V dôsledku toho má nárok na náhradu škody vo výške uvedenej v žalobných návrhoch, pričom sa zohľadnili kilometre, ktoré motorové vozidlo najazdilo.

Tvrdenia žalovanej

- 17 Žalovaná okrem iného tvrdí, že motorové vozidlo má platné typové schválenie ES, ktorého platnosť nie je ohrozená. Nehrozí ani strata registrácie alebo odobratie prevádzkovej licencie. Existencia typového schválenia ES vylučuje predpoklad neprípustného rušiacoho zariadenia.
- 18 Všetky funkcie, na ktoré sa žalobca sťažoval, fungovali za rovnakých podmienok počas bežnej jazdy na ceste aj na skúšobnom zariadení.
- 19 Emisie oxidov dusíka na jednej strane a emisie ostatných znečisťujúcich látok, ako aj spotreba na strane druhej sú vzájomne prepojené. Opatrenie na kontrolu emisií teda vedie buď k zníženiu emisií oxidov dusíka, a teda zároveň k zvýšeniu emisií a spotreby iných znečisťujúcich látok, alebo k zvýšeniu emisií oxidov dusíka, ale zároveň k zníženiu emisií a spotreby iných znečisťujúcich látok.
- 20 Bolo potrebné nájsť rovnováhu medzi emisiami oxidov dusíka a ostatnými emisiami motora. Z veľmi zjednodušeného hľadiska sa emisie oxidov dusíka z motora vyskytujú skôr pri vysokých teplotách spaľovania, zatiaľ čo emisie pevných častíc z motora sa vyskytujú skôr pri nízkych teplotách spaľovania, čo platí aj pre emisie oxidu uhoľnatého a uhlíkovodíkov.
- 21 Tzv. „Trade-off“, čiže kompromis medzi emisiami oxidov dusíka na jednej strane a emisiami ostatných znečisťujúcich látok a spotrebou na strane druhej vyplýva z rozdielnych podmienok vzniku príslušných emisií.
- 22 Normotvorca Únie výslovne uznáva koncepciu Trade-off stanovením zmiešaných limitov. Neexistuje napríklad samostatná limitná hodnota pre emisie uhlíkovodíkov z dieselových vozidiel, ale limitná hodnota, ktorá sa vzťahuje na súčet kombinovaných emisií uhlíkovodíkov a oxidov dusíka, konkrétne 230 mg/km uhlíkovodíkov (HC) a NOx.
- 23 Skutočnosť, že systém regulácie emisií sa správa odlišne pri rôznych prevádzkových podmienkach, vyplýva z technických a fyzikálnych dôvodov,

- najmä preto, že Trade-Off je iný pri prevádzkovej teplote motora a iný pri jeho zahrievaní.
- 24 Skutočnosť, že systém recirkulácie výfukových plynov je navrhnutý inak pre prevádzkové podmienky „studeného“ a „teplého“ motora preto neznamená, že účinnosť systému regulácie emisií je znížená jedným alebo druhým smerom, keď sa berú do úvahy všetky emisie obmedzené limitnými hodnotami. Porovnanie emisií „studeného“ a „teplého“ motora nebolo technicky zmysluplné, a preto nebolo možné.
 - 25 Pri regulácii miery recirkulácie výfukových plynov bolo potrebné zohľadniť Trade-off medzi emisiami pevných častíc a oxidov dusíka.
 - 26 Na ochranu motora pred poškodením bola potrebná aj riadená recirkulácia výfukových plynov v závislosti od teploty.
 - 27 Regenerácia filtra pevných častíc bola spojená so zvýšenými emisiami oxidov dusíka a vo všeobecnosti viedla k zvýšeniu emisií.
 - 28 Regulovaný termostat chladiacej kvapaliny môže pri určitých prevádzkových podmienkach počas zahrievania vozidla znížiť emisie. Regulácia termostatu chladiacej kvapaliny by sa mohla použiť na optimalizáciu emisií, výkonu a spotreby motora. Tento termostat teda poskytuje relatívne lepšiu rovnováhu medzi emisiami oxidov dusíka a emisiami pevných častíc.
 - 29 Pre pomer emisií oxidov dusíka a pevných častíc, ktorý je relatívne zlepšený vďaka riadenému termostatu chladiacej kvapaliny počas zahrievania motora, zohráva rozhodujúcu úlohu nižšia teplota komponentov a lepšie plnenie komory valcov kyslíkom pri nižších teplotách. Tieto vplyvy zmizli hneď po zahriatí motora. Ďalšie používanie tejto funkcie by tu nemalo prakticky žiadny významný vplyv.
 - 30 Žalúzie chladiča namontované v spornom vozidle neboli súčasťou systému regulácie emisií. Funkcie systému SCR neboli neprípustným rušiacim zariadením. Žalovaná odmieta tvrdenie žalobcu týkajúce sa funkcie softvéru Slipguard. Okrem toho funkcie, ktoré žalobca označuje ako BITI3, BIT14 a BITI5, sa v spornom vozidle nenachádzajú.
 - 31 Motorové vozidlo spĺňa predpísané limitné hodnoty oxidov dusíka. V tomto ohľade boli rozhodujúce hodnoty na skúšobnom zariadení. Kraftfahrtbundesamt (Spolkový úrad pre automobilovú dopravu, Nemecko) nezaradil sporné vozidlo do stiahnutia z trhu, pretože funkcia regulovaného termostatu chladiacej kvapaliny nebola rozhodujúca pre splnenie limitných hodnôt oxidov dusíka v cykle NEDC. Limitné hodnoty oxidov dusíka by boli dodržané aj bez regulovaného termostatu chladiacej kvapaliny.

Odôvodnenie návrhu

- 32 Vec bola podľa článku 267 ZFEÚ postúpená Súdnemu dvoru Európskej únie (ďalej len „Súdny dvor“) s návrhom na zodpovedanie položených prejudiciálnych otázok, najmä s ohľadom na rozsudok z 21. marca 2023 (Mercedes-Benz Group [Zodpovednosť výrobcov vozidiel so zabudovanými rušiacimi zariadeniami], C-100/21, EU:C:2023:229).
- 33 Odpoveď na prvú a prípadne druhú prejudiciálnu otázku je v každom prípade relevantná pre ďalšie konanie a rozhodnutie vo veci, a to aj s prihliadnutím na vyššie uvedený rozsudok Súdneho dvora. Môže to závisieť aj od odpovede na tretiu a prípadne štvrtú prejudiciálnu otázku. V prípade kladnej odpovede na prvú a/alebo tretiu prejudiciálnu otázku je možné, že relevantné budú aj odpovede na piatu až deviatu prejudiciálnu otázku.
- 34 Žalovaná by bola zodpovedná za škodu podľa § 823 ods. 2 a § 31 BGB v spojení s článkom 18 ods. 1, článkom 26 ods. 1, článkom 46 a článkom 3 bod 36 smernice 2007/46/ES, ak by v motorovom vozidle žalobcu bolo nainštalované aspoň jedno zakázané rušiacie zariadenie v zmysle článku 3 bodu 10 nariadenia č. 715/2007 a/alebo aspoň jeden obvod alebo riadiaca jednotka ovplyvňujúce jeho emisné správanie z iných dôvodov.
- 35 V tomto prípade by žalovaná vydala nesprávne osvedčenie o zhode v zmysle článku 3 bod 36 smernice 2007/46. V osvedčení o zhode sa v súlade s uvedeným ustanovením uvádza, že motorové vozidlo bolo v čase výroby v súlade so všetkými právnymi predpismi, čo nie je pravda. Žalovaná by tak porušila článok 18 ods. 1, článok 26 ods. 1 a článok 46 uvedenej smernice.
- 36 Podľa názoru súdu musí byť žalovanej v každom prípade uložená povinnosť zaplatiť žalobcovi náhradu škody vo veci samej, ak sa v spornom vozidle zistí existencia zakázaného obvodu alebo riadiacej jednotky ovplyvňujúce emisie vo vozidle žalobcu.

O prvej a druhej prejudiciálnej otázke

- 37 V rozsahu, v akom žalobca tvrdí, že žalúzie chladiča predstavujú zakázané rušiacie zariadenie, bude obsah ďalších rozhodnutí, ktoré má Súdny dvor prijať, závisieť od odpovede na prvú prejudiciálnu otázku a prípadne na druhú až štvrtú prejudiciálnu otázku.
- 38 Ak sa predpokladá, že konštrukčný prvok namontovaný vo vozidle v zmysle článku 3 bodu 10 nariadenia č. 715/2007 sníma rôzne parametre vozidla na účely zmeny parametrov spaľovacieho procesu v motore v závislosti od výsledku tohto snímania, je účinnosť systému regulácie emisií vždy znížená, a preto predstavuje rušiacie zariadenie v zmysle tohto ustanovenia, ak zmena parametrov spaľovacieho procesu spôsobená konštrukčným prvkom na základe výsledku tohto snímania zvyšuje emisie konkrétnej škodlivej látky, napríklad oxidov dusíka, aj keď

súčasne znižuje emisie jednej alebo viacerých iných škodlivých látok, napríklad uhl'ovodíkov, treba preto vychádzať z toho, že ovládanie otvárania a zatvárania žalúzií chladiča v spornom vozidle predstavujú zakázané rušiacie zariadenie v zmysle článku 3 bodu 10 nariadenia č. 715/2007. Žaloba by potom v každom prípade bola do značnej miery opodstatnená. V tomto prípade nie je potrebné vykonávať dokazovanie.

- 39 Riadiaca jednotka, ktorá ovláda otváranie a zatváranie žalúzií chladiča nainštalovaných v spornom vozidle, je konštrukčným prvkom v zmysle článku 3 bodu 10 nariadenia č. 715/2007 (pozri rozsudok zo 7. októbra 2020, CLCV a i. [Rušiacie zariadenie na dieselových motoroch], C-693/18, EU:C:2020:1040, bod 68).
- 40 Súčasťou systému regulácie emisií je aj regulácia otvárania a zatvárania žalúzií chladiča, pretože konkrétne ovplyvňuje emisie vozidla, a tým aj testovací cyklus podľa NEDC.
- 41 Žalovaná je zodpovedná za škodu aj v prípade, ak vyššie uvedené ovládanie otvárania a zatvárania žalúzií chladiča nepredstavuje rušiacie zariadenie, ale je neprípustné z iných dôvodov podľa práva Únie.
- 42 Najmä s ohľadom napríklad na skutočnosť, že pri určitých emisiách musia byť dodržané limitné hodnoty, súd nemôže vylúčiť možnosť, že aj v prípade, ak by ovládanie otvárania a zatvárania žalúzií chladiča, o ktoré ide v tomto prípade, nepredstavovalo rušiacie zariadenie, že je napriek tomu aspoň za určitých podmienok neprípustné z iných hľadísk podľa ustanovení práva Únie, najmä tých, ktoré sa týkajú limitných hodnôt určitých emisií.
- 43 Súdu predovšetkým nie je jasné, či sa napríklad limitné hodnoty emisií oxidov dusíka stanovené pre motorové vozidlá s dieselovým motorom uplatňujú len vtedy, ak je motorové vozidlo s dieselovým motorom prevádzkované po studenom štarte za podmienok, ktoré platia počas skúšobnej jazdy podľa NEDC alebo či sa tieto limitné hodnoty musia dodržiavať aj vtedy, ak je napríklad motorové vozidlo s dieselovým motorom prevádzkované za týchto podmienok po teplom štarte alebo aj vtedy, ak je napríklad motorové vozidlo s dieselovým motorom prevádzkované po studenom štarte pri vonkajšej teplote napríklad 15 °C a inak za podmienok platných pre skúšobnú jazdu podľa NEDC, a preto je neprípustný obvod alebo riadiaci systém, ktorý tomu bráni.
- 44 Na druhej strane, ak sa predpokladá, že konštrukčný prvok inštalovaný v motorovom vozidle sníma rôzne parametre v zmysle článku 3 bodu 10 nariadenia č. 715/2007 s cieľom zmeniť parametre spaľovacieho procesu v motore v závislosti od výsledku tohto snímania, neznižuje účinnosť systému regulácie emisií alebo tak robí len za určitých podmienok, a preto predstavuje rušiacie zariadenie v zmysle tohto ustanovenia, aj keď zmena parametrov spaľovacieho procesu, ktorú konštrukčný prvok spôsobí na základe výsledku tohto snímania, zvyšuje emisie určitej škodlivej látky, napríklad oxidov dusíka, ale zároveň

znižuje emisie jednej alebo viacerých iných škodlivých látok, napríklad pevných častíc, uhl'ovodíkov, oxidu uhoľnatého a/alebo oxidu uhličitého, a že takýto konštrukčný prvok nie je prípustný ani podľa iných aspektov práva Únie alebo je neprípustný len za určitých podmienok, takže nemožno bez ďalšieho predpokladať, že ide o rušiacе zariadenie v zmysle článku 3 bod 10 nariadenia č. 715/2007.

- 45 Podľa tvrdenia žalovanej, ktoré je do značnej miery správne aj podľa vyjadrení znalcov, ktoré vyšli najavo v iných konaniach pred súdom, za inak konštantných podmienok zníženie teploty spaľovania na jednej strane znižuje emisie oxidov dusíka, ale na druhej strane zvyšuje emisie iných škodlivých látok, zatiaľ čo zvýšenie teploty spaľovania zvyšuje emisie oxidov dusíka, ale znižuje emisie iných škodlivých látok.
- 46 Ak z týchto dôvodov ovládanie otvárania a zatvárania žalúzie chladiča nepredstavuje rušiacе zariadenie a ak toto ovládanie nebolo zakázané z iných dôvodov, nebolo by možné žalovanej uložiť povinnosť zaplatiť žalobcovi náhradu škody z dôvodu funkčnosti žalúzií chladiča.

O ďalších prejudiciálnych otázkach

- 47 Súd si je vedomý, že odpoveď na prvú a druhú prejudiciálnu otázku, ktorú Súdny dvor požadoval, už môže umožniť konečné rozhodnutie predmetného sporu.
- 48 Nevidí však možnosť formulovať podmienky, za ktorých by už bolo možné spoľahlivo určiť, či je alebo nie je možné rozhodnúť spor bez toho, aby bola zodpovedaná tretia a prípadne štvrtá prejudiciálna otázka. Súd preto považuje za potrebné predložiť Súdnemu dvoru na doplnenie otázky č. 3 až 9.
- 49 Vzhľadom na predložené prejudiciálne otázky možno očakávať, že až do vyhlásenia rozsudku Súdneho dvora dôjde k procesnému oneskoreniu v trvaní najmenej dvoch rokov. Nemožno preto od účastníkov konania očakávať, že tieto otázky položia až v neskoršom štádiu konania vzhľadom na opätovné procesné prieťahy trvajúce pravdepodobne najmenej dva roky, ktoré by sprevádzali ďalšie predloženie prejudiciálnej otázky Súdnemu dvoru.
- 50 Príslušné otázky možno ľahko zodpovedať v očakávanom rozsudku Súdneho dvora. Bolo by však nezlučiteľné s účinnou právnou ochranou poskytovanou v priestore slobody, bezpečnosti a spravodlivosti (pozri článok 67 ZFEÚ), keby sa v súvislosti s touto žiadosťou nepoložili otázky tri až deväť.
- 51 Keďže je možné, že bude potrebné odpovedať na otázky tri až deväť, je preto z dôvodu procesnej hospodárnosti a účinnej právnej ochrany rozumné a podľa názoru vnútroštátneho súdu aj prípustné položiť ich už v tejto fáze.

O tretej a štvrtej prejudiciálnej otázke

- 52 Spor nemožno rozhodnúť bez zodpovedania prvej prejudiciálnej otázky a prípadne druhej až štvrtej prejudiciálnej otázky.
- 53 Vnútroštátny súd je oboznámený s judikatúrou Súdneho dvora z rozsudkov zo 14. júla 2022 (GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, a Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, pozri tiež rozsudok zo 17. decembra 2020, CLCV a i. [Rušiace zariadenie na dieselových motoroch], C-693/18, EU:C:2020:1040), podľa ktorej regulácia teploty recirkulácie výfukových plynov zabezpečujúca dodržiavanie emisných limitov stanovených v nariadení č. 715/2007 len v rámci určitého teplotného okna, predstavuje rušiace zariadenie v zmysle článku 3 bodu 10 tohto nariadenia a je prípustné len za prísnych podmienok.
- 54 Rozsudok Súdneho dvora zo 17. decembra 2020 (CLCV a i. [Rušiace zariadenie na dieselových motoroch], C-693/18, EU:C:2020:1040) možno *mutatis mutandis* vykladať tak, že ak by ventil recirkulácie výfukových plynov fungoval pri bežných podmienkach používania, znížili by sa tiež emisie oxidu uhličitého motorových vozidiel, rovnako ako v rámci schvaľovacích postupov.
- 55 V bode 36 rozsudku Súdneho dvora zo 14. júla 2022 (GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570) sa uvádza: „V dôsledku toho, keďže takýto softvér pôsobí na fungovanie systému regulácie emisií a znižuje jeho účinnosť, predstavuje ‚konštrukčný prvok‘ v zmysle tohto ustanovenia“. Tento záver sa v identickom znení nachádza v rozsudkoch Súdneho dvora zo 14. júla 2022 (Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, bod 43) a zo 17. decembra 2020 (CLCV a i. [Rušiace zariadenie na dieselových motoroch], (C-693/18, EU:C:2020:1040), bod 66). Podobne sa aj rozsudok Súdneho dvora z 21. marca 2023 (Mercedes-Benz Group (Zodpovednosť výrobcov vozidiel so zabudovanými rušiacimi zariadeniami), C-100/21, EU:C:2023:229, bod 58) týkal rušiacich zariadení. V žiadnom z týchto rozsudkov sa Súdny dvor nezaoberal konkrétnou otázkou, ktorá je predmetom tejto veci.
- 56 Súdny dvor vo svojich rozsudkoch týkajúcich sa teplotne regulovaného ovládania recirkulácie výfukových plynov ešte výslovne nekonštatoval, za akých podmienok – pri zohľadnení protichodných účinkov na emisie rôznych škodlivých látok, o ktoré tu ide – znižuje zmena funkcie časti systému regulácie emisií účinnosť systému regulácie emisií v zmysle článku 3 bodu 10 nariadenia č. 715/2007.
- 57 Aj vzhľadom na predchádzajúcu judikatúru Súdneho dvora je preto potrebné predložiť túto prejudiciálnu otázku.
- 58 Najmä s ohľadom na skutočnosť, že pri určitých emisiách musia byť dodržané limitné hodnoty, nemôže súd vylúčiť, aj v prípade, že by predmetná regulácia recirkulácie výfukových plynov alebo nastavenej teploty chladiacej kvapaliny nepredstavovala rušiace zariadenie, že by inak mohlo byť neprípustné podľa ustanovení práva Únie, čo by mohlo viesť k povinnosti žalovanej zaplatiť žalobcovi náhradu škody.

- 59 Súd preto aj vzhľadom na reguláciu recirkulácie výfukových plynov v spornom vozidle v závislosti od teploty, považuje za potrebné predložiť Súdnemu dvoru na doplnenie relevantné otázky č. 3 a 4.
- 60 Ďalšie tvrdenia žalobcu týkajúce sa prímеси AdBlue, rušiacich zariadení Slipguard, BIT13, BIT 14 a BIT15, ako aj funkcie Slipguard nie sú vhodné na preukázanie existencie zakázaného rušiaceho zariadenia.
- 61 Argumentácia žalovanej, že existencia účinného typového schválenia ES vylučuje domnienku zakázaného rušiaceho zariadenia, neumožňuje zamietnuť žalobu bez zodpovedania položených otázok. Ak typové schválenie ES nezodpovedá právnemu stavu, môže byť zrušené.

O piatej prejudiciálnej otázke

- 62 Keďže komora na základe odpovedí na prvú a druhú prejudiciálnu otázku, ktoré si vyžiadal Súdny dvor, dospela k záveru, že v motorovom vozidle žalobcu je nainštalované rušiacie zariadenie, vzniká otázka jeho opodstatnenosti.
- 63 Je možné, že rušiacie zariadenie je opodstatnené, ak je potrebná regulácia recirkulácie výfukových plynov v závislosti od teploty, takže vyvstáva piata položená otázka.
- 64 Súd si odôvodnenie Súdneho dvora v rozsudkoch zo 14. júla 2022 (GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, bod 61, a Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, bod 73) vysvetľuje tak, že rušiacie zariadenie nie je opodstatnené ani vtedy, ak nie je potrebné na ochranu motora pred poškodením alebo nehodou, ale je napriek tomu nevyhnutné na zabezpečenie bezpečnej prevádzky motorového vozidla.
- 65 Otázka položená súdom má svoje konkrétne pozadie v tom, že podľa vyjadrení znalcov v inom súdnom konaní môže nadmerná tvorba častíc sadzí viesť vo veľmi zriedkavých prípadoch k vznieteniu filtra pevných častíc počas regenerácie a k požiaru motorového vozidla. Keďže filter pevných častíc nie je súčasťou motora, záporná odpoveď na piatu prejudiciálnu otázku by znamenala, že tento aspekt by sa nemusel ďalej posudzovať v rámci skúmania opodstatnenosti prípadného rušiaceho zariadenia v spornom vozidle.

O šiestej až deviatej prejudiciálnej otázke

- 66 Odôvodnenie rozsudku Súdneho dvora z 21. marca 2023 (Mercedes-Benz Group (Zodpovednosť výrobcov vozidiel so zabudovanými rušiacimi zariadeniami), C-100/21, EU:C:2023:229, bod 93) je dôvodom na preskúmanie zlučiteľnosti rozdelenia dôkazného bremena stanoveného v nemeckom práve v súvislosti s rušiacimi zariadeniami s právom Únie.
- 67 Podľa nemeckého práva je dôkazné bremeno rozdelené tak, že kupujúci motorového vozidla musí v plnom rozsahu preukázať všetky predpoklady

existencie rušiaceho zariadenia. Musí totiž preukázať existenciu škody a tiež porušenie ochranného zákona. Ak je odpoveď na prvú prejudiciálnu otázku záporná, oboje predpokladajú, že je nainštalované rušiacie zariadenie. Tu spomínané ustanovenia smernice 2007/46, ktoré slúžia na individuálnu ochranu každého kupujúceho pri kúpe motorového vozidla, pre ktoré sa má vydať osvedčenie o zhode, sú takýmto ochranným zákonom.

- 68 Bez predloženia dokumentov a zverejnenia programovania, čo žalovaná podľa nemeckého práva vo všeobecnosti nie je povinná urobiť, možno existenciu rušiaceho zariadenia preukázať len prostredníctvom skutočných testov podľa zásady „pokus-omyl“, ktoré sú veľmi nákladné.
- 69 Vykonanie dôkazov o existencii rušiaceho zariadenia bude pravdepodobne stáť najmenej 10 000 eur. Ak sa má dokazovanie prehĺbiť, môže sa značne predražiť. Kupujúci, ktorí nemajú poistenie právnej ochrany, si často nebudú môcť dovoliť alebo len s ťažkosťami dovoliť zálohy na úhradu trov konania, ktoré sa podľa nemeckého občianskeho práva procesného požadujú na vykonanie dôkazov, a tak môžu upustiť od uplatnenia svojich práv.
- 70 Ak by bolo dokonca potrebné predložiť dôkazy o výnimočnej opodstatnenosti rušiaceho zariadenia podľa článku 5 ods. 2 druhej vety písm. a) nariadenia č. 715/2007, kupujúci nebude môcť preukázať opak, čo mu prislúcha podľa nemeckého práva, najmä ak nemá žiadne dokumenty a nemá vedomosti o programovaní.
- 71 V každom prípade to znamená, že v značnom počte prípadov existuje riziko, že kupujúci si nebudú môcť uplatniť práva podľa článku 18 ods. 1, článku 26 ods. 1, článku 46 a článku 3 bodu 36 smernice 2007/46, ktoré im vyplývajú z judikatúry Súdneho dvora (rozsudok z 21. marca 2023, Mercedes-Benz Group [Zodpovednosť výrobcov vozidiel so zabudovanými rušiacimi zariadeniami], C-100/21, EU:C:2023:229).
- 72 V prípade ďalšieho dokazovania sa však vynárajú otázky, od koho sa má požadovať pravdepodobne vysoká záloha na úhradu trov konania a na koho úkor sa má znášať prípadná neistota jednotlivých skutočností, ktoré si vyžadujú dokazovanie.