

Vec C-251/23

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

Dátum podania:

19. apríl 2023

Vnútroštátny súd:

Landgericht Duisburg

Dátum rozhodnutia vnútroštátneho súdu:

5. apríl 2023

Žalobca:

OB

Žalovaná:

Mercedes-Benz Group AG

PRACOVNÝ DOKUMENT

Predmet konania vo veci samej

Výklad nariadenia (ES) č. 715/2007 v súvislosti s nedovoleným rušiacim zariadením a manipuláciami skúšobných zariadení v prípade dieselových osobných motorových vozidiel

Predmet a právny základ návrhu na začatie prejudiciálneho konania:

Výklad práva Únie, článok 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, s. 1) (ďalej len „smernica 2007/46“)

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (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) (ďalej len „nariadenie č. 692/2008“)

Smernica Rady 80/1268/EHS zo 16. decembra 1980 o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa spotreby paliva motorových vozidiel (Ú. v. ES L 375, 1980, s. 36; Mim. vyd. 13/006, s. 77) (ďalej len „smernica 80/1268/EHS“)

Smernica Komisie 1999/100/ES z 15. decembra 1999, ktorou sa prispôsobuje technickému pokroku smernica Rady 80/1268/EHS o emisiách oxidu uhoľnatého a spotrebe palív motorových vozidiel (Ú. v. ES L 334, 1999, s. 36; Mim. vyd. 13/024, s. 210) (ďalej len „smernica 1999/100/ EHS“)

Prejudiciálne otázky

Spor sa podľa článku 267 ZFEÚ má predložiť Súdnemu dvoru Európskej únie (ďalej len „Súdny dvor“) so žiadosťou o odpovede na tieto otázky, pričom na druhú až piatu sa má odpovedať iba v prípade zápornej odpovede na prvú otázku:

1. Je dieselové osobné motorové vozidlo, pre ktoré platí emisná norma Euro 5, bez ohľadu na to, či v jeho riadiacej jednotke je zabudovaná prepínacia logika, ktorá sa koncepcne považuje za rušiacie zariadenie v zmysle článku 3 bodu 10 nariadenia č. 715/2007, v rozpore s predpismi Únie, ak na základe jeho konštrukcie a ovládania tam nainštalovaných funkcií je od začiatku jasné, že keď sa motor zahreje, aj vtedy v režime „mix“ vylučuje viac ako 180 mg oxidu dusíka na kilometer, ak v tomto stave prejde testovacím cyklom podľa NEDC (normovaný jazdný cyklus)?

2. Môže konštrukčný prvok vo vozidle, ktorý sníma teplotu, rýchlosť vozidla, otáčky motora (RPM), zaradený prevodový stupeň, podtlak v sacom potrubí alebo akýkoľvek iný parameter, aby podľa výsledku tohto snímania zmenil parametre priebehu spaľovania v motore, znížiť účinnosť systému regulácie emisií aj vtedy v zmysle článku 3 bodu 10 nariadenia č. 715/2007 a teda predstavovať rušiacie zariadenie v zmysle článku 3 bodu 10 nariadenia č. 715/2007, ak zmena parametrov priebehu spaľovania, ktorá je vyvolaná na základe výsledku snímania konštrukčným prvkom síce na jednej strane zvyšuje emisie určitej škodlivej substancie, napríklad oxidu dusíka, ale zároveň na druhej strane znižuje emisie jednej alebo viacerých substancií, napríklad tuhých častíc, uhlíkovodíkov a/alebo oxidu uhličitého?

3. V prípade, ak je odpoveď na druhú otázku kladná: Za akých podmienok je v takomto prípade konštrukčný prvok rušiacim zariadením v zmysle článku 3 bodu 10 nariadenia č. 715/2007?

4. V prípade, ak je odpoveď na druhú otázku kladná: Sú predpisy vnútroštátneho práva, ktoré kupujúcemu vozidla v plnom rozsahu ukladajú, aby dokázal existenciu rušiaceho zariadenia v zmysle článku 3 bodu 10 nariadenia č. 715/2007 bez toho, aby výrobca vozidla počas dokazovania musel poskytnúť informácie, v rozpore s článkom 18 ods. 1, článkom 26 ods. 1 a článkom 46 smernice 2007/46, ktoré sú uvedené v rozsudku Súdneho dvora z 21. marca 2023 [Mercedes-Benz Group (zodpovednosť výrobcov vozidiel so zabudovanými rušiacimi zariadeniami), C-100/21, EU:C:2023:229], pokiaľ z posledných uvedených predpisov vyplýva, že kupujúci vozidla v prípade, že je v ňom zabudované zakázané rušiacie zariadenie, musí mať nárok na náhradu škody voči tomuto výrobcovi (pozri body 91 a 93 uvedeného rozsudku)?

5. V prípade, ak je odpoveď na štvrtú otázku kladná: Aké rozdelenie dôkazného bremena je podľa práva Únie upravené v spore medzi kupujúcim vozidla a jeho výrobcom o nároku kupujúceho na náhradu škody voči výrobcovi za existenciu rušiaceho zariadenia v zmysle článku 3 bodu 10 nariadenia č. 715/2007? Využijú účastníci konania zmiernenie dôkazného bremena alebo prípadne majú povinnosti, ak áno, aké? V prípade, ak platia povinnosti: Aká následky má ich nedodržanie?

Uvedené predpisy Únie

ZFEÚ, najmä článok 167, ako aj článok 67 ods. 1 a 4

Nariadenie č. 715/2007, najmä článok 3 bod 10 a článok 5 ods. 1

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

Nariadenie č. 692/2008, najmä článok 3 bod 9

Uvedené vnútroštátne predpisy

Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) (Občiansky zákonník)

Skutkový stav a konanie

- 1 Žalobca voči žalovanej uplatňuje nároky na náhradu škody v súvislosti s nadobudnutím vozidla od predajcu motorových vozidiel, keďže toto vozidlo malo zakázané rušiacie zariadenie v zmysle článku 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007.
- 2 Žalobca nadobudol jazdené motorové vozidlo – Mercedes Benz GLK 200 CDI – (ďalej len „sporné vozidlo“) kúpnu zmluvou z 25. mája 2016 za 23 700 eur s celkovým počtom 39 000 najjazdených kilometrov. Podľa kúpnej zmluvy bolo vozidlo prvýkrát registrované 21. novembra 2012.
- 3 Vo vozidle je zabudovaný motor série OM 651, ktorý vyrobila žalovaná. Tento motor by mal dodržiavať predpisy emisnej normy Euro 5.
- 4 Vo vozidle nebol zabudovaný katalyzátor so selektívnou katalytickou redukciou (ďalej len „katalyzátor SCR“), takže k dodatočnému spracovaniu emisií prostredníctvom katalyzátora SCR nedochádza.
- 5 Dňa 2. mája 2019 bol vo vozidle žalobcu aktualizovaný softvér.
- 6 Žalobca tvrdí, že žalovaná je povinná zaplatiť mu náhradu škody. V zásade navrhuje zaviazať žalovanú, aby mu zaplatila 23 700 eur, výmenou za vydanie a prevod sporného vozidla, ako aj zaplataenie odškodnenia za používanie vo výške 953,35 eura. Žalovaná navrhuje zamietnutie žaloby.

Tvrdenia žalobcu

- 7 Žalobca uvádza, že séria motorov OM 651 obsahuje protiprávne rušiacie zariadenia a protiprávne teplotné okno.

- 8 Na znižovanie hodnôt emisií bol použitý softvér, ktorý rozpozná skúšobnú prevádzku a potom zmení prevádzkový režim, ktorý vedie k nižším hodnotám emisií. Softvér série motorov pozná dva rozdielne prevádzkové režimy, ktoré riadia recirkuláciu výfukových plynov. V prípade, že bol uskutočnený umelý jazdný cyklus určený pre test v laboratórnych podmienkach, softvér prepne do prevádzkového režimu s nižšími emisiami oxidu dusíka. Tento softvér sa používa vo všetkých motoroch série OM 651.
- 9 Na zníženie emisných hodnôt sa okrem toho použilo takzvané teplotné okno. To zapríčiniť, že v prípade nízkych vonkajších teplôt sa zníži recirkulácia výfukových plynov, ktorá slúži na zníženie emisií oxidov dusíka. Už pri vonkajších teplotách 9 °C alebo nižších sa recirkulácia výfukových plynov znižuje alebo úplne vypne s následkom, že emisie oxidu dusíka značne stúpnu. Takéto zariadenie je zakázané.
- 10 Motor disponuje funkciou „Bit 15“, ktorá po 26 km vypína čistenie výfukových plynov. Z dôvodu vypínacieho zariadenia sa ďalej zhoršuje stupeň účinnosti čistenia výfukových plynov, takže motor hneď po jeho naštartovaní vypustí 17,6 g oxidu dusíka. Riadiaca jednotka motora sa ďalej aj po 1200 sekundách prepne do „znečisteného“ režimu, to znamená do prevádzkového režimu, pri ktorom sa vylučuje viac škodlivých látok.
- 11 Aktualizácia softvéru viedla k ďalšiemu nedostatku. Neodstránil sa tým totiž pôvodný nedostatok zakázaného rušiaceho zariadenia. Aktualizácia softvéru skôr viedla k ďalšiemu nedostatku na vozidle v podobe zvýšenia emisií oxidov dusíka.
- 12 Spotreba pohonných látok a hodnota emisií sa podľa merania podľa ustanovení smernice 80/1268/EHS v znení smernice 1999/100/ES nachádzala nad údajmi v prospekte. Nadmerná spotreba sa pri bežnej prevádzke na ceste nachádza v priemere pri 2 litroch na 100 kilometrov a predstavuje náznak toho, že je tam rušiacie zariadenie.
- 13 Žalovaná sa vedome rozhodla pre použitie zakázaných rušiacich zariadení.
- 14 Klamlivé konanie žalovanej kauzálne súvisí s rozhodnutím žalobcu o kúpe, ktorému nadobudnutím vozidla, ktoré nezodpovedá zákonným požiadavkám, vznikla škoda.
- 15 Vychádzajúc z celkovo najjazdených kilometrov aspoň v počte 500 000 a najjazdených kilometrov v čase podania žaloby, bolo odškodnenie za používanie vyčíslené vo výške 953,35 eura.

– ***Tvrdenia žalovanej***

- 16 Žalovaná v zásade uvádza, že žalobcu úmyselne nepoškodila, ani neklamala.
- 17 Vozidlo má platné typové schválenie ES a môže sa používať bez obmedzení. Žiadna škoda neexistuje už len preto, že softvér sporného vozidla už bol

aktualizovaný a teda viac neobsahuje zakázané rušiacie zariadenie. Kúpna zmluva nie je pre žalobcu nevýhodná z ekonomického hľadiska. Vozidlo nemá z dôvodu údajných nedostatkov zníženú hodnotu. Limitné hodnoty oxidu dusíka spĺňa v rámci zákonom stanoveného testu. Len to je rozhodujúce.

- 18 V tomto prípade nedochádza k manipulácii počas skúšobnej prevádzky, ako to očividne bolo konštatované v judikatúre v prípade vozidiel koncernu Volkswagen. V spornom vozidle nie je zabudovaná manipulatívna prepínacia logika, ktorá rozpozná skúšobnú prevádzku a následne má na emisie počas skúšobnej prevádzky iný vplyv ako na ceste.
- 19 Ani v riadení recirkulácie výfukových plynov, ktoré je závislé od teploty, ani v riadenom termostate chladiacej kvapaliny sa vo vozidle nenachádza rušiacie zariadenie.
- 20 Nevyhnutné určenie stupňa účinnosti systému regulácie emisií nemôže byť rušiacim zariadením.
- 21 Recirkulácia výfukových plynov sa reguluje pri zohľadnení rámcových podmienok, aby sa dosiahlo dostatočné zníženie všetkých relevantných emisií, zabránilo škodám na motore a systéme emisií a zaručila bezpečnú prevádzku systému.
- 22 Medzi emisiami oxidu dusíka a zvyšnými emisiami motora sa musí nájsť rovnováha. Existuje takzvaný *trade-off* medzi emisiami oxidu dusíka a emisiami tuhých častíc. *Trade-off* medzi rôznymi škodlivými látkami predstavuje ústredný aspekt pri výklade systému regulácie emisií. Normotvorca Únie myšlienku *trade-off* výslovne uznal určením zmiešaných limitných hodnôt.
- 23 Systém regulácie emisií sa správa rôzne v rôznych prevádzkových podmienkach, čo je technicko-fyzikálne podmienené. Porovnávať navzájom úroveň emisií pri studenom a zahriatom motore nie je zmysluplné. Základná technická konfigurácia systému regulácie emisií však určite vtedy nie je rušiacim zariadením, ak podoba vychádza z technických dôvodov, teda predstavuje výklad systému regulácie emisií, ktorý je obhájitelný z technického hľadiska, a pritom obhájitelným spôsobom vyrieši konflikt zámerov pri znížení dotknutých emisií.
- 24 Merať základný výklad systému regulácie emisií na zákaze rušiacich zariadení by viedlo k nezmyselnému výsledku, kedy by výrobcovia upustili od toho, aby vyrábali systém regulácie emisií pri optimálnych podmienkach so zvýšeným stupňom účinnosti. Keďže prevádzka s nižším stupňom účinnosti by podľa tohto predpokladu vždy bola rušiacim zariadením, ktoré vyžaduje odôvodnenie, a ktoré z pohľadu žalobcu musí byť odôvodnené reštriktívne chápanými dôvodmi ochrany motora.
- 25 Tvrdenia žalobcu týkajúce sa riadenia recirkulácie výfukových plynov, ktoré je závislé od teploty, neumožňuje záver, že ide o zakázané rušiacie zariadenie.

Systém regulácie emisií by podľa predstáv normotvorcu nemusel pri všetkých teplotách fungovať rovnako.

- 26 To, že pri zahriatom motore teploty sa v skutočnosti dosahujú iné hodnoty recirkulácie výfukových plynov ako napríklad počas zahrievania motora, je technicko-fyzikálne podmienené a nie dôkaz o manipulácii. Riadením recirkulácie výfukových plynov, ktoré závisí od teploty, sa vôbec stanovil stupeň účinnosti systému regulácie emisií.
- 27 Riadený termostat chladiacej kvapaliny nie je zakázaným rušiacim zariadením, keďže počas skúšobnej prevádzky a na ceste pracuje v zásade rovnakým spôsobom. Pri zahriatom motore riadený termostat chladiacej kvapaliny neovplyvňuje účinnosť systému regulácie emisií podľa článku 3 bodu 10 nariadenia č. 715/2007.
- 28 Technické súvislosti týkajúce sa riadeného termostatu chladiacej kvapaliny, hodnôt recirkulácie výfukových plynov, ako aj oblasť pokoja a prevádzky sú v spornom vozidle zohľadnené v konštrukcii riadeného termostatu chladiacej kvapaliny. Táto konštrukcia spĺňa platné regulačné požiadavky.
- 29 Riadenie termostatu chladiacej kvapaliny je z technického hľadiska zmysluplné a dovolené opatrenie, takže nepredstavuje rušiacie zariadenie. S prihliadnutím na hľadisko ochrany motora a súčiastok, ako aj bezpečnej prevádzky vozidla je však odôvodnené, aby sa riadenie termostatu chladiacej kvapaliny usporiadalo tak, že sa jeho pôsobnosť obmedzí.
- 30 Tvrdenie žalobcu k určitým funkciám nie je správne. Tieto funkcie nie sú v spornom vozidle aktívne. Neexistuje najmä funkcia, ktorá by zabezpečovala, že sa recirkulácia výfukových plynov vypne po 26 kilometroch, ani taká, ktorá by zabezpečovala, že sa recirkulácia výfukových plynov vypne po 1 200 sekundách, ani taká, ktorá by viedla k tomu, že sa recirkulácia výfukových plynov vypne po vylúčení 17,6 gramu oxidu dusíka.
- 31 Žalovaná sa v súvislosti s emisiami oxidu dusíka a súladu s právom riadila obhájitelným právnym názorom, ktorý vylučuje úmysel alebo rozpor s dobrými mravmi. Mohla vychádzať z toho, že riadenie emisií, ktoré je závislé od teploty, už nepredstavuje rušiacie zariadenie, v každom prípade je však z dôvodov ochrany motora dovolené.
- 32 Priemerný očakávaný počet najjazdených kilometrov sporného vozidla predstavuje 200 000 kilometrov.
- 33 Súd doteraz na základe uznesenia o dôkazných prostriedkoch z 12. novembra 2021 predložil dôkaz prostredníctvom zadováženia písomného odborného posudku.

– ***Odôvodnenie návrhu na začatie prejudiciálneho konania***

- 34 Právny spor sa má podľa článku 267 ZFEÚ predložiť Súdneho dvoru so žiadosťou o odpovede na prejudiciálne otázky.
- 35 Pre rozhodnutie sporu je dôležitá odpoveď na prvú prejudiciálnu otázku. Ak je odpoveď na prvú prejudiciálnu otázku záporná, dôležitá je druhá a tretia prejudiciálna otázka. To, že je dôležitá aj odpoveď na štvrtú a piatu otázku, je možné, ale nie isté.
- 36 Odpovede na prejudiciálne otázky sú rozhodujúce pre to, či sa žalovaná má zaviazat' k povinnosti, ako aj či a prípadne aké tvrdenia sú nevyhnutné pred skúmaním dôkazov, ďalej v koho neprospech je nemožnosť objasnenia sporného skutkového stavu, ktorý je relevantný pre rozhodnutie, a kto zaplatí preddavok na náklady, ktoré prípadne vzniknú v rámci dokazovania.
- 37 Žalobca má právo na zaplatenie náhrady škody podľa § 823 ods. 2 BGB v spojení s článkom 18 ods. 1, článkom 26 ods. 1, článkom 46 a článkom 3 bodom 36 smernice 2007/46, ak sporné vozidlo nedodržalo predpisy práva Únie v súvislosti s jeho emisiami a/alebo by vo vozidle malo byť zabudované zakázané rušiacie zariadenie v zmysle článku 3 bodu 10 nariadenia č. 715/2007. V tomto prípade by žalovaná vydala nesprávne osvedčenie o zhode v zmysle článku 3 bodu 36 smernice 2007/46.
- 38 Podľa názoru súdu sa žalovaná v zásade má zaviazat' k náhrade škody žalobcovi, ak okolnosť, že vozidlo žalobcu pri jazde v testovacom cykle podľa NEDC so zahriatym motorom v režime „mix“ vylúči viac ako 180 mg oxidu dusíka na kilometer, odporuje emisným predpisom podľa práva Únie a/alebo vo vozidle existuje zakázaný obvod alebo riadenie, ktoré ovplyvňuje emisie vozidla.

O prvej prejudiciálnej otázke

- 39 Súd považuje za možné, že sporné vozidlo už preto porušuje ustanovenia práva Únie, najmä článok 5 ods. 1 nariadenia č. 715/2007, keďže podľa záveru z doteraz vykonaného dokazovania, v prípade, ak sa naštartuje motor už v stave prevádzkovej teploty, aj pri jazde v testovacom cykle podľa NEDC vylučuje viac ako 180 mg oxidu dusíka na kilometer. (Súd) si tým však nie je istý.
- 40 Súd na základe doteraz vydaných judikatúr Súdneho dvora berie do úvahy že limitné hodnoty oxidu dusíka podľa emisnej normy Euro 5 platia aj vtedy, ak dieselové osobné motorové vozidlo s už zahriatym motorom jazdí v testovacom cykle podľa NEDC, ako je to tu prípadom.
- 41 Na jednej sa strane sa v rozsudku Súdneho dvora zo 14. júla 2022 (GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570) uvádza, že podľa článku 5 ods. 1 nariadenia č. 715/2007 musí výrobca vybaviť vozidlá tak, aby komponenty, ktoré ovplyvňujú emisie, akým je predmetný softvér, umožňovali vozidlám pri bežnom používaní dodržat' emisné limity stanovené v uvedenom nariadení a jeho vykonávacích

opatreniach. Keďže jazda po „štarte motora za tepla“ bez ďalšieho patrí k použitiu dieselového osobného motorového vozidla, ktoré je v oblasti Európskej únie bežné, mohlo by to znamenať, že limitná hodnota 180 mg/km pre emisie oxidu dusíka pre dieselové osobné motorové vozidlá, ktoré podliehajú emisnej norme Euro 5, platí aj vtedy, ak v testovacom cykle podľa NEDC jazdia po štarte zahriateho motora.

- 42 Na druhej strane pre emisnú normu Euro 5 neexistujú žiadne absolútne limitné hodnoty. Určené boli skôr limitné hodnoty, ktorých dodržiavanie v testovacom cykle bolo preskúmané podľa predpisov NEDC, ktoré sa tomu zodpovedajúco teda – tak sa predpisy o limitných hodnotách dajú určite chápať – dodržiavali len za podmienok, za ktorých bola vykonaná skúška podľa NEDC.
- 43 K podmienkam testovacieho cyklu podľa NEDC patrí to, že sa vykoná po štarte motora za studena. Podľa uvedeného skutkového stavu je vysoká teplota spaľovania v súvislosti s nízkymi emisiami oxidu dusíka kontraproduktívna. Štart za tepla sa na základe z toho vyplývajúceho zvýšenia teplôt spaľovania nevýhodne odzrkadlí na emisií oxidu dusíka.
- 44 Preto vzniká otázka, či sa limitná hodnota oxidu dusíka má podľa emisnej normy Euro 5 dodržať aj vtedy, ak vozidlo nejazdí v testovacom cykle podľa NEDC po štarte za studena, ale po štarte za tepla. Aj keď zistenia Súdneho dvora v rozsudkoch zo 14. júla 2022 (GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, a Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571) by mohli znamenať, že je to tak, súd to z rozsudkov nemôže jednoznačne odvodiť, takže rozhodnutie Súdneho dvora je nevyhnutné.
- 45 Ak je odpoveď na prvú prejudiciálnu otázku kladná, sporné vozidlo nezodpovedá predpisom práva Únie. V tomto prípade je žalovaná zodpovedná za škodu žalobcu, ktorá z toho vznikla. Odpovede na ďalšie otázky, ktoré sú formulované vo výroku rozhodnutia, sú potom podľa momentálneho stavu veci zbytočné.

O druhej, tretej a štvrtej prejudiciálnej otázke

- 46 Ak je odpoveď na tretiu prejudiciálnu otázku záporná, pre určenie zodpovednosti žalovanej voči žalobcovi záleží na otázke, či v spornom vozidle je nainštalované zakázané rušiacie zariadenie v zmysle článku 3 bodu 10 nariadenia č. 715/2007. Odpoveď na túto otázku je nevyhnutná pre konečné posúdenie sporu.
- 47 O druhej, tretej a štvrtej prejudiciálnej otázke sa podrobne uvádza nižšie uvedené.

O otázke, či teplotné okno predstavuje zakázané rušiacie zariadenie

- 48 Žalobca uviedol, čo žalobkyňa v zásade nepoprela, že na zníženie emisných hodnôt bolo použité zakázané teplotné okno, ktoré pri nižších vonkajších teplotách znižuje, respektíve úplne vypne recirkuláciu výfukových plynov, takže emisie oxidu dusíka značne stúpnu.

- 49 Počítač, ktorým je riadené otvorenie ventilu recirkulácie výfukových plynov, je konštrukčným prvkom v zmysle článku 3 bodu 10 nariadenia č. 715/2007. Recirkulácia výfukových plynov, ktorej funkcia sa zmení a prípadne aktivuje, respektíve deaktivuje prostredníctvom intenzity otvorenia alebo zatvorenia ventilu recirkulácie výfukových plynov, je súčasťou systému regulácie emisií [pozri rozsudok Súdneho dvora zo 17. decembra 2020 CLCV a i. (rušiacie zariadenie na dieselových motoroch), C-693/18, EU:C:2020:1040, bod 68 a 90]. Množstvo emisií, ktoré sa spôsobom recirkulácie výfukových plynov privádzajú na opätovné spálenie, sa okrem iného riadi teplotami.
- 50 Ak sa vychádza z toho, že konštrukčný prvok zabudovaný vo vozidle sníma rôzne parametre v zmysle článku 3 bodu 10 nariadenia č. 715/2007, aby podľa výsledku tohto snímania zmenil parameter spaľovania v motore, *neustále* znižuje účinnosť systému regulácie emisií a teda predstavuje rušiacie zariadenie v zmysle tohto ustanovenia, ak zmena parametra spaľovania, ktorá je spôsobená na základe výsledku snímania konštrukčným prvkom, zvyšuje emisie určitej škodlivej látky, napríklad oxidu dusíka, aj keď tým zároveň znižuje emisie jednej alebo viacerých škodlivých látok, napríklad uhlíkovodíkov, je teda potrebné vychádzať z rušiaceho zariadenia v zmysle článku 3 bodu 10 nariadenia č. 715/2007.
- 51 Ak sa naopak vychádza z toho, že konštrukčný prvok zabudovaný vo vozidle sníma rôzne parametre v zmysle článku 3 bodu 10 nariadenia č. 715/2007, aby podľa výsledku tohto snímania zmenil parameter spaľovania v motore, účinnosť systému regulácie emisií *nezníži* alebo *znižuje len za určitých podmienok* a teda predstavuje rušiacie zariadenie v zmysle tohto ustanovenia, ak zmena parametra spaľovania, ktorá je spôsobená na základe výsledku snímania konštrukčným prvkom, síce zvyšuje emisie určitej škodlivej látky, napríklad oxidu dusíka, ale tým zároveň znižuje emisie jednej alebo viacerých škodlivých látok, napríklad uhlíkovodíkov, sa prípadne bez ďalšieho nemožno domnievať, že ide o rušiacie zariadenie v zmysle článku 3 bodu 10 nariadenia č. 715/2007.
- 52 Podľa doterajšieho zistenia skutkového stavu sa teplota spaľovania určuje množstvom emisií, ktoré sa privedú na opätovné spaľovanie. Ak stúpa teplota spaľovania, zvyšujú sa emisie oxidu dusíka tohto vozidla. Naopak, v prípade vyššej teploty spaľovania sa znižuje spotreba a tým emisie oxidu uhličitého, ktoré sú v proporcionálnom vzťahu k spotrebe, ako aj emisie oxidu uhoľnatého, uhlíkovodíka, tuhých častíc a metánu, ktorý je škodlivý pre životné prostredie.
- 53 Z odborných znaleckých posudkov vyplýva, že znalec uskutočnil dve jazdy v testovacom cykle podľa NEDC. Prvý test prebehol bezprostredne po štarte motora za studena. Druhý test prebehol, keď bol motor značne zahriaty a tomu zodpovedajúco mal vyššiu teplotu spaľovania.
- 54 Súd z nameraných hodnôt, ktoré vzišli z oboch týchto testov usudzuje, že ak emisie oxidu dusíka klesli prostredníctvom poklesu teploty spaľovania napríklad prostredníctvom recirkulácie výfukových plynov, nevýhoda emisií oxidu dusíka

sa nahradí inou nevýhodou zvýšených emisií oxidu uhličitého (CO₂), oxidu uhoľnatého (CO), uhl'ovodíka (HC), tuhých častíc a metánu (CH₄).

- 55 Súd nevie posúdiť, ktorú z týchto nevýhod je potrebné uprednostniť a pri ktorom z oboch testov je účinnosť systému regulácie emisií vyššia ako v druhom. Toto posúdenie, ktoré sa má vykonať podľa práva Únie, je vecou Súdneho dvora.
- 56 Súdu je známa judikatúra 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), podľa ktorej regulácia teploty recirkulácie výfukových plynov, ktorá zaručuje dodržanie limitných hodnôt emisií upravených v nariadení č. 715/2007 len v rámci teplotného okna, predstavuje rušiace zariadenie v zmysle článku 3 bodu 10 nariadenia a je dovoľená len za reštriktívnych podmienok.
- 57 Z rozsudku Súdneho dvora zo 17. decembra 2020 [CLCV a i. (rušiace zariadenie na dieselových motoroch), C-693/18, EU:C:2020:1040] je v tomto zmysle možné odvodiť, že v prípade fungovania ventilu EGR za bežných podmienok sa rovnako ako pri typovom schvaľovaní znížili aj emisie oxidu uhličitého tohto vozidla.
- 58 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.“ Toto konštatovanie sa v rovnakom 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]. 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] sa týkal rušiacich zariadení. Súdny dvor sa v žiadnom z týchto rozsudkov nezaoberal osobitnými otázkami, ktoré sú predmetom tohto sporu.
- 59 V tejto veci, inak ako vo vyššie uvedených rozsudkoch, ide podľa nameraných výsledkov o to, že pokles emisií oxidu dusíka poklesom teploty spaľovania, ktorý sa dosiahne recirkuláciou výfukových plynov, sprevádza zvýšenie iných emisií ako napríklad emisií oxidu uhoľnatého, uhl'ovodíka, metánu a tuhých častíc.
- 60 Súdny dvor sa vo svojich rozsudkoch, ktoré sa týkali riadenia recirkulácie výfukových plynov, ktoré je závislé od teploty, výslovne nevyjadril k tomu, za akých podmienok – pri zohľadnení tu sporných protichodných účinkov na emisie rôznych škodlivých látok – sa zmenou funkcie jednej časti systému regulácie emisií zníži účinnosť systému regulácie emisií v zmysle článku 3 bodu 10 nariadenia č. 715/2007.

O otázke, či termostat chladiacej kvapaliny predstavuje zakázané rušiacе zariadenie

- 61 Riadený termostat chladiacej kvapaliny je súčasťou systému regulácie emisií v zmysle článku 3 bodu 10 nariadenia č. 715/2007. V prípade počítača, ktorý termostat chladiacej kvapaliny aktivuje a deaktivuje, ako aj riadi jeho otváranie a zatváranie pri určitých teplotách v závislosti od prevádzkového stavu vozidla, ide o konštrukčný prvok v zmysle článku 3 bodu 10 nariadenia č. 715/2007 [pozri rozsudok Súdneho dvora zo 17. decembra 2020, CLCV a i. (rušiacе zariadenie na dieselových motoroch), C-693/18, EU:C:2020:1040, body 90 a 68].
- 62 Je potrebné objasniť, či tento počítač predstavuje rušiacе zariadenie. Keďže aktivovaním termostatu chladiacej kvapaliny sa podľa tvrdenia žalovanej aspoň za určitých okolností udrží teplota motora a tým aj teplota spaľovania dlhšie nižšia ako pri jeho deaktivovaní, čo vedie k vyššie uvedeným protichodným účinkom.
- 63 Žalobca, ako bolo vyššie uvedené a žalovanou popreté, uvádza, že na znižovanie hodnôt emisií bol použitý softvér, ktorý rozpozná skúšobnú prevádzku a potom zmení prevádzkový režim, ktorý vedie k nižším hodnotám emisií.
- 64 Toto zariadenie môže slúžiť len na to, aby ovplyvnilo parametre spaľovania, keďže zariadenie na dodatočné spracovanie emisií napríklad v podobe katalyzátora SCR v spornom vozidle nie je zabudované. Prípadný filter na dieselové tuhé častice nie je v tejto súvislosti relevantný.
- 65 Pre prepínacie zariadenie, ktoré by tu malo existovať, preto vzniká otázka, či a do akej miery sa zníži účinnosť systému regulácie emisií a teda predstavuje rušiacе zariadenie.
- 66 Primerané platí pre tvrdenia žalobcu o funkcii „bit 15“, o zhoršení účinku čistenia výfukových plynov a o zmene riadenia motora po 1 200 sekundách do „znečisteného“ režimu, v prípade ktorých, pokiaľ existujú, ide o prepnutie na ovplyvnenie parametrov spaľovania.
- 67 V tejto súvislosti z vyššie uvedených dôvodov v rovnakej miere vznikajú prejudiciálne otázky uvedené vo výroku rozhodnutia týkajúce sa požadovaného chápania pojmu zníženie účinnosti systému regulácie emisií.
- 68 Bez odpovede na prejudiciálne otázky tvrdenia žalobcu neumožňujú ani dokazovanie, ani zaviazanie žalovanej. Bez odpovede na prejudiciálne otázky tvrdenia žalovanej neumožňujú zamietnutie žaloby.

O piatej prejudiciálnej otázke

- 69 Už pri súčasnom stave konania je potrebné prihliadnúť na možnosť, že v konečnom dôsledku nie sú určité podmienky pre existenciu rušiacého zariadenia v spornom vozidle prípadne dokázateľné, ani vyvrátiteľné. V tomto prípade musí súd objasniť, kto znáša bremeno dokazovania pre dotknuté podmienky.

- 70 Tvrdenia Súdneho dvora v jeho rozsudku z 21. marca 2023 [Mercedes-Benz Group (zodpovednosť výrobcu vozidiel s rušiacimi zariadeniami), C-100/21, EU:C:2023:229, bod 93] podnecujú preskúmať, či rozdelenie dôkazného bremena v súvislosti s rušiacimi zariadeniami, ako je upravené podľa nemeckého práva, je v súlade s právom Únie.
- 71 Podľa nemeckého práva je dôkazné bremeno rozdelené tak, že kupujúci vozidla musí v plnom rozsahu preukázať všetky skutkové podmienky existencie rušiaceho zariadenia. Keďže musí preukázať existenciu škody a ďalej aj porušenie ochrannej normy. Ak je odpoveď na prvú prejudiciálnu otázku záporná, oboje predpokladá, že rušiacie zariadenie je nainštalované. V prípade tu spomínaných ustanovení smernice 2006/46, ktoré slúžia individuálnej ochrane každého kupujúceho vozidla, pre ktoré sa udeľuje osvedčenie o zhode, ide o takúto ochrannú normu.
- 72 Bez predloženia podkladov a oznámenia programovania, k čomu žalovaná podľa nemeckého práva nie je spravidla povinná, sa existencia rušiaceho zariadenia dá dokázať len prostredníctvom skutočných pokusov spôsobom „*trial and error* [pokús omyl]“, čo je príliš nákladné.
- 73 Dokazovanie v súvislosti s existenciou rušiaceho zariadenia stojí pravdepodobne aspoň 10 000 eur. Ak sa dokazovanie musí prehĺbiť, môže to byť podstatne drahšie. Kupujúci, ktorí nemajú poistenie právnej ochrany, často nemôžu poskytnúť preddavky na výdavky, ktoré sa podľa nemeckého procesného práva vyžadujú na vykonanie dokazovania, alebo ich môžu poskytnúť len s ťažkosťami a prípadne upustia od uplatnenia práva.
- 74 Z článku 18 ods. 1, článku 26 ods. 1 a článku 46 smernice 2007/46 vyplýva, že kupujúcemu vozidla pre prípad, že je v ňom zabudované zakázané rušiacie zariadenie, musí patriť nárok na náhradu škody voči výrobcovi [pozri rozsudok z 21. marca 2023, Mercedes-Benz Group (zodpovednosť výrobcov vozidiel so zabudovanými rušiacimi zariadeniami), C-100/21, EU:C:2023:229, body 91 a 93].
- 75 Je potrebné objasniť, či a do akej miery je toto rozdelenie dôkazného bremena, ktoré platí podľa nemeckého práva, v súlade so zásadou efektivity podľa práva Únie a čo v tejto súvislosti s prihliadnutím na právo Únie platí.
- 76 Pri súčasnom stave konania ešte nie je predvídateľné, do akej miery tvrdenie účastníkov konania vyžaduje dôkazy a ako sa prípadné dokazovanie v predmetnom spore vyvinie. Je teda aj nejasné, do akej miery nastane vyššie uvedená problematika týkajúca sa dôkazného bremena.
- 77 Ak by malo dôjsť k ďalšiemu dokazovaniu, vznikajú vyššie uvedené otázky a najmä otázka, od koho sa vyžaduje preddavok na náklady a v koho neprospech je nemožnosť zistenia jednotlivých skutočností, ktoré si vyžadujú dôkazy.
- 78 Z dôvodu predmetného návrhu na začatie prejudiciálneho konania je potrebné, do času kým bude vydaný rozsudok Súdneho dvora, už teraz počítat s predĺžením konania aspoň o dva roky. Od účastníkov konania nie je z dôvodu opätovného

predlžovania konania pravdepodobne aspoň o dva roky, ktoré sprevádza ďalší návrh na začatie prejudiciálneho konania, možné požadovať, aby tieto otázky položili až v neskoršom štádiu konania.

- 79 V očakávanom rozsudku Súdneho dvora je možné priamo odpovedať aj na tieto otázky. V súlade s efektívnou právnou ochranou, ktorá sa zaručuje v oblasti slobody, bezpečnosti a spravodlivosti (pozri článok 67 ZFEÚ) by nebolo to, ak by sa piata prejudiciálna otázka nepoložila v rámci predmetného návrhu.
- 80 Podľa článku 267 ZFEÚ sa v zásade predkladajú len také otázky, ktorých odpovede považuje vnútroštátny súd za nevyhnutné pre vydanie rozsudku. V tomto prípade ešte nie je jasné, či odpovede na otázky sú bezpodmienečne nevyhnutné. Aj napriek tomu zastáva súd z vyššie uvedených dôvodov názor, že piata prejudiciálna otázka je prípustná.