

**Vec C-592/23**

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

**Dátum podania:**

26. september 2023

**Vnútroštátny súd:**

Oberster Gerichtshof

**Dátum rozhodnutia vnútroštátneho súdu:**

6. september 2023

**Žalobcovia:**

LK

AK

**Žalovaná:**

Volkswagen AG

---

PRACOVNÝ DOKUMENT

## **Predmet konania vo veci samej**

Zaplatenie 20 532 eur plus úroky a náklady za vrátenie vozidla z dôvodu existencie zakázaného rušiaceho zariadenia, respektíve náhradu škody

## **Predmet a právny základ návrhu na začatie prejudiciálneho konania:**

Výklad práva Únie a UNECE normy č. 83; článok 267 ZFEÚ

## **Prejudiciálne otázky**

1. Má sa článok 2 bod 6 a príloha III bod 3.13.4. vykonávacieho nariadenia č. 692/2008/ES (v spojení s článkom 3 bodom 10 nariadenia č. 715/2007/ES) vykladať v tom zmysle, že zariadenie na reguláciu emisií znečisťujúcich látok (riadiaci program na regeneráciu katalyzátora v prípravnom cykle), ktoré sa považuje za systém nepretržitej regenerácie, keďže k regenerácii (čisteniu) dochádza aspoň raz počas skúšky typu I, po tom čo k nej došlo aspoň raz počas cyklu na prípravu vozidla (Precon, respektíve kondicionovanie), je rušiacim zariadením v zmysle článku 3 bodu 10 nariadenia č. 715/2007/ES?

2. a) Má sa článok 5 ods. 2 písm. c) nariadenia č. 715/2007/ES (v spojení s článkom 3 bodom 10 nariadenia č. 715/2007/ES, ako aj článkom 2 bodom 6 a prílohou III bodom 3.13.4. vykonávacieho nariadenia č. 692/2008/ES) vykladať v tom zmysle, že takéto (prípadné) rušiace zariadenie je dovolené, keďže podmienky v relevantnom konaní na skúšku emisií boli v zásade dodržané?

b) Má sa článok 5 ods. 1 nariadenia č. 715/2007/ES (v spojení s článkom 3 bodom 10 nariadenia č. 715/2007/ES, ako aj s článkom 2 bodom 6 a prílohou III bodom 3.13.4. vykonávacieho nariadenia č. 692/2008/ES) vykladať v tom zmysle, že takéto (prípadné) rušiace zariadenie je dovolené, ak spôsob účinku relevantný z hľadiska emisií, ktorý vykazuje počas skúšky (testu pre registráciu), existuje v 80 % prípadoch aj za bežných prevádzkových podmienok?

3. Má sa bod 2.20 a príloha 13 bod 3 UNECE (v spojení s prílohou III bodom 3.13.1 a článkom 2 bodom 6 vykonávacieho nariadenia č. 692/2008/ES) vykladať v tom zmysle, že príkaz upravený v prílohe 13 bode 3 druhej vete UNECE, podľa ktorého sa spínač (na zabránenie alebo umožnenie regenerácie) počas predkondicionovacích cyklov smie aktivovať len na to, aby zabránil regenerácii, je smerodajný len pre osobitnú skúšku podľa prílohy 13 UNECE a tým pre skúšku emisií v prípade vozidla s periodicky regeneratívnym systémom, nie však pre vozidlo so systémom nepretržitej regenerácie?

## **Uvedené predpisy Spoločenstva**

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, článok 2 bod 6 a príloha III body 3.13.1. a 3.13.4

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, článok 3 bod 10 a článok 5 ods. 1 a 2 písm. c)

## **Uvedené vnútroštátne predpisy**

Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (ABGB) (Občiansky zákonník), § 874, § 1295 ods. 2

## **Uvedené medzinárodné predpisy**

Norma Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov (UNECE) č. 83 – Jednotné ustanovenia pre typové schválenia vozidiel z hľadiska emisií znečisťujúcich látok podľa požiadaviek motora na palivo; bod 2.20 a príloha 13 bod 3

## **Zhrnutie skutkového stavu a konania**

- 1 Žalobcovia 3. apríla 2015 u predajcu motorových vozidiel nadobudli osobné motorové vozidlo VW Golf Sportsvan Lounge BMT TDI DSG, ktoré vyrobila žalovaná, ako nové vozidlo za kúpnu cenu 26.100 eur. Vozidlo je vybavené motorom typu EA 288 (EU-6 NSK); pre motorové vozidla je smerodajná emisná norma Euro 6. Tento motor nebol z dôvodu jeho stavebného a programového vybavenia dotknutý problematikou týkajúcou sa hodnôt oxidu dusíka v prípade rady motorov EA 189 (Euro 5). Typové schválenie EÚ je pre vozidlo aj naďalej platné.
- 2 Vo vozidle je na účely regulácie znečisťovania zabudovaná nízkotlaková recirkulácia výfukových plynov. Recirkulácia výfukových plynov sa používa na vnútramotorové zníženie emisií oxidu dusíka. Vozidlo má teplotné okno pre vonkajšie teploty medzi - 24 stupňov Celzia a + 70 stupňov Celzia. Pre životnosť ventilu, chladiča a chladičov klapky recirkulácie výfukových plynov, ako aj pre filter dieselových častíc a turbodúchadla je zavedenie tohto teplotného okna technicky nevyhnutné.

- 3 Pritom je nesporné, že v tomto prípade nejde o rušiacie zariadenie, ktoré je v zmysle článku 5 ods. 2 písm. a) nariadenia č. 715/2007/ES zakázané (bez ohľadu na otázku ochrany motora v konkrétnom jednotlivom prípade), keďže z dôvodu prevládajúcich vonkajších teplôt funguje počas prevažnej časti roku.
- 4 Prostredníctvom nepretržitého znižovania emisií výfukových plynov v rámci teplotného okna nutne stúpajú hodnoty oxidov dusíka vznikajúce vo vnútri motora. Na to, aby sa emisie škodlivých látok udržiavali čo možno najnižšie, je vo vozidle zabudovaný katalyzátor výfukových plynov. Tento katalyzátor dokáže počas bežnej jazdy chemicky odbúrať od 50 do 70 % oxidu dusíka. Spaľovaním sa musí pravidelne regenerovať, aby si zachoval svoju funkčnosť. Regenerácia trvá približne od 3 do 10 sekúnd a v závislosti od výrobcu k nej dochádza rôzne v rozostupoch od 5 do 10 km počas prevádzky. V prípade vozidla, ktoré je predmetom žaloby, k regenerácii dochádza približne každých 5 km, respektíve pri zaplnení katalyzátora. Počas regenerácie dochádza ku krátkodobému zvýšeniu emisií oxidov dusíka (v trvaní od 3 do 10 sekúnd).
- 5 Vo vozidle, ktoré je predmetom žaloby, je zavedený „Precon“ (predkondicionovanie) s rozpoznávaním jazdných cyklov. Tento riadiaci program rozozná, ak sa vozidlo pripravuje na meranie emisií na skúšobnom zariadení. V tomto prípade sa bez ohľadu na jazdu, ktorá ubehla od poslednej regenerácie a bez ohľadu na stupeň zaplnenia katalyzátora, spustí regenerácia. To spôsobí, že samotný skúšobný cyklus vždy začína so zregenerovaným katalyzátorom.
- 6 Pri emisnej skúške na skúšobnom zariadení sa podľa európskych požiadaviek na skúšky prostredníctvom upraveného skúšobného cyklu (NEDC) simuluje určitý spôsob jazdy, ktorý časom 1.180 sekúnd a trasou približne 11 km zodpovedá fázam zrýchlenia, stálej rýchlosti a spomaleniu v meste a mimo mesta. Z dôvodu Precon dochádza pri simulovanej jazde 11 km k regenerácii katalyzátora a s tým spojenému krátkodobému zvýšeniu škodlivých látok vždy dvakrát a nikdy trikrát. To nie vždy zodpovedá priebehu v skutočnej prevádzke, keďže jazda dlhá 11 km môže začať aj s takmer zaplneným katalyzátorom. Z čisto matematického hľadiska v skutočnej prevádzke pri intervaloch regenerácie každých 5 km na trase 11 km dôjde k regenerácii 2,2 krát. Bez rozpoznávania jazdných cyklov v Precon by počas skúšky mohlo z čisto matematického hľadiska v jednom z piatich prípadov dôjsť k regenerácii aj trikrát.
- 7 Žalobcovia sa (primárne) domáhajú zaplata 20 532 eur plus úroky a náklady za vrátenie vozidla. Zabudovaný motor je vybavený zakázaným rušiacim zariadením.
- 8 Súd prvého stupňa žalobnému návrhu čiastočne vyhovel. V prípade predmetného motora EA 288 nejde o zakázané rušiacie zariadenie. Zabudované rozpoznanie jazdného cyklu (Precon) na skúšobnom zariadení sa však má posúdiť inak, keďže rozlišovanie závislé od spôsobu jazdy v prípade regenerácie v skúšobnom režime na jednej strane a v skutočnej prevádzke na strane druhej neslúži na odvrátenie nebezpečenstva, aj keď z čisto technického hľadiska nie je nič „vypnuté“.

- 9 Odvolací súd žalobný návrh ako celok zamietol. Nejde o zakázané rušiac zariadenie:
- 10 Program Precon by sa v prípade samostatného posúdenia mohol posúdiť ako (zakázané) rušiac zariadenie, keďže regeneráciou katalyzátora pred skúškou sa parameter systému kontroly emisií zmení tak, že tým „by sa mohla“ znížiť jeho účinnosť. Zníženie v tomto zmysle však nie je v žiadnom prípade automatické, keďže k regenerácii katalyzátora môže dôjsť v skutočnosti na konci poslednej jazdy uskutočnenej pred skúškou, takže následná skutočná jazda tiež začala s čistým katalyzátorom, čo zodpovedá skúšobnej jazde podľa Precon na skúšobnom zariadení. V tomto prípade by pomery boli rovnaké s tými pri skúšobnom cykle, keďže sa vždy začalo s čistým katalyzátorom.
- 11 Z právneho hľadiska je však rozhodujúce, že podľa článku 2 bodu 6 vykonávacieho nariadenia, ktoré sa v predmetnom prípade aplikuje (v spojení s prílohou III bodom 3.13 tohto vykonávacieho nariadenia a prílohou 13 bodom 3 UNECE) je stanovený periodicky regeneratívny systém, tak aj systém nepretržitej regenerácie; pre posledný uvedený sa nevyžaduje osobitný postup skúšky. Tieto ustanovenia ukazujú, že implementovanie takýchto systémov je dovolené, čo platí konkrétne pre regeneráciu v rámci prípravy vozidla na skúšobný cyklus, pokiaľ aspoň raz počas skúšky dôjde k ďalšej regenerácii. Regeneráciou sa v Precon zabezpečuje, že v skúšobnom cykle v emisiách, ktoré sú vylučované, nie sú zahrnuté ďalšie hodnoty oxidu dusíka, ktoré sú z predchádzajúcej jazdy uchované v katalyzátore, keďže to by znamenalo skreslenie zozbieraných hodnôt.
- 12 Proti tomuto rozhodnutiu smeruje opravný prostriedok „Revision“, ktorý podali žalobcovia a ktorého cieľom je vyhovieť žalobe.
- 13 Svojou odpoveďou na opravný prostriedok „Revision“ žalovaná navrhuje, aby sa opravný prostriedok protistrany zamietol, subsidiárne, aby sa mu nevyhovelo.

### **Základné argumenty účastníkov konania vo veci samej**

- 14 Žalobcovia namietajú, že sú naprogramované dve rušiac zariadenia, a síce zariadenie, ktoré je závislé od teploty a zároveň jedno závislé od skúšobného zariadenia, respektíve skutočnej prevádzky. Úmyselnou manipuláciou zástupcu žalovanej boli uvedení do omylu, a preto majú nárok na náhradu škody v podobe nepeňažnej náhrady. Žalovaná zodpovedá aj z deliktuálneho hľadiska za porušenie dobrých mravov.
- 15 Žalovaná namieta, že v predmetnom type motora EA 288 sa nenachádza (zakázané) rušiac zariadenie. Rozsah teplôt teplotného okna je preto tak široký, že recirkulácia výfukových plynov v Rakúsku funguje na 100 %. Na to, aby sa dosiahli porovnateľné namerané hodnoty, rozpoznanie jazdných cyklov v Precon spôsobuje, že regenerácia katalyzátora sa uskutoční počas predkondicionovania, ku ktorej inak dochádza pravidelne každých 5 km, čím je samotný skúšobný cyklus reprezentatívny.

### Zhrnutie odôvodnenia návrhu na začatie prejudiciálneho konania

- 16 V konaní o opravnom prostriedku „Revision“ je sporné, či v prípade implementovaného Precon s rozpoznávaním jazdných cyklov (riadiaci program na regeneráciu katalyzátora v prípravnom cykle) ide o rušiacie zariadenie v zmysle článku 3 bodu 10 v spojení s článkom 5 nariadenia č. 715/2007/ES.
- 17 1.1 Prvá otázka sa týka toho, či systém nepretržitej regenerácie (na rozdiel od systému periodickej regenerácie) vôbec môže byť rušiacim zariadením. Oberster Gerichtshof (Najvyšší súd, Rakúsko) totiž vychádza z toho, že v prípade tu sporného Precon ide o systém nepretržitej regenerácie. Podľa týchto zistení sú podmienky podľa článku 2 bodu 6 vykonávacieho nariadenia, tak aj tie podľa prílohy III bodu 3.13.4. vykonávacieho nariadenia pre nepretržitú regeneráciu splnené.
- 18 1.2 Článok 2 bod 6 vykonávacieho nariadenia (obsahovo rovnaký s bodom 2.10. prvou vetou UNECE) definuje periodicky regeneratívny systém. Na toto ustanovenie nadväzuje príloha III bod 3.13.4. vykonávacieho nariadenia; prvá veta pritom zodpovedá bodu 2.10. druhej vete UNECE. Druhá veta (obsahovo rovnaká s bodom 2.10. treťou vetou UNECE) definuje systém nepretržitej regenerácie ako osobitnú formu periodicky regeneratívneho systému a upravuje, že pre systém nepretržitej regenerácie sa nevyžaduje osobitný postup skúšky.
- 19 Je teda potrebné rozlišovať medzi periodicky regeneratívnym systémom a systémom nepretržitej regenerácie. Osobitosť systému nepretržitej regenerácie pozostáva v tom, že k regenerácií dôjde aspoň raz počas skúšky typu 1 po tom, čo k nej došlo už aspoň raz počas cyklu prípravy vozidla.
- 20 Určenie, že pre systém nepretržitej regenerácie sa nevyžaduje špeciálny skúšobný postup, znamená, že príloha 13 bod 3 UNECE (v spojení s prílohou III bodom 3.13.1. vykonávacieho nariadenia) sa neuplatní. Skúšobný postup podľa prílohy 13 bodu 3 UNECE platí preto len pre vozidlá s periodicky regeneratívnym systémom, ale nie pre vozidlá so systémom nepretržitej regenerácie. Súvislosti sú bez pochyb potvrdené bodom 2.20. UNECE (s úpravou s rovnakým obsahom). Tam je explicitne upravené, že príloha 13 UNECE neplatí pre systémy s nepretržitou regeneráciou. Pre systém nepretržitej regenerácie teda platí skúšobný postup podľa prílohy 4A UNECE. V tomto prípade dochádza k meraniu emisií len v skutočnom skúšobnom cykle. Naproti tomu v prípade periodicky regeneratívneho systému existujú ďalšie skúšobné cykly (prípravny cyklus; regeneračný cyklus).
- 21 1.3 Z dôvodu právnej fikcie podľa prílohy III bodu 3.13.4. druhej vety vykonávacieho nariadenia, podľa ktorej sa opísaná osobitná forma periodicky regeneratívneho systému považuje za systém nepretržitej regenerácie, je pre skúšobnú prevádzku (na skúšobnom zariadení) potrebné predpokladať, že systém regenerácie priebežne (nepretržite) funguje. Riadenie procesu regenerácie je pre meranie emisií preto potrebné nechať bez zohľadnenia, takže podľa názoru

Oberster Gerichtshof (Najvyšší súd) je potrebné vychádzať z rovnakého (jednotného) spôsobu fungovania (a spôsobu účinku) motora, ktorý je relevantný pre merania.

- 22 Ak platí jednotný spôsob fungovania motora z dôvodu opísanej právnej funkcie pre skúšobnú prevádzku, musí to platiť aj pre reálnu prevádzku, keďže presvedčivé porovnanie k skutočnej prevádzke (s nevýhodnými právnymi následkami so zmenami relevantnými pre emisie) je možné len pri existencii rovnakých východiskových podmienok v súvislosti so spôsobom fungovania systému kontroly emisií. Z tohto dôvodu je pravdepodobné, že v prípade systému nepretržitej regenerácie je aj pre skutočnú prevádzku potrebné vychádzať zo systému regenerácie, ktorý nepretržite funguje.
- 23 To by znamenalo, že systém nepretržitej regenerácie žiadnu časť systému kontroly emisií vo svojom fungovaní neaktivuje, nemení, oddiaľuje alebo deaktivuje, čím sa účinnosť systému kontroly emisií v skutočnej prevádzke znižuje. Ak sledujeme tento názor, v prípade takéhoto systému nepretržitej prevádzky by nešlo o rušiacie zariadenie v zmysle článku 3 bodu 10 nariadenia č. 715/2007/ES.
- 24 2.1 Otázky 2. a) a b) sa týkajú existencie odôvodnenia, ak by sa malo vychádzať z existencie rušiaceho zariadenia.
- 25 2.2 Článok 5 ods. 2 písm. c) nariadenia č. 715/2007/ES upravuje výslovné odôvodnenie, kedy napriek rušiacemu zariadeniu sú v zásade dodržané podmienky pre jednotlivé skúšobné postupy. Príloha III bod 3.13.4. vykonávacieho nariadenia výslovné upravuje používanie Precon (riadiaci program na regeneráciu katalyzátora v prípravnom cykle) a stanovuje, že za určitých podmienok, ktoré sú vo východiskovom prípade splnené, sa systém regenerácie považuje za systém nepretržitej regenerácie, čo vedie k tomu, že sa má vykonať skúška typu 1. Tu sporné skúšobné podmienky teda pre aplikovanie určitého testu na prihlásenie (typ 1) upravujú, že počas prípravného cyklu musí dôjsť aspoň raz k regenerácií zariadenia na znižovanie emisií (katalyzátora). Ak táto podmienka je predpísaná v normách pre relevantný skúšobný postup, tak musí byť naplnená skutková podstata pre výnimku podľa článku 5 ods. 2 písm. c) nariadenia č. 715/2007/ES.
- 26 2.3 Podľa článku 5 ods. 1 nariadenia č. 715/2007/ES musia komponenty ovplyvňujúce emisie zabezpečiť, že vozidlo aj za bežných prevádzkových podmienok zodpovedá nariadeniu č. 715/2007/ES, najmä sú dodržané limitné hodnoty. V tejto súvislosti Súdny dvor Európskej únie v rozhodnutí C-693/18, CLCV, bod 99, uviedol, že článok 3 bod 10 nariadenia č. 715/2007/ES sa má vykladať v tom zmysle, že (rušiacie zariadenie je taký) softvér, ktorý mení úroveň emisií vozidiel v závislosti od jazdných podmienok, ktoré zistí, a zaručuje dodržanie emisných limitov len vtedy, ak tieto podmienky zodpovedajú podmienkam uplatňovaným počas postupov typového schvaľovania. Takéto zariadenie tak predstavuje rušiacie zariadenie, aj keď zlepšenie výkonnosti systému regulácie emisií možno tiež v konkrétnych okamihoch zistiť v podmienkach bežného používania vozidla. To *e contrario* znamená, že rušiacie

zariadenie musí byť dovolené, ak emisie, ktoré vzniknú v skúšobnom cykle, z prevažnej časti, respektíve vo väčšine prípadov vzniknú aj v skutočnej prevádzke.

- 27 Tak je to v prípade Precon, ktorý sa má posúdiť. Podľa zistení počas samotného skúšobného cyklu dochádza k regenerácií dvakrát, zatiaľ čo v skutočnej prevádzke z čisto matematického hľadiska – v prípade daných intervaloch regenerácie 5 km na trase 11 km (ktorá je porovnateľná so skúšobným cyklom) – dôjde k regenerácií 2,2 krát. V skutočnej prevádzke môže teda k regenerácií dôjsť aj trikrát, a síce z čisto matematického hľadiska v jednom z piatich prípadov. Vychádzajúc z toho nie je možné v skutočnej prevádzke (v porovnaní so skúšobnou prevádzkou) predpokladať pravidelnú trojnásobnú regeneráciu. Takéto sú – v závislosti od nabitia katalyzátora – síce možné, avšak len dvojnásobná regenerácia je častejšia, a síce v 80 % prípadov. Vo väčšine prípadov teda aj v skutočnej prevádzke dochádza k regenerácií tak, že pomery sú rovnaké ako v skúšobnom cykle.
- 28 Podľa názoru Oberster Gerichtshof (Najvyšší súd) v prípade pôsobenia zariadenia na zníženie emisií (katalyzátor), ktoré je v 80 % rovnaké v skutočnej prevádzke ako v skúšobnej prevádzke, nie je možné hovoriť o tom, že zníženie emisií je možné pozorovať len v konkrétnych okamihoch aj v skutočnej prevádzke.
- 29 **3.** Tretia otázka sa týka námietky žalobcov, že v prípade Precon nejde o systém nepretržitej regenerácie, keďže prítomný spínač na zamedzenie alebo umožnenie regenerácie sa spustil počas prípravného cyklu, aby sa regenerácia spustila a nie na to, aby sa jej zabránilo. To je podľa prílohy 13 bodu 3 UNECE (pozri aj bod 3.2.3.) zakázané.
- 30 Príloha 13 bod 3 UNECE síce platí pre periodicky regeneratívny systém (s osobitným skúšobným postupom podľa prílohy 13 UNECE), nie však pre systém nepretržitej regenerácie (skúška typu I podľa prílohy 4A UNECE). Pre systém nepretržitej regenerácie je podľa prílohy III bodu 3.13.4. vykonávacieho nariadenia (z obsahového hľadiska rovnaké s bodom 2.20. treťou vetou UNECE) totiž výslovne upravené, že aj v prípravnom cykle aspoň raz musí dôjsť k regenerácií katalyzátora. Skutočnosť, že táto regenerácia je spustená vedome a skutočný skúšobný cyklus preto začína s prázdny katalyzátorom, je teda stanovená a nespôsobuje ujmu.