

Věc C-667/23

**Shrnutí žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce podle čl. 98 odst. 1
jednacího řádu Soudního dvora**

Datum doručení:

9. listopadu 2023

Předkládající soud:

Landgericht Ravensburg (Německo)

Datum předkládacího rozhodnutí:

27. října 2023

Žalobci:

Gruß Verwaltungs-GmbH

FO

AT

PV

QZ

Žalovaná:

Volkswagen AG

Předmět původního řízení

Nařízení (ES) č. 715/2007 – Vozidlo s naftovým motorem – Recirkulace výfukových plynů – Teplotní okno – Hypotetické schválení – Náhrada škody – Výpočet

Předmět a právní základ žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce

Výklad unijního práva, článek 267 SFEU

Předběžné otázky

1. Lze nárok, který nabyvatel vozidla vůči jeho výrobci uplatňuje z titulu náhrady škody vzniklé v důsledku uvedení vozidla vybaveného zakázaným odpojovacím zařízením ve smyslu čl. 5 odst. 2 nařízení (ES) č. 715/2007 na trh, k němuž došlo z nedbalosti, zamítnout s odůvodněním,
 - a) že došlo k nevyhnutelnému omylu výrobce ohledně legality?
pokud ano:
 - b) že omyl ohledně legality je z hlediska výrobce nevyhnutelný, protože orgán příslušný k provádění ES schvalování typu nebo navazujících opatření instalované odpojovací zařízení skutečně schválil?
pokud ano:
 - c) že omyl ohledně legality je z hlediska výrobce nevyhnutelný, protože právní názor výrobce vozidla ohledně čl. 5 odst. 2 nařízení (ES) č. 715/2007 by byl v případě příslušné konzultace potvrzen orgánem příslušným k provádění ES schvalování typu nebo navazujících opatření (hypotetické schválení)?
2. Je slučitelné s unijním právem, pokud v případě uplatnění nároku na náhradu škody vůči výrobci vozidla z důvodu, že na trh z nedbalosti uvedl vozidlo vybavené zakázaným odpojovacím zařízením ve smyslu čl. 5 odst. 2 nařízení (ES) č. 715/2007,
 - a) musí nabyvatel vozidla u svého nároku na „malou“ náhradu škody strpět, aby byl prospěch získaný užíváním vozidla započten proti částce náhrady škody, pokud tento prospěch spolu se zbytkovou hodnotou překračuje zaplacenou kupní cenu sníženou o uvedenou částku náhrady škody?
 - b) je nárok nabyvatele vozidla na „malou“ náhradu škody omezen maximálně na 15 % zaplacené kupní ceny?

Uváděná ustanovení unijního práva

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla (Úř. věst. 2007, L 171, s. 1), zejména čl. 5 odst. 2

Uváděná ustanovení vnitrostátního práva

Bürgerliches Gesetzbuch (občanský zákoník, dále jen „BGB“), zejména § 276, § 823 a § 826

Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge [nařízení o ES schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla] [zkráceně EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung (nařízení o ES schvalování motorových vozidel), dále jen „EG-FGV“], zejména § 6 a § 27

Stručný popis skutkového stavu a řízení

- 1 Základem projednávané žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce je pět různých skutkových situací, které sice nejsou totožné, avšak liší se od sebe pouze v detailech.
- 2 První řízení: Vozidlo VW T6 Caravelle 2.0 TDI dotčené v této věci bylo na trh uvedeno s naftovým motorem typu EA288 vyrobeným žalovanou. Žalobkyně vozidlo zakoupila za cenu ve výši 38 185 eur jako nový vůz zpětně dovezený z jiného členského státu Evropské unie. Je nesporné, že vozidlo při zakoupení mělo takzvané teplotní okno. Mimo toto okno je postupně snižována míra recirkulace výfukových plynů. Tato okolnost vede k vyšším emisím NO_x (= oxidů dusíku) při provozu vozidla mimo teplotní okno.
- 3 Žalobkyně má za to, že jí byla úmyslně a v rozporu s dobrými mravy způsobena škoda. Teplotní okno považuje za zakázané odpojovací zařízení a tvrdí, že [vozidlo] mimoto má nepřipustnou funkci rozpoznání provozu na zkušebním stavu. Žalobkyně požaduje zaplacení náhrady škody, jejíž výše je ponechána na uvážení soudu, nejméně však 9 546,25 eura (= 25 % kupní ceny), a podpůrně zaplacení částky ve výši 5 727,75 eura (= 15 % kupní ceny).
- 4 Žalovaná navrhuje, aby žaloba byla zamítnuta. Popírá, že by ve vozidle byla funkce rozpoznání provozu na zkušebním stavu. Ohledně teplotního okna naposledy uvedla, že se vztahuje na rozmezí od +12 °C do přibližně +39 °C. Žalovaná z opatrnosti namítá, že došlo k nevyhnutelnému omylu ohledně legality a dovolává se v této souvislosti hypotetického schválení ze strany Kraftfahrtbundesamt (Spolkový úřad pro motorová vozidla, Německo).
- 5 Druhé řízení: Vozidlo VW Passat Variant Comfortline 2.0 TDI dotčené v této věci bylo na trh uvedeno s naftovým motorem typu EA288 vyrobeným žalovanou. Je nesporné, že vozidlo má funkci rozpoznání provozu na zkušebním stavu. Žalobce vozidlo zakoupil za cenu ve výši 13 930 eur, přičemž mělo najeto 93 350 km. Financoval ho pomocí úvěru poskytnutého Volkswagen Bank.

- 6 Žalobce má za to, že mu žalovaná úmyslně a v rozporu s dobrými mravy způsobila škodu. Funkci rozpoznání provozu na zkušebním stavu považuje za nepřipustnou a tvrdí, že ve vozidle je další zakázané odpojovací zařízení v podobě teplotního okna. Žalobce požaduje zaplacení částky ve výši 2 089,50 eura (= 15 % kupní ceny) a úhradu nákladů na financování ve výši 409,20 eura.
- 7 Žalovaná navrhuje, aby žaloba byla zamítnuta. Žalovaná připouští, že software využívá funkci rozpoznání provozu na zkušebním stavu k tomu, aby se na zkušebním stavu před zkušební jízdou v NEDC plně zregeneroval LNT a aby se v rámci NEDC regeneroval v bodech, které jsou časově přesně definovány. Díky tomu je proces měření zaměřen na emise NO_x vznikající v průběhu NEDC a brání se tomu, aby do něj byly započteny emise NO_x z předchozích cyklů nebo aby zůstaly nezohledněny emise NO_x vznikající během daného cyklu. Mimoto funkce rozpoznání provozu na zkušebním stavu vede k tomu, že se v rámci NEDC bezprostředně před prvním procesem regenerace LNT v závislosti na teplotě výfukových plynů a stárnutí LNT zvýší jeho teplota. Žalovaná má za to, že funkce rozpoznání provozu na zkušebním stavu je přípustná, protože nemá na emise NO_x žádný měřitelný vliv, přinejmenším však žádný vliv, který je relevantní z hlediska mezních hodnot. Žalovaná považuje za přípustné i teplotní okno. V tomto ohledu tvrdí, že recirkulace výfukových plynů je 100 % funkční mezi -24 °C a +70 °C. Žalovaná z opatrnosti namítá, že došlo k nevyhnutelnému omylu ohledně legality a dovolává se v této souvislosti hypotetického schválení ze strany Spolkového úřadu pro motorová vozidla.
- 8 Třetí řízení: Vozidlo VW Golf 2.0 TDI dotčené v této věci bylo na trh uvedeno s naftovým motorem typu EA288 vyrobeným žalovanou. Je nesporné, že vozidlo má funkci rozpoznání provozu na zkušebním stavu. Tato okolnost vede k vyšším emisím NO_x (= oxidů dusíku) při běžném provozu vozidla. Žalobce vozidlo zakoupil za 25 300 eur, přičemž mělo najeto 20 km.
- 9 Žalobce má za to, že mu žalovaná úmyslně a v rozporu s dobrými mravy způsobila škodu. Funkci rozpoznání provozu na zkušebním stavu považuje za nepřipustnou a tvrdí, že mimoto je ve vozidle další zakázané odpojovací zařízení v podobě teplotního okna. Žalobce požaduje zaplacení částky, jejíž výše je ponechána na uvážení soudu, nejméně však 6 325 eur (= 25 % kupní ceny), a podpůrně zaplacení částky ve výši 3 795 eur (= 15 % kupní ceny).
- 10 Žalovaná navrhuje zamítnutí žaloby. Na svou obhajobu se dovolává týchž argumentů jako ve druhém řízení.
- 11 Čtvrté řízení: Vozidlo VW New Golf Sportsvan Highline 1.6 TDI dotčené v této věci bylo na trh uvedeno s naftovým motorem typu EA288 vyrobeným žalovanou. Je nesporné, že vozidlo má funkci rozpoznání provozu na zkušebním stavu. Žalobce vozidlo zakoupil za 22 500 eur, přičemž mělo najeto 0 km.
- 12 Žalobce má za to, že mu žalovaná úmyslně a v rozporu s dobrými mravy způsobila škodu. Funkci rozpoznání provozu na zkušebním stavu považuje za

nepřípustnou a tvrdí, že mimoto jsou ve vozidle další zakázaná odpojovací zařízení, mimo jiné teplotní okno. Žalobce požaduje zaplacení částky ve výši 14 743,22 eura (vrácení kupní ceny snížené o náhradu za užívání ve výši 7 756,78 eura za 120 661 kilometrů ujetých do doby podání žaloby) oproti předání dotčeného vozidla a převodu vlastnického práva k němu a podřípně zaplacení částky ve výši 3 375 euro (= 15 % kupní ceny).

- 13 Žalovaná navrhuje, aby žaloba byla zamítnuta. Na svou obhajobu se dovolává týchž argumentů jako ve druhém řízení.
- 14 Páté řízení: Vozidlo VW Sharan 2.0 TDI dotčené v této věci bylo na trh uvedeno s naftovým motorem typu EA288 vyrobeným žalovanou. Je nesporné, že vozidlo má funkci rozpoznání provozu na zkušebním stavu. Žalobce vozidlo zakoupil za 42 980 eur, přičemž mělo najeto 15 468 km.
- 15 Žalobce má za to, že mu žalovaná úmyslně a v rozporu s dobrými mravy způsobila škodu. Funkci rozpoznání provozu na zkušebním stavu považuje za nepřípustnou a tvrdí, že mimoto jsou ve vozidle další zakázaná odpojovací zařízení, a to teplotní okno, jakož i vypínání čištění výfukových plynů a SCR katalyzátoru v závislosti na počtu otáček. Žalobce požaduje zaplacení částky ve výši 27 313,47 eura (vrácení kupní ceny snížené o náhradu za užívání ve výši 15 666,53 eura za 103 714 kilometrů ujetých do dne konání ústního jednání) oproti předání dotčeného vozidla a převodu vlastnického práva k němu. Podřípně se domáhá zaplacení částky ve výši 6 447 eur (= 15 % kupní ceny), jakož i určení, že žalovaná je povinna nahradit žalobci budoucí škody vzniklé v důsledku zakázaných odpojovacích zařízení.
- 16 Žalovaná navrhuje zamítnutí žaloby. Žalovaná má za to, že ani funkci rozpoznání provozu na zkušebním stavu, ani teplotní okno nelze považovat za zakázaná odpojovací zařízení. Žalovaná připouští, že funkce rozpoznání provozu na zkušebním stavu má za následek, že během jízdy na zkušebním stavu je po dosažení provozní teploty SCR katalyzátoru činící nejméně 200 °C zachován provozní mód se zvýšenou mírou recirkulace výfukových plynů, zatímco v silničním provozu v tomto okamžiku dojde k přechodu na provozní mód se sníženou mírou recirkulace výfukových plynů. Funkce rozpoznání provozu na zkušebním stavu rovněž způsobuje, že v rámci NEDC je vstřikování AdBlue do SCR katalyzátoru zahájeno již od provozní teploty přibližně 130 °C místo přibližně 150 °C ve skutečném silničním provozu. Žalovaná tvrdí, že všechny tyto skutečnosti nemají na emise NO_x žádný měřitelný vliv, přinejmenším však žádný vliv, který je relevantní z hlediska mezních hodnot. Ohledně teplotního okna žalovaná uvádí, že recirkulace výfukových plynů je 100 % funkční mezi -24 °C a +70 °C. Žalovaná z opatrnosti namítá, že došlo k nevyhnutelnému omylu ohledně legality a dovolává se v této souvislosti hypotetického schválení ze strany Spolkového úřadu pro motorová vozidla.

Stručné odůvodnění žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce

- 17 Úvodní poznámky: V prvním řízení zřejmě ve vozidle při jeho zakoupení bylo zakázané odpojovací zařízení ve smyslu čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007. V ostatních čtyřech řízeních tomu nasvědčuje přinejmenším silná indicie v podobě funkce rozpoznání provozu na zkušebním stavu.
- 18 U vozidla dotčeného v prvním řízení dochází nejpozději od venkovní teploty +12 °C ke snížení rychlosti recirkulace výfukových plynů, a předkládající soud má z tohoto důvodu za to, že se jedná o nepřipustné teplotní okno, které podle čl. 5 odst. 2 písm. a) nařízení č. 715/2007 není přípustné ani výjimečně.
- 19 Kromě toho v tomto řízení zřejmě není splněno ani další kritérium vyplývající z čl. 5 odst. 2 druhé věty písm. a) nařízení č. 715/2007, a to že odpojovací zařízení nesmí být v činnosti po většinu roku, neboť u vozidel dotčených ve výše [uvedeném řízení] dochází ke snížení rychlosti recirkulace výfukových plynů nejpozději od venkovní teploty přibližně +12 °C. Průměrné roční teploty v Německu jsou však nižší než přibližně +12 °C.
- 20 V ostatních čtyřech řízeních je sporné, zda teplotní okno nebo funkce rozpoznání provozu na zkušebním stavu za běžných podmínek provozu vedou ke zvýšení emisí. V [těchto] řízeních tedy není prokázáno, že se jedná o zakázané odpojovací zařízení ve smyslu čl. 3 bodu 10 a čl. 5 odst. 2 první věty nařízení č. 715/2007, ačkoli ve funkci rozpoznání provozu na zkušebním stavu je třeba spatřovat silnou indicii svědčící o tom, že tomu tak je.
- 21 Aby vznikl nárok na náhradu škody podle § 826 BGB, musí ze strany škůdce dojít k úmyslnému jednání, které je objektivně v rozporu s dobrými mravy. V předložených případech však k takovému jednání zřejmě nedošlo.
- 22 V předložených případech však nabyvatelům vozidel mohl vzniknout nárok na náhradu škody podle § 823 odst. 2 BGB. Podle nové judikatury [Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr, Německo, dále jen „BGH“) ustanovení § 823 odst. 2 BGB ve spojení s § 6 odst. 1 a § 27 odst. 1 EGV chrání zájem osoby, která vozidlo zakoupila, na tom, aby v důsledku porušení evropských právních předpisů o výfukových plynech ze strany výrobce neutrpěla majetkovou újmu.
- 23 Porušení evropských právních předpisů o výfukových plynech ze strany žalované v prvním řízení spočívá v nepřipustném teplotním okně a v ostatních čtyřech řízeních mu nasvědčuje silná indicie v podobě funkce rozpoznání provozu na zkušebním stavu.
- 24 Nárok na náhradu škody je dále podmíněn tím, že výrobce vozidla v souvislosti s odpojovacím zařízením dopustil přinejmenším jednání z nedbalosti. Zavinění výrobce vozidla je presumováno. Výrobce se však může [odpovědnosti za škodu] zprostit tím, že tvrdí a prokáže okolnosti, na jejichž základě se jeho jednání výjimečně nejeví jako nedbalostní. Podle judikatury BGH se výrobce v této

souvislosti může dovolat zejména nevyhnutelného omylu ohledně legality, pokud konkrétně tvrdí a prokáže omyl ohledně legality jako takový i jeho nevyhnutelnost. Této problematiky se týká první předběžná otázka.

- 25 Nárok na náhradu škody podle § 823 odst. 2 BGB ve spojení s § 6 odst. 1 a § 27 odst. 1 EG-FGV podle judikatury BGH směřuje k takzvané „malé“ náhradě škody (*kleiner Schadenersatz*), tedy k zaplacení peněžité částky. Vrácení kupní ceny oproti předání dotčeného vozidla a převodu vlastnického práva k němu [tzv. „velká“ náhrada škody (*großer Schadenersatz*)] nelze požadovat. BGH mimoto tvrdí, že je třeba provést započtení prospěchu získaného užíváním vozidla, pokud tento prospěch společně se zbytkovou hodnotou překračuje zaplacenou kupní cenu sníženou o částku náhrady škody. Této problematiky se týká druhá předběžná otázka.
- 26 Jednotlivě k předběžným otázkám: Úvahy předkládajícího soudu se v tomto ohledu v podstatě shodují s úvahami týkajícími se první a třetí předběžné otázky uvedené v žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce ve věci C-666/23 (viz body 25 až 34 a 40 až 47 shrnutí této žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce).

PRACOVNÍ DOKUMENT