

Vec C-666/23

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

Dátum podania:

9. november 2023

Vnútroštátny súd:

Landgericht Ravensburg

Dátum rozhodnutia vnútroštátneho súdu:

27. október 2023

Žalobcovia:

EL

CM

BT

JF

DS

Žalovaná:

Volkswagen AG

Predmet konania vo veci samej

Nariadenie (ES) č. 715/2007 – Dieselové vozidlo – Miera recirkulácie výfukových plynov – Teplotné okno – Hypotetické schválenie – Náhrada škody – Výpočet

Predmet a právny základ návrhu

Výklad práva Únie, článok 267 ZFEÚ

Prejudiciálne otázky

1. Môže byť právo kupujúceho vozidla na náhradu škody voči výrobcovi automobilov z dôvodu nedbanlivého uvedenia vozidla so zakázaným rušiacim zariadením na trh v zmysle článku 5 ods. 2 nariadenia (ES) č. 715/2007 zamietnuté s odôvodnením,

a) že ide o neodvratiteľný omyl pri posudzovaní zákazu na strane výrobcu?

Ak áno:

b) že omylu pri posudzovaní zákazu sa výrobca nemôže vyhnúť, pretože orgán, v ktorého príslušnosti je typové schválenie ES a následné opatrenia, naozaj schválil zabudované rušiacie zariadenie?

Ak áno:

c) že omylu pri posudzovaní zákazu sa výrobca nemôže vyhnúť, pretože právny názor výrobcu automobilov o článku 5 ods. 2 nariadenia (ES) č. 715/2007 by v prípade príslušnej otázky potvrdil orgán zodpovedný za typové schválenie ES alebo za následné opatrenia (hypotetické schválenie)?

2. Je výrobca automobilov, ktorý dodal aktualizáciu softvéru, povinný poskytnúť náhradu škody majiteľovi vozidla, ak mu vznikne škoda v dôsledku zakázaného rušiaceho zariadenia nainštalovaného s aktualizáciou softvéru v zmysle článku 5 ods. 2 nariadenia (ES) č. 715/2007?

3. Je zlučiteľné s právom Únie, ak pri práve na náhradu škody voči výrobcovi automobilov z dôvodu nedbanlivého uvedenia vozidla so zakázaným rušiacim zariadením na trh v zmysle článku 5 ods. 2 nariadenia (ES) č. 715/2007

- a) kupujúci vozidla si musí v prípade práva na náhradu škody *malého* rozsahu výhody vyplývajúce z používania vozidla nechať započítať voči sume náhrady, ak tieto spolu so zostatkovou hodnotou prevyšujú zaplatenú kúpnu cenu zníženú o sumu náhrady škody?
- b) právo kupujúceho vozidla na náhradu škody *malého* rozsahu je obmedzené na maximálne 15 % zaplatenej kúpnej ceny?

Citované predpisy práva Únie

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), najmä článok 5 ods. 2

Citované predpisy vnútroštátneho práva

Bürgerliches Gesetzbuch (Občiansky zákonník, Nemecko; ďalej len „BGB“), najmä § 276, § 823, § 826

Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung – nariadenie o typovom schvaľovaní ES motorových vozidiel, ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (nariadenie o typovom schvaľovaní ES motorových vozidiel, Nemecko; ďalej len „EG-FGV“), najmä § 6 a § 27

Zhrnutie skutkového stavu a konania

- 1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania je založený na piatich rôznych skutkových okolnostiach, ktoré síce nie sú rovnaké, ale existujú medzi nimi iba jemné rozdiely.
- 2 Prvé konanie: Vozidlo VW T6 Multivan Comfortline 2,0 TDI žalovaná uviedla na trh s dieselovým motorom typu EA288. V prípade vozidla je miera recirkulácie výfukových plynov znížená mimo tzv. teplotného okna v závislosti od poklesu vonkajších teplôt. To vedie k vyšším emisiám NO_x (= oxid dusíka) pri prevádzke vozidla mimo „teplotného okna“. Žalobca kúpil vozidlo od žalovanej za 45 944,39 eura. Zaplatil akontáciu 15 000 eur a zvyšok financoval úverom. Vozidlo medziasom predal.
- 3 Žalobca sa domnieva, že bol poškodený úmyselne a v rozpore s dobrými mravmi. Teplotné okno považuje za zakázané rušiacie zariadenie a tvrdí, že zníženie recirkulácie výfukových plynov sa začína už pri teplote +20 °C. Žalobca požaduje zaplataenie 8 709,30 eura (kúpna cena 45 944,39 eura znížená o hodnotu užívania

vo výške 10 245,60 eura za 66 900 najjazdených kilometrov, ako aj výnos z predaja vo výške 31 000 eur vrátane nákladov na financovanie 4 010,51 eura) a subsidiárne žiada zaplatenie 6 981,66 eura (= 15 % kúpnej ceny).

- 4 Žalovaná navrhuje, aby vnútroštátny súd žalobu zamietol. Proti zmluvným nárokom žalovaná uplatňuje námietku premlčania. Pokiaľ ide o teplotné okno, žalovaná tvrdí, že recirkulácia výfukových plynov sa postupne znižuje približne od teploty okolia okolo +12 °C. Teplotné okno považuje žalovaná za prípustné, pretože je nevyhnutné pre bezpečnú prevádzku vozidla. Žalovaná preventívne uvádza, že došlo k neodvratiteľnému omylu pri posudzovaní zákazu, a odvoláva sa pritom na hypotetické schválenie Kraftfahrtbundesamt (Spolkový úrad pre cestnú dopravu, Nemecko).
- 5 Druhé konanie: Vozidlo VW T6 Multivan Comfortline 2,0 TDI žalovaná uviedla na trh s dieselovým motorom typu EA288. Žalobca kúpil vozidlo za cenu 49 950 eur s počtom najjazdených kilometrov 9 350 km. Je nesporné, že pri kúpe vozidla bolo vo vozidle zabudované rozpoznávanie skúšobného zariadenia, ktoré však bolo odstránené aktualizáciou softvéru 10. októbra 2017. Je tiež nesporné, že teplotné okno existovalo (a aj existuje). Toto spôsobuje vyššie emisie NO_x, keď je vozidlo v prevádzke mimo teplotného okna.
- 6 Žalobca sa domnieva, že existenciou zakázaných rušiacich zariadení bol poškodený úmyselne a v rozpore s dobrými mravmi. Žiada platbu vo výške 8 938 eur (= 20 % kúpnej ceny brutto) a subsidiárne náhradu škody, ktorej výšku ponecháva na voľnú úvahu vnútroštátneho súdu, ale prinajmenšom sumu 6 703,50 eura (= 15 % kúpnej ceny).
- 7 Žalovaná priznáva, že pôvodne zabudované rozpoznávanie skúšobného zariadenia softvér používal na zníženie rýchlosti recirkulácie výfukových plynov mimo NEDC, keď bola dosiahnutá prevádzková teplota 200 °C. Od tejto prevádzkovej teploty však systém SCR (Selective Catalytic Reduction) výrazne prispieva k zníženiu NO_x, takže limitné hodnoty boli napriek tomu dodržané. Pokiaľ ide o teplotné okno, žalovaná tvrdí, že k zníženiu dochádza pri teplote okolia „cca +12 °C“. Žalovaná považuje teplotné okno za prípustné, pretože je nevyhnutné pre bezpečnú prevádzku vozidla. Žalovaná preventívne uvádza, že došlo k neodvratiteľnému omylu pri posudzovaní zákazu a odvoláva sa pritom na hypotetické schválenie Kraftfahrtbundesamt (Spolkový úrad pre cestnú dopravu, Nemecko).
- 8 Tretie konanie: Skutkový stav tretieho konania v podstate zodpovedá tomu v druhom konaní.
- 9 Štvrté konanie: Vozidlo VW Golf 2.0 TDI žalovaná uviedla na trh s dieselovým motorom typu EA288. Je nesporné, že vozidlo má zabudované rozpoznávanie skúšobného zariadenia. Žalobkyňa kúpila vozidlo za cenu 10 000 eur s počtom najjazdených kilometrov 107 000 km.

- 10 Žalobkyňa sa domnieva, že ju žalovaná poškodila úmyselne a v rozpore s dobrými mravmi. Funkčnosť rozpoznávania skúšobného zariadenia považuje za zakázanú a domnieva sa, že okrem toho existuje zakázané teplotné okno. Žalobkyňa požaduje platbu vo výške 9258,60 eura (kúpna cena 10 000 eur znížená o hodnotu užívania vo výške 741,40 eura za počet najjazdených kilometrov 14 309 km v čase podania žaloby) výmenou za vydanie a prevod vlastníctva motorového vozidla, a subsidiárne náhradu škody vo výške 1 500 eur (= 15 % kúpnej ceny).
- 11 Žalovaná navrhuje, aby súd žalobu zamietol. Žalovaná namieta, že softvér síce využíva rozpoznávanie skúšobného zariadenia na to, aby sa NSK (= úložný katalyzátor NO_x) úplne zregeneroval pred testovacou jazdou a v rámci NEDC sa regeneroval v presne definovaných časoch. Okrem toho je teplota NSK v NEDC zvýšená bezprostredne pred prvou regeneráciou NSK. To všetko však nemá žiadny merateľný vplyv na emisie NO_x. Aj keby sa emisie NO_x zvýšili bez týchto funkcií, limity by sa neprekročili. Teplotné okno žalovaná považuje za prípustné. Žalovaná tvrdí, že recirkulácia výfukových plynov je vďaka veľmi pokročilému systému ich recirkulácie na 100 % aktívna od -24 °C do +70 °C. Žalovaná preventívne tvrdí, že došlo k omylu pri posudzovaní zákazu a odvoláva sa pritom na hypotetické schválenie Kraftfahrtbundesamt (Nemecko).
- 12 Piate konanie: Vozidlo VW Sharan 2.0 TDI bolo uvedené na trh s dieselovým motorom typu EA189, ktorý vyrobila žalovaná. Motor bol vybavený zakázaným rušiacim zariadením (rozpoznávanie skúšobného zariadenia s „prepínacou logikou“). Príkazmi zo 14. a 15. októbra 2015 Kraftfahrtbundesamt (Nemecko) nariadil žalovanej, aby odstránila toto zakázané rušiacie zariadenie vo vozidlách, ktoré uviedla na trh. Žalobca kúpil vozidlo za cenu 32 000 eur s počtom najjazdených kilometrov 14 915 km. Aktualizácia softvéru, ktorú vyvinula žalovaná a Kraftfahrtbundesamt (Nemecko) ju schválil, bola do vozidla nainštalovaná 7. marca 2017. Aktualizáciou bolo do vozidla nainštalované teplotné okno. Keď je vozidlo v prevádzke mimo teplotného okna, spôsobuje to vyššie emisie NO_x.
- 13 Žalobca sa domnieva, že ho žalovaná poškodila úmyselne a v rozpore s dobrými mravmi. Žiada zaplatenie náhrady škody vo výške, ktorú ponecháva na voľnú úvahu vnútroštátneho súdu, minimálne však 4 800 eur (= 15 % kúpnej ceny brutto), a ďalej, aby vnútroštátny súd konštatoval, že žalovaná je povinná nahradiť žalobcovi škodu, ktorá mu vznikne v dôsledku inštalácie teplotne riadeného rušiaceho zariadenia.
- 14 Žalovaná navrhuje, aby vnútroštátny súd žalobu zamietol. Žalovaná preventívne podáva námietku premlčania. V súvislosti s teplotným oknom, žalovaná tvrdí, že recirkulácia výfukových plynov sa redukuje až pri teplote nižšej ako +10 °C. Je to nevyhnutné pre bezpečnú prevádzku vozidla. Žalovaná ďalej poukazuje na to, že v rozsudku Súdneho dvora EÚ zo 14. júla 2022, GSMB Invest (C-128/20, EU:C:2022:570), sa v prípade vozidiel žalovanej s rovnakým teplotným oknom (po aktualizácii softvéru riadiacej jednotky motora typu EA189) vychádzalo z toho, že teplotný interval teplotného okna sa v prípade „vonkajšej teploty“

pohybuje od +15 °C do +33 °C. Podľa názoru žalovanej je to spôsobené závažnými skutkovými zisteniami vnútroštátnych súdov, ktoré nezodpovedajú skutočným okolnostiam. Žalovaná preventívne uvádza, že došlo k omylu pri posudzovaní zákazu a odvoláva sa pritom na hypotetické schválenie Kraftfahrtbundesamt (Nemecko).

Zhrnutie odôvodnenia návrhu

- 15 Úvodné poznámky: V prvom, druhom a treťom konaní zrejme zakázané rušiacе zariadenie v zmysle článku 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007 existovalo pri kúpe vozidla. V piatom konaní bolo zakázané rušiacе zariadenie nainštalované pri aktualizácii. Vo štvrtom konaní rozpoznávanie skúšobného zariadenia predstavuje silný náznak existencie zakázaného rušiacého zariadenia.
- 16 V prípade vozidiel v prvom, druhom, treťom a piatom konaní sa recirkulácia výfukových plynov zníži najneskôr od teploty okolia +10 °C, a preto podľa názoru vnútroštátneho súdu ide o zakázané teplotné okno, ktoré nie je dovolené ani výnimočne podľa článku 5 ods. 2 písm. a) nariadenia č. 715/2007.
- 17 Okrem toho v prvom, druhom a treťom konaní zrejme tiež chýba ďalšie kritérium v zmysle článku 5 ods. 2 druhej vety písm. a) nariadenia č. 715/2007, že rušiacе zariadenie nemôže byť aktívne väčšinu roka, pretože pri vozidlách v troch vyššie uvedených konaniach sa recirkulácia výfukových plynov znižuje najneskôr od teploty okolia cca +12 °C. Priemerné ročné teploty v Nemecku sú však nižšie ako cca +12 °C.
- 18 Vo štvrtom konaní je sporné, či teplotné okno a/alebo rozpoznávanie skúšobného zariadenia vedú k zvýšeniu emisií za normálnych jazdných podmienok. V tomto konaní teda nie je preukázané, že ide o zakázané rušiacе zariadenie v zmysle článku 3 bodu 10 a článku 5 ods. 2 prvej vety nariadenia č. 715/2007, hoci rozpoznávanie skúšobného zariadenia treba považovať za silný náznak, že to tak je.
- 19 Uplatnenie práva na náhradu škody podľa § 826 BGB si vyžaduje úmyselné a objektívne konanie páchatel'a v rozpore s dobrými mravmi. To však v predložených prípadoch zrejme chýba.
- 20 V predložených prípadoch však môže existovať právo kupujúceho vozidla na náhradu škody podľa § 823 ods. 2 BGB (Nemecko). Podľa novej judikatúry Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor, Nemecko; ďalej len „BGH“) § 823 ods. 2 BGB v spojení s § 6 ods. 1, § 27 ods. 1 EG-FGV chráni záujem kupujúceho vozidla, aby neutrpel žiadnu majetkovú stratu v dôsledku toho, že výrobca porušil európsku právnu úpravu emisií.
- 21 V prvom, druhom, treťom a piatom konaní sa žalovaná dopustila porušenia európskej právnej úpravy emisií v podobe zakázaného teplotného okna a vo

štvrtom konaní o tom existuje silný náznak v podobe rozpoznávania skúšobného zariadenia.

- 22 Právo na náhradu škody si ďalej vyžaduje, aby výrobca automobilov konal, pokiaľ ide o rušiacie zariadenie, prinajmenšom nedbanlivo. Existuje domnienka zavinenia na strane výrobcu automobilov. Výrobca sa však môže zbaviť viny, keď uvedie a dokáže okolnosti, ktoré výnimočne nevyvolávajú dojem nedbanlivosti jeho správania. Podľa judikatúry BGH sa výrobca môže odvolávať predovšetkým na neodvratiteľný omyl pri posudzovaní zákazu, keď omyl pri posudzovaní zákazu ako taký a skutočnosť, že mu nebolo možné zabrániť, konkrétne uvedie a preukáže. K tejto téme sa predkladá prvá prejudiciálna otázka.
- 23 V piatom konaní je právo na náhradu škody z dôvodu uvedenia rušiaceho zariadenia na trh a kúpy vozidla, v ktorom sa nachádza (rozpoznávanie skúšobného zariadenia s „prepínacou logikou“), premlčané. Po nainštalovaní aktualizácie v podobe teplotného okna, ktorú dodala žalovaná, má však vozidlo nové, zakázané rušiacie zariadenie. Nie je jasné, či má vlastník vozidla právo na náhradu škody voči výrobcovi, ak je poškodený rušiacim zariadením nainštalovaným s aktualizáciou. To je predmetom druhej prejudiciálnej otázky.
- 24 Právo na náhradu škody podľa § 823 ods. 2 BGB v spojení s § 6 ods. 1, § 27 ods. 1 EG-FGV vychádza z judikatúry BGH (Nemecko) o takzvanej náhrade škody *malého* rozsahu, teda zaplatení peňažnej sumy. Úhradu kúpnej ceny výmenou za vydanie a prevod vlastníctva motorového vozidla (tzv. náhradu škody *veľkého* rozsahu) nie je možné požadovať. BGH okrem toho judikuje, že výhody z užívania vozidla je potrebné započítať, ak spolu so zostatkovou hodnotou prevyšujú zaplatenú kúpnu cenu zníženú o náhradu škody. K týmto problémom sa predkladá tretia prejudiciálna otázka.
- 25 K jednotlivým prejudiciálnym otázkam. K prvej otázke: Vylúčenie zodpovednosti na základe omylu pri posudzovaní zákazu prichádza do úvahy iba v zriedkavých výnimočných prípadoch. Neznalosť nezavaruje zodpovednosti. Ani nesprávna predpoveď o tom, čo bude súd považovať za nedbanlivosť v prípadnom súdnom spore vo veci povinnej zodpovednosti, nepredstavuje ospravedlňujúci omyl pri posudzovaní zákazu. Pôvodca škody musí vždy počítať s tým, že opatrenia v rámci povinnej starostlivosti, ktoré prijal, súd vyhodnotí ako nedostatočné. O neodvratiteľný omyl pri posudzovaní zákazu ide iba vtedy, ak rozumný človek nemohol očakávať, že jeho správanie môže súd v budúcnosti posúdiť ako porušenie povinnosti.
- 26 Omyl výrobcu, ktorý sa konkrétne týka rušiaceho zariadenia, má podľa judikatúry BGB byť neodvratiteľný, ak sa výrobca automobilov predloží skutočné typové schválenie ES pre použité zakázané rušiacie zariadenie so všetkými jeho detailmi, ktoré sú podľa článku 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007 relevantné. O neodvratiteľný omyl by išlo aj v tom prípade, ak je zrejmé, že nesprávny právny názor výrobcu týkajúci sa existencie zakázaného rušiaceho zariadenia by v prípade hypotetickej otázky potvrdil orgán príslušný pre typové schvaľovanie

ES alebo následné opatrenia (v Nemecku Kraftfahrtbundesamt) v prípade hypotetickej otázky, teda by išlo o hypotetické schválenie.

- 27 Je sporné, či je táto vnútroštátna judikatúra v súlade s právom Únie, pretože zákaz rušiacich zariadení je upravený v práve EÚ. Aj právo kupujúceho vozidla na primeranú náhradu škody z dôvodu kúpy vozidla so zakázaným rušiacim zariadením je zakotvené v práve Únie (rozsudok z 21. marca 2023, Mercedes-Benz Group [zodpovednosť výrobcov vozidiel so zabudovanými rušiacimi zariadeniami], C-100/21, EU:C:2023:229, bod 91). Členské štáty upravujú len spôsoby, ako kupujúci získajú takú náhradu škody.
- 28 Vzniká teda otázka, aké požiadavky obsahuje právo Únie, pokiaľ ide o subjektívne podmienky uplatnenia nároku kupujúceho na náhradu škody voči výrobcovi vozidla pre porušenie článku 18 ods. 1, článku 26 ods. 1, článku 46 smernice 2007/46; článku 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007.
- 29 Pritom je najprv sporné, či je v predmetnej oblasti deliktuálnej zodpovednosti výrobcu automobilov zavinenie vôbec relevantné. V rôznych oblastiach práva Únie sa Súdny dvor EÚ už vyjadril k požiadavke zavinenia pri mimozmluvnej zodpovednosti (pozri rozsudky z 8. novembra 1990, Dekker, C-177/88, EU:C:1990:383, body 22 až 25, z 30. septembra 2010, Strabag a i., C-314/09, EU:C:2010:567, bod 39 a nasl., z 9. decembra 2010, Combinatie Spijker Infrabouw-De Jonge Konstruktie a i., C-568/08, EU:C:2010:751, bod 86 a nasl., a z 18. júna 2013, Schenker & Co. a i., C-681/11, EU:C:2013:404, bod 35).
- 30 Vzhľadom na to, že v predložených konaniach ide len o občianskoprávnu zodpovednosť výrobcu automobilov, svedčí mnohé v prospech toho, že zavinenie nie je relevantné. Keby sa totiž pri práve na náhradu škody voči výrobcovi automobilov predpokladalo v prípade porušenia článku 18 ods. 1, článku 26 ods. 1, článku 46 smernice 2007/46; článku 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007 zavinenie, bolo by nutné odpovedať na otázku, či neodvratiteľnosť omylu pri posudzovaní zákazu je možné odvodiť z informácií alebo súhlasu orgánu príslušného pre typové schválenie ES alebo následné opatrenia (prejudiciálna otázka 1. b). Keby sme v tomto rozsahu použili zásady rozsudku z 18. júna 2013, Schenker & Co. a i., C-681/11, EU:C:2013:404, schválenie alebo informácie od orgánu pre typové schválenie ES alebo následné opatrenia by neboli relevantné. Výrobca by musel počítať s tým, že prípustnosť rušiaceho zariadenia v zmysle článku 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007 Súdny dvor EÚ právne posúdi inak ako príslušný orgán.
- 31 Aj keď by schválenie od orgánu príslušného pre typové schválenie ES alebo následné opatrenia mali vo výrobcovi automobilov vyvolať legitímnu dôveru, že orgán voči nemu neprijme žiadne opatrenia, nie je jasné, či sa výrobca aj vo vzťahu ku kupujúcim vozidla môže odvolávať na túto dôveru. Okrem toho aj zásada efektivity svedčí v prospech toho, že výrobca nepožíva vo vzťahu ku kupujúcemu žiadnu ochranu legitímnej dôvery. V opačnom prípade by porušenie práva Únie zo strany výrobcu zostalo nepotrestané, ak je porušenie založené na

nesprávnom posúdení príslušným orgánom. To by bolo v rozpore s normatívom, že sankcie za porušenie ustanovení smernice musia byť účinné, primerané a odrádzajúce (rozsudok z 21. marca 2023, Mercedes-Benz Group [zodpovednosť výrobcov vozidiel so zabudovanými rušiacimi zariadeniami], C-100/21, EU:C:2023:229 body 85 a 88).

- 32 Keby schválenie alebo informácia orgánu príslušného pre typové schválenie EÚ alebo nadväzujúce opatrenia vyvolali legitímnu dôveru výrobcu automobilov, že koná zákonne, na mieste je otázka, či aj hypotetické schválenie má tento účinok [prejudiciálna otázka I písm. c)]. Súdny dvor EÚ vo veci Schenker rozhodol, že nikto sa nemôže dovoľávať porušenia zásady ochrany legitímnej dôvery, ak neexistujú presné záruky, ktoré mu poskytol príslušný orgán (rozsudok z 18. júna 2013, Schenker & Co. a i., C-681/11, EU:C:2013:404, bod 41). Generálna advokátka okrem toho v tejto veci ako minimálnu požiadavku uznania legitímnej dôvery uviedla, že správne alebo súdne rozhodnutie musí byť vydané presne k tým skutkovým a právnym otázkam, pre ktoré sa dotknutý podnik odvoláva na omyl pri posudzovaní zákazu, ktorý vylučuje zavinenie, a že možno uplatniť len tie výroky štátneho orgánu alebo súdu, ktoré sú výslovne obsahom príslušného rozhodnutia, nie však iné závery, ktoré z neho možno nanajvyš implicitne odvodiť (návrhy, ktoré predniesla generálna advokátka Kokott vo veci Schenker a i., C-681/11, EU:C:2013:126, bod 91). V prípade hypotetického súhlasu alebo informácie, ktoré sa predpokladajú v hypotetickom prípade otázky, by táto požiadavka nebola splnená, pretože v takom prípade chýbajú výslovné a presné vyjadrenia orgánu ku konkrétnemu skutkovému stavu.
- 33 Zásada efektivity tiež svedčí v neprospech zohľadnenia hypotetického schválenia. Ak by členský štát dal týmto spôsobom výrobcam automobilov možnosť dopustiť sa omylu pri posudzovaní zákazu, predmetní poškodení by nedostali žiadnu náhradu škody. Primeranosť výšky náhrady škody a tiež odstrašujúci účinok sankcií v prípade porušenia, ako to Súdny dvor EÚ považuje za potrebné, by neboli zaručené.
- 34 Prejudiciálne otázky I písm. a) až c) sú vo všetkých predložených právnych sporoch relevantné pre rozhodnutie. Ak sa na jednu z otázok odpovie záporne, hypotetické schválenie Kraftfahrtbundesamt by nebolo relevantné pre občianskoprávne nároky kupujúceho vozidla na náhradu škody voči výrobcovi, ktoré treba posúdiť.
- 35 O druhej prejudiciálnej otázke: Táto otázka sa týka iba piateho konania. Ak sa na ňu odpovie kladne, žalobca môže v zásade požadovať náhradu škody.
- 36 Je sporné, či je výrobca automobilov, ktorý dodal softvérovú aktualizáciu so zakázaným rušiacim zariadením v zmysle článku 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007, povinný poskytnúť vlastníčkovi vozidla náhradu škody, keď mu zakázaným rušiacim zariadením nainštalovaným s aktualizáciou vznikne škoda.

- 37 Vnútroštátne právo v tejto súvislosti popiera, že by došlo k porušeniu zákona na ochranu tretej osoby, pretože toto porušenie spočíva vo vydaní nesprávneho osvedčenia o zhode výrobcom vozidla. Pri aktualizácii sa nevydáva žiadne nové osvedčenie o zhode. Aktualizácia preto nie je vhodným východiskom pre zodpovednosť výrobcu automobilov za náhradu škody podľa § 823 ods. 2 BGB v spojení s § 6 ods. 1, § 27 ods. 1 EG-FGV. Tiež sa argumentuje tým, že škoda zakladajúca zodpovednosť vzniká uzavretím nechcenej kúpnej zmluvy. Následne vykonané opatrenia, napríklad aktualizácia, už nemohli byť dôvodom rozhodnutia o kúpe.
- 38 Podľa práva Únie môže však byť nevyhnutné, aby mal vlastník vozidla v takom prípade právo na náhradu škody. V prospech toho svedčí skutočnosť, že dodaním a inštaláciou aktualizácie výrobcu vytvára nezákonnú situáciu, ktorá je v rozpore s osvedčením o zhode. Rovnako ako pri uvedení vozidla so zakázaným rušiacim zariadením na trh, aj pri aktualizácii so zakázaným rušiacim zariadením hrozí, že príslušný orgán zakáže prevádzku. Správanie výrobcu, ktoré zakladá zodpovednosť a možno ho vytknúť, spočíva podľa názoru vnútroštátneho súdu v dodaní a nainštalovaní zakázaného teplotného okna. Toto treba považovať za rozhodujúci východiskový bod pre zodpovednosť výrobcu automobilov, a nie vydanie nepresného osvedčenia o zhode alebo následné rozhodnutie o kúpe. Nepresnosť osvedčenia o zhode je len nevyhnutným dôsledkom inštalácie zakázaného rušiaceho zariadenia a ďalším možným dôsledkom je rozhodnutie kupujúceho o kúpe na základe správnosti osvedčenia o zhode.
- 39 Nemôže záležať na tom, že pri aktualizácii nebude vydané nové osvedčenie o zhode. Výrobca týmto v súlade s § 3 ods. 6 EG-FGV v spojení s článkom 3 bodom 36 smernice 2007/46 osvedčí, že vozidlo zo série typu schváleného podľa tejto smernice spĺňa všetky právne predpisy v čase jeho výroby. Osvedčenie o zhode je platné počas celého obdobia prevádzky vozidla. Ak výrobca dodatočne zmení stav vozidla neprípustným spôsobom, tento certifikát sa nevyhnutne stane nesprávnym.
- 40 O tretej prejudiciálnej otázke: BGH popiera nárok kupujúceho voči výrobcovi na vrátenie kúpnej ceny výmenou za vrátenie vozidla (tzv. náhrada škody *veľkého rozsahu*), ak bola škoda spôsobená iba z nedbanlivosti, pretože právo kupujúceho na ekonomické sebaurčenie je chránené iba v prípade poškodenia v rozpore s dobrými mravmi, a nielen v prípade poškodenia z nedbanlivosti. BGH vidí právom Únie chránený záujem nadobúdateľa, aby neutrpel žiadnu stratu majetku v zmysle rozdielovej hypotézy, a schvaľuje pre nadobúdateľa v súlade s § 823 ods. 2 BGB v spojení s § 6 ods. 1 a § 27 ods. 1 EG-FGV iba právo na náhradu škody *malého rozsahu*, t. j. len peňažný nárok.
- 41 Podľa normatívu BGH musí sudca voľne odhadnúť výšku rozdielovej škody s prihliadnutím na všetky okolnosti. Pritom treba zohľadniť, že z dôvodu účinnosti podľa práva Únie musí odhadovaná škoda tvoriť najmenej 5 % zo zaplatenej kúpnej ceny, ale z dôvodu proporcionality nesmie byť vyššia ako 15 % zaplatenej kúpnej ceny. Pri znižovaní výšky škody by sa mali zohľadniť výhody vyplývajúce

z používania a zostatková hodnota vozidla v rozsahu, v akom prevyšujú hodnotu vozidla v čase uzavretia kúpnej zmluvy (zaplatená kúpna cena znížená o náhradu škody). Podľa názoru BGH je to v súlade s právom Únie, pričom sa zohľadňuje požiadavka účinných a odrádzajúcich sankcií.

- 42 Je však otázne, či započítanie výhody vyplývajúcej z používania voči výške náhrady škody je v súlade s právom Únie. Keby sa poškodenému kupujúcemu museli podľa normatívu BGH z nároku na náhradu škody malého rozsahu odpočítať výhody vyplývajúce z používania, dostal by v závislosti od intenzity používania vozidla nižšiu náhradu škody. Neexistuje na to žiadny zjavný objektívny dôvod. Keď používa svoje vlastné vozidlo, neobohacuje sa. Preto sa javí ako svojvoľné, keď sa škoda zníži na základe intenzity používania.
- 43 Podľa práva Únie je vhodné, aby si kupujúci dal započítať najazdené kilometre, ak uplatňuje takzvanú náhradu škody veľkého rozsahu, konkrétne právo na vrátenie kúpnej ceny za vydanie vozidla. V tejto situácii generálny advokát Rantos považuje za nutné započítať výhody vyplývajúce zo skutočného používania sporného vozidla voči vráteniu kúpnej ceny, pretože ochrana práv zaručených smernicou 2007/46 nesmie viesť k bezdôvodnému obohateniu (návrhy, ktoré predniesol generálny advokát Rantos vo veci Mercedes-Benz Group [zodpovednosť výrobcov vozidiel so zabudovanými rušiacimi zariadeniami], C-100/21, EU:C:2023:229, bod 61 a nasl.).
- 44 To však podľa názoru zastávaného v tomto prípade nemôže platiť, ak kupujúci požaduje len náhradu škody malého rozsahu. Pretože potom si vozidlo ponechá vo svojom vlastníctve. Použitie je na jeho vlastný účet a jeho vozidlo stráca hodnotu. Tým, že používa vozidlo, sa teda v žiadnom prípade neobohacuje. Započítanie výhod vyplývajúcich z používania voči náhrade škody malého rozsahu tiež pravdepodobne povedie k neprimeraným výsledkom, a tým poruší zásadu účinnosti. Generálny advokát Rantos zdôrazňuje, že započítanie nemôže viesť k tomu, že kupujúci v konečnom dôsledku nezíska žiadnu náhradu vznikutej škody (bod 62). Presne o ten prípad by ale išlo podľa metódy započítania BGH, ak by kupujúci v čase rozhodovania súdu intenzívne využíval svoje vozidlo.
- 45 Okrem toho paušálne obmedzenie rozdielovej škody podľa judikatúry BGB na sumu maximálne 15 % kúpnej ceny je pravdepodobne v rozpore s právom Únie, pretože je v rozpore so zásadou efektivity, keďže znížená hodnota vozidiel z dôvodu nainštalovaného rušiaceho zariadenia bude často vyššia ako 15 % kúpnej ceny. Schematická horná hranica BGH vo výške 15 % však neumožňuje vnútroštátnym súdom, aby to vzali do úvahy. Treba vziať do úvahy aj skutočnosť, že podľa BGB môže kupujúci požadovať len finančnú náhradu škody, ale vozidlo si musí ponechať. Ak je potom tento peňažný nárok obmedzený na sumu 15 % z kúpnej ceny, tak nemožno primerane zohľadniť záujem kupujúceho vozidla o primeranú náhradu.
- 46 Ak na prejudiciálnu otázku 3 písm. a) treba odpovedať záporne, tak by potom v predložennom konaní nemali byť započítané výhody vyplývajúce z používania,

pokiaľ prevyšujú hodnotu vozidla pri uzavretí kúpnej zmluvy (kúpna cena znížená o náhradu škody). Intenzita používania vozidla a zostatková hodnota by nebola relevantná.

- 47 V prípade zápornej odpovede na prejudiciálnu otázku 3 písm. b) možno v druhom a štvrtom konaní, v ktorom sa výška náhrady škody ponecháva na voľnú úvahu súdu, priznať ako náhradu škody aj sumy vyššie ako 15 % kúpnej ceny. V prvom konaní by potom okrem požadovanej náhrady škody vo výške 15 % kúpnej ceny mohli byť ako ďalšia položka škody priznané náklady na financovanie, keďže za náklady na financovanie možno vo všeobecnosti poskytnúť náhradu.

PRACOVNÝ DOKUMENT