

Vec C-668/23

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

Dátum podania:

13. november 2023

Vnútroštátny súd:

Landgericht Ravensburg

Dátum rozhodnutia vnútroštátneho súdu:

27. október 2023

Žalobcovia:

YH

JD

CN

XU

LO

Žalovaná:

Volkswagen AG

Predmet konania vo veci samej

Nariadenie (ES) č. 715/2007 – Dieselové vozidlo – Recirkulácia 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 vnútroštátne predpisy

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 Crafter 2.0 TDI bolo uvedené na trh s dieselovým motorom, ktorý vyrobila žalovaná. Je nesporné, že recirkulácia výfukových plynov vozidla sa znižuje mimo takzvaného teplotného okna v závislosti od poklesu vonkajších teplôt. Znižovanie sa začína pri teplote nižšej ako +15 °C. To vedie k vyšším emisiám NO_x (= oxid dusíka) pri prevádzke vozidla mimo teplotného okna. Žalobca oprávnený odpočítať daň na vstupe kúpil vozidlo za 9 242,86 eura netto s počtom najjazdených kilometrov 145 726 km.
- 3 Žalobca sa domnieva, že bol poškodený úmyselne a v rozpore s dobrými mravmi, pretože vozidlo má zakázané rušiaci zariadenia. Pokiaľ ide o motor, žalobca tvrdí, že ide o typ EA288. Žalobca požaduje vyplatenie sumy 6 868,91 eura (kúpna cena znížená o primeranú hodnotu užívania) výmenou za vydanie a prevod vlastníctva

vozidla. Subsidiárne požaduje náhradu škody, ktorej výšku ponecháva na voľnú úvahu vnútroštátneho súdu, minimálne sumu 1 648,50 eura (= 15 % kúpnej ceny brutto vo výške 10 999 eur), zníženú o náklady na financovanie vo výške 203,66 eura, a ďalej, aby súd konštatoval, že žalovaná je povinná poskytnúť žalobcovi náhradu škody, ktorá je žalobcovi spôsobovaná v dôsledku manipulácie s emisiami.

- 4 Žalovaná navrhuje, aby vnútroštátny súd žalobu zamietol. Žalovaná tvrdí, že vo vozidle je zabudovaný motor EA189, ktorý však na rozdiel od iných motorov tohto typu nemá „žiadnu aktívnu prepínaciu logiku“ ako ostatné motory EA198. Podľa názoru žalovanej je teplotné okno dovolené. K tomu uvádza, že je nutné na bezpečnú jazdu. Žalovaná preventívne uvádza, že došlo k neodvratiteľnému omylu pri posudzovaní zákazu, a spolieha sa na hypotetické schválenie Kraftfahrtbundesamt (Spolkový úrad pre motorovú dopravu, Nemecko).
- 5 Druhé konanie: Vozidlo VW Sharan 2.0 TDI bolo uvedené na trh s dieselovým motorom typu EA189, ktorý vyrobila žalovaná. Bolo vybavené zakázaným rušiacim zariadením (rozpoznávanie skúšobného zariadenia s „prepínaciu logikou“). Príkazmi zo 14. a 15. októbra 2015 Kraftfahrtbundesamt (Nemecko) nariadil žalovanej, aby odstránila toto zakázané rušiacie zariadenie z vozidiel, ktoré uviedla na trh. Aktualizácia, ktorú vyvinula žalovaná a Kraftfahrtbundesamt ju povolil, bola vo vozidle nainštalovaná 10. apríla 2017. Po aktualizácii sa vo vozidle nachádza teplotné okno. Zníženie recirkulácie výfukových plynov začína pri teplote nižšej ako +15 °C. To vedie k vyšším emisiám NO_x (= oxid dusíka) pri prevádzke vozidla mimo tepelného okna. Žalobca kúpil vozidlo za 23 950 eur s počtom najjazdených kilometrov 59 600 km.
- 6 Žalobca sa domnieva, že ho žalovaná poškodila úmyselne a v rozpore s dobrými mravmi. Žalobca požaduje vyplatenie sumy 23 950 eur zníženej o primeranú hodnotu užívania výmenou za vydanie a prevod vlastníctva vozidla. Subsidiárne požaduje náhradu škody, ktorej výšku ponecháva na voľnú úvahu vnútroštátneho súdu, a to od 5 % do 15 % kúpnej ceny.
- 7 Žalovaná navrhuje, aby vnútroštátny súd žalobu zamietol. Žalovaná považuje teplotné okno za dovolené a tvrdí, že je nutné pre bezpečnú prevádzku vozidla. Žalovaná preventívne uvádza, že došlo k neodvratiteľnému omylu pri posudzovaní zákazu a spolieha sa na hypotetické schválenie Kraftfahrtbundesamt (Nemecko).
- 8 Tretie konanie: Vozidlo VW T6 Multivan 2.0 TDI bolo uvedené na trh s dieselovým motorom typu EA288, ktorý vyrobila žalovaná. Žalobca kúpil vozidlo z 44 647 eur s počtom najjazdených kilometrov približne 20 km. Vozidlo má teplotné okno. Toto spôsobuje vyššie emisie NO_x pri prevádzke vozidla mimo teplotného okna.
- 9 Žalobca sa domnieva, že existenciou zakázaných rušiacich zariadení bol v rozpore s dobrými mravmi uvedený do omylu a poškodený. Žalobca tvrdí, že vozidlo má

najmä rozpoznávanie skúšobného zariadenia, ktoré počas emisnej kontroly spôsobuje, že miera recirkulácie výfukových plynov sa zvyšuje, kým katalyzátor SCR nedosiahne prevádzkovú teplotu +200 °C. Požaduje náhradu škody, ktorej výšku ponecháva na voľnú úvahu vnútroštátneho súdu, a to najmenej 15 % kúpnej ceny, subsidiárne žiada náhradu škody, ktorú ponecháva na voľnú úvahu vnútroštátneho súdu, a to vo výške od 5 % do 15 % kúpnej ceny.

- 10 Žalovaná žiada, aby vnútroštátny súd žalobu zamietol. Žalovaná považuje teplotné okno za dovolené. K tomu nakoniec uvádza, že recirkulácia výfukových plynov sa znižuje pri teplote okolia „cca +12 °C“. Žalovaná ďalej tvrdí, že na rozdiel od ostatných vozidiel T6 ovládanie motora nikdy nemalo rozpoznávanie skúšobného zariadenia, rýchlosť recirkulácie výfukových plynov sa skôr zníži, keď katalyzátor SCR dosiahne prevádzkovú teplotu +200 °C za všetkých jazdných podmienok. Od tejto prevádzkovej teploty však systém SCR výrazne prispieva k zníženiu NO_x, takže limitné hodnoty sú napriek tomu dodržané. Žalovaná preventívne uvádza, že došlo k neodvratiteľnému omylu pri posudzovaní zákazu, a spolieha sa na hypotetické schválenie Kraftfahrtbundesamt (Nemecko).
- 11 Štvrté konanie: Vozidlo VW Golf 2.0 TDI bolo uvedené na trh s dieselovým motorom typu EA288, ktorý vyrobila žalovaná. Vozidlo má rozpoznávanie skúšobného zariadenia. Žalobkyňa kúpila vozidlo za 13 980 eur s počtom najjazdených kilometrov 61 911 km.
- 12 Žalobkyňa sa domnieva, že bola poškodená úmyselne a v rozpore s dobrými mravmi. Rozpoznávanie skúšobného zariadenia považuje za zakázané a domnieva sa, že okrem toho ide aj o zakázané teplotné okno. Žalobkyňa požaduje vyplatiť 11 039,09 eura (kúpna cena znížená o hodnotu užívania vo výške 2 940,91 eura) výmenou za vydanie a prevod vlastníctva vozidla a subsidiárne náhradu škody vo výške 2 097 eur (= 15 % kúpnej ceny).
- 13 Žalovaná navrhuje, aby vnútroštátny súd žalobu zamietol. Žalovaná pripúšťa, že softvér používa rozpoznávanie skúšobného zariadenia na to, aby sa NSK pred testovacou jazdou úplne regeneroval a aby sa regeneroval v presne definovaných časových bodoch v rámci NEDC. Tým sa proces merania zameriava na tie emisie NO_x, ktoré vznikajú počas NEDC. Žalovaná považuje rozpoznávanie skúšobného zariadenia za dovolené, pretože deaktivácia nemá merateľný vplyv na emisie, v žiadnom prípade však nie sú prekročené limitné hodnoty emisií. Aj teplotné okno je podľa žalovanej dovolené. Žalovaná k tomu uvádza, že recirkulácia výfukových plynov je vďaka svojmu veľmi pokročilému systému 100 % aktívna pri teplote od -24 °C do +70 °C. Žalovaná preventívne uvádza, že došlo k neodvratiteľnému omylu pri posudzovaní zákazu, a spolieha sa na hypotetické schválenie Kraftfahrtbundesamt (Nemecko).
- 14 Piate konanie: Vozidlo VW T5 Multivan 2.0 TDI bolo na trh uvedené s motorom typu EA189, ktorý vyrobila žalovaná. Existencia teplotného okna je nesporná. V stave pri uvedení na trh a pri kúpe žalobcom sa znižovanie recirkulácie výfukových plynov začalo pri teplote +18 °C. To vedie k vyšším emisiám NO_x,

keď je vozidlo v prevádzke mimo teplotného okna. Žalobca oprávnený odpočítat daň na vstupe kúpil vozidlo za cenu 41 974,91 eura (netto) s počtom najazdených kilometrov 9 350 km.

- 15 Žalobca považuje teplotné okno za zakázané. Žalobca sa domnieva, že ho žalovaná poškodila úmyselne a v rozpore s dobrými mravmi. Žalobca požaduje platbu vo výške 41 974,79 eura zníženú o vyčisliteľnú hodnotu užívania výmenou za odovzdanie a prevod vlastníctva vozidla, subsidiárne náhradu škody vo výške 6 296,22 eura (15 % kúpnej ceny netto).
- 16 Žalovaná navrhuje, aby vnútroštátny súd žalobu zamietol. Žalovaná podáva námietku premlčania. Podľa názoru žalovanej teplotné okno predstavuje dovolené rušiacie zariadenie, pretože je nevyhnutné pre bezpečnú jazdu. Okrem toho sa odvoláva na to, že od 17. októbra 2022 je k dispozícii dobrovoľná a bezplatná aktualizácia softvéru na rozšírenie teplotného okna, v dôsledku čoho sa po nainštalovaní tohto softvéru recirkulácia výfukových plynov znižuje až od teploty +9,76 °C. Žalovaná sa domnieva, že ak si žalobca túto aktualizáciu nenainštaluje, dopúšťa sa porušenia povinnosti minimalizovať škodu.
- 17 Žalovaná preventívne uvádza, že došlo k neodvratiteľnému omylu pri posudzovaní zákazu a odvoláva sa pritom na hypotetické schválenie Kraftfahrtbundesamt (Nemecko).

Zhrnutie odôvodnenia návrhu

- 18 Úvodné poznámky: V prvom, druhom, treťom a piatom konaní zakázané rušiacie zariadenie v zmysle článku 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007 pravdepodobne vždy existovalo pri kúpe vozidla. Vo štvrtom konaní rozpoznanie skúšobného zariadenia predstavuje silný náznak existencie zakázaného rušiaceho zariadenia.
- 19 V prípade vozidiel v prvom, druhom, treťom a piatom konaní sa recirkulácia výfukových plynov redukuje najneskôr od teploty okolia +12 °C, a preto podľa názoru vnútroštátneho súdu ide o zakázané teplotné okno, ktoré nie je prípustné ani výnimočne podľa článku 5 ods. 2 písm. a) nariadenia č. 715/2007.
- 20 Okrem toho v týchto konaniach zrejme tiež chýba aj ďalšie kritérium podľa článku 5 ods. 2 druhej vety písm. a) nariadenia č. 715/2007, že rušiacie zariadenie nemôže byť aktívne väčšinu roka, pretože pri vozidlách v troch vyššie uvedených konaniach sa recirkulácia výfukových plynov zníži najneskôr od teploty okolia cca +12 °C. Priemerné ročné teploty v Nemecku sú však nižšie ako cca +12 °C.
- 21 Vo štvrtom konaní je sporné, či teplotné okno a/alebo rozpoznanie skúšobného zariadenia vedú za normálnych jazdných podmienok k zvýšeniu emisií. V tomto konaní teda nie je preukázané, že ide o zakázané rušiacie zariadenie v zmysle článku 3 bodu 10 a článku 5 ods. 2 prvej vety nariadenia č. 715/2007, hoci rozpoznanie skúšobného zariadenia treba považovať za silnú indíciu, že to tak je.

- 22 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.
- 23 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 preto, že výrobca porušil európsku právnu úpravu emisií.
- 24 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.
- 25 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 skutočnosti, 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 dokáže. K tejto téme sa predkladá prvá prejudiciálna otázka
- 26 V druhom 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“), zrejme premĺčané. Po nainštalovaní aktualizácie v podobe teplotného okna, ktorú dodala žalovaná, má však vozidlo nové zakázané rušiacie zariadenie. Je sporné, či má vlastník vozidla právo na náhradu škody voči výrobcovi, ak je poškodený rušiacim zariadením nainštalovaným s aktualizáciou. To je predmetom druhej prejudiciálnej otázky.
- 27 Právo na náhradu škody podľa § 823 ods. 2 BGB v spojení s § 6 ods. 1, § 27 ods. 1 EG-FGV je podľa judikatúry BGH zamerané na tzv. náhradu škody *malého rozsahu*, teda na zaplatenie 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 používania 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.
- 28 K jednotlivým prejudiciálnym otázkam: Vyjadrenia vnútroštátneho súdu k nim prevažne zodpovedajú vyjadreniam k prejudiciálnym otázkam návrhu na začatie prejudiciálneho konania C-666/23 (pozri body 25 až 47 zhrnutia tohto návrhu).