

**Vec C-308/23**

**Doplňujúce uznesenie k návrhu na začatie prejudiciálneho konania**

**Dátum podania:**

1. august 2023

**Vnútroštátny súd:**

Landgericht Duisburg

**Dátum rozhodnutia vnútroštátneho súdu:**

21. júl 2023

**Žalobca:**

YV

**Žalovaná:**

Mercedes-Benz Group AG

---

PRACOVNÝ DOKUMENT

[*omissis*]

**LANDGERICHT DUISBURG  
(KRAJINSKÝ SÚD DUISBURG, Nemecko)**

UZNESENIE

V sporovej právnej veci

YV [*omissis*]

– žalobcu –

[*omissis*]

proti

Mercedes-Benz Group AG, pôvodne Daimler AG, [*omissis*] Stuttgart.

– žalovanej –

[*omissis*]

1. občianskoprávny senát Landgericht Duisburg (Krajinský súd Duisburg)

[*omissis*]

**rozhodol:**

21. júla 2023

Súd doplňujúc svoje uznesenie z 26. apríla 2023 žiada, aby Súdny dvor Európskej únie v konaní o prejudiciálnych otázkach začatom na základe uznesenia o podaní návrhu na začatie prejudiciálneho konania z 26. apríla 2023 zodpovedal aj nasledujúce ďalšie prejudiciálne otázky, článok 267 ZFEÚ:

10. Je účelom právnej úpravy smernice Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra 2007, najmä článku 18 ods. 1 a článku 3 bodu 36 uvedenej smernice aj zvlášť chrániť individuálneho nadobúdateľa vozidla pred tým, aby realizoval nadobudnutie vozidla nevyhovujúceho požiadavkám práva Európskej únie, ktoré by nerealizoval, keby mal vedomosť o tom, že vozidlo nevyhovuje požiadavkám práva Európskej únie, pretože si to neprial?
11. Musí byť výrobca vozidla v prípade svojho porušenia ustanovení smernice Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra 2007, resp. vnútroštátnych predpisov vydaných na jej základe, najmä

porušenia zákazu vydania nesprávneho osvedčenia o zhode, bez ohľadu na odpoveď na predchádzajúcu otázku podľa práva Únie, vždy alebo aspoň v určitých prípadoch povinný v plnom rozsahu oslobodiť nadobúdateľa od následkov nadobudnutia vozidla, ktoré nezodpovedá normatívom práva Európskej únie, zakladajúceho sa na tomto porušení, a tak mu, ak o to požiada, – prípadne výmenou za odovzdanie a prevod vlastníctva vozidla a so započítaním hodnoty prípadných iných výhod, ktoré nadobúdateľ vozidla získal na základe nadobudnutia vozidla – nahradiť náklady na nadobudnutie vozidla? Ak je to tak len v určitých prípadoch: V ktorých prípadoch je to tak?

12. V prípade zápornej odpovede na jedenástu otázku alebo v prípade kladnej odpovede len pre určité prípady: Je obmedzenie nároku na náhradu škody kupujúceho vozidla, ktoré nezodpovedá normatívom práva Európskej únie týkajúcim sa jeho emisií výfukových plynov a/alebo kvality jeho systému regulácie emisií, na sumu, o ktorú kupujúci nadobudol vozidlo drahšie so zreteľom na riziká spojené s neprípustným rušiacim zariadením, vždy v súlade s normatívmi práva Európskej únie, keď výrobca iba z nedbanlivosti vydal nesprávne osvedčenie o zhode vozidla, z ktorého vyplýva jeho zhoda so všetkými právnymi aktmi v čase jeho výroby? Ak to takto nie je vždy: V ktorých prípadoch to takto nie je?
13. V prípade kladnej odpovede na dvanástu otázku: Je obmedzenie nároku na náhradu škody kupujúceho vozidla, ktoré nezodpovedá normatívom práva Európskej únie týkajúcim sa jeho emisií výfukových plynov a/alebo kvality jeho systému regulácie emisií, na sumu, o ktorú kupujúci nadobudol vozidlo drahšie so zreteľom na riziká spojené s neprípustným rušiacim zariadením, avšak najviac na 15 % kúpnej ceny, vždy v súlade s normatívmi práva Európskej únie, keď výrobca iba z nedbanlivosti vydal nesprávne osvedčenie o zhode vozidla, z ktorého vyplýva jeho zhoda so všetkými právnymi aktmi v čase jeho výroby? Ak to takto nie je vždy: V ktorých prípadoch to takto nie je?

## I.

Skutkový stav, ktorý je základom tohto sporu, vyplýva, pokiaľ je to relevantné pre návrh na začatie prejudiciálneho konania, z uznesenia senátu z 26. apríla 2023 uvedeného vo výroku rozhodnutia a okrem toho zo spisu 1 O 223/20 - Landgericht Duisburg (Krajinský súd Duisburg) už predloženého Súdnemu dvoru Európskej únie (vec C-308/23).

## II.

Podnetom pre doplnenie prejudiciálnych otázok formulovaných v uvedenom uznesení o prejudiciálne otázky 10 a 11 formulované vo výroku sú výklady

Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor, Nemecko) v jeho rozsudkoch z 26. júna 2023 (sp. zn. Via ZR 335/21, Via ZR 533/21 a Via ZR 1031/22), ktoré boli vydané s prihliadnutím na rozsudok Súdneho dvora Európskej únie z 21. marca 2023 (sp. zn. C-100/21).

## 1.

Senát, ako vyplýva z jeho už spomínaného uznesenia z 26. apríla 2023, vyvodil zo smernice Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra 2007 [ďalej len „smernica 2007/46“] zákaz vydať nesprávne osvedčenie o zhode pre vozidlo, pre ktoré sa podľa článku 18 ods. 1 a článku 3 bodu 36 uvedenej smernice vydáva osvedčenie o zhode – toto zodpovedá aj chápaniu Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor) (pozri najmä rozsudok z 26. júna 2023, č. k. Via ZR 335/21, tam bod 23) –, a ďalej zo spomínaného rozsudku Súdneho dvora Európskej únie z 21. marca 2023 vyvodil, že tento zákaz má slúžiť aj na ochranu individuálneho nadobúdateľa pred nadobudnutím vozidla nevyhovujúceho požiadavkám práva Európskej únie.

V úvahách Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor) v jeho troch rozsudkoch uvedených pred bodom 1 však vidí podnet pre nové hlbšie skúmanie otázky, či ustanovenia smernice 2007/46, najmä však zákaz vydania nesprávneho osvedčenia o zhode pre vozidlo, slúžia aj na osobitnú ochranu individuálneho nadobúdateľa pred tým, aby realizoval nadobudnutie vozidla nevyhovujúceho požiadavkám práva Európskej únie, ktoré by nechcel realizovať a ani nerealizoval, keby mal vedomosť o skutočných okolnostiach, teda chrániť aj jeho právo na hospodárske sebaurčenie a najmä jeho záujem nebyť navádzaný na vytváranie nechceného záväzku.

Ak je to takt prichádza do úvahy nárok podľa § 823 ods. 2 [Bürgerliches Gesetzbuch (občiansky zákonník), ďalej len „BGB“] v spojení s § 6 ods. 1 [EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (nariadenie o ES schvaľovaní motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, jako aj systémov, konstrukčných častí a samostatných technických celkov pre tieto vozidlá), ďalej len „EG-FGV“] vydaného na základe smernice 2007/46 na vrátenie kúpnej ceny výmenou za odovzdanie a prevod vlastníctva vozidla a s odpočítaním hodnoty úžitkov získaných vďaka vozidlu, ktorý v tejto sporovej veci uplatňuje žalobca, inak len vtedy, keď je odpoveď na otázku 11 formulovanú vo výroku aspoň pre tento prípad kladná alebo keď – čo v tomto prípade na základe aktuálneho skutkového stavu tak nebude – by malo byť konštatované úmyselné poškodenie žalobcu žalovanou v rozpore s dobrými mravmi [v druhom prípade sa Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor) kladne vyjadruje o zodpovedajúcom nároku, pozri napríklad rozsudok Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor) z 25. mája 2020, č. k. VI ZR 252/19].

Nárok uplatňovaný žalobcom existuje na základe § 823 ods. 2 BGB, keď je individuálny nadobúdateľ vozidla – to je v tomto prípade žalobca – ustanoveniami

smernice 2007/46 a teda aj vnútroštátnymi právnymi predpismi vydanými na základe tejto smernice – v tomto prípade § 6 ods. 1 EG-FGV – chránený aj osobitne pred tým, aby realizoval nadobudnutie vozidla nevyhovujúceho požiadavkám práva Európskej únie, ktoré by nechcel realizovať a ani nerealizoval, keby mal vedomosť o skutočných okolnostiach, inými slovami, ak má byť ustanoveniami smernice 2007/46 a teda aj vnútroštátnymi predpismi vydanými na jej základe chránená aj všeobecná sloboda konania a ako jej prejav právo na hospodárske sebaurčenie nadobúdateľa – v tomto prípade žalobcu –, teda záujem nebyť navádzaný na vytváranie nechceného záväzku, a to vo forme, že – prípadne aj nedbanlivostné – vydanie nesprávneho osvedčenia o zhode vedie k nároku nadobúdateľa voči výrobcovi na náhradu nákladov nadobudnutia, najmä na vrátenie kúpnej ceny zaplatenej predávajúcemu, vyplývajúceho z právnej úpravy právnych následkov protiprávneho konania [pozri najmä rozsudok Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor) z 26. júna 2023, č. k. Via ZR 335/21, tam najmä body 20 a 23]. Potom totiž nechcené nevýhodné nadobudnutie vozidla už samo osebe spadá do oblasti ochrany porušeného zákona, to znamená do tej oblasti, pred ktorou by mal porušený zákon nadobúdateľa chrániť. To je podľa ponímania Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor) predpokladom pre nárok na oslobodenie od následkov nadobudnutia vozidla voči výrobcovi vozidla v tom zmysle, že toto nadobudnutie bude vo výsledku pre nadobúdateľa – v tomto prípade žalobcu – úplne navrátené do pôvodného stavu, podľa § 823 ods. 2 BGB [pozri najmä rozsudok Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor) z 26. júna 2023, č. k. Via ZR 335/21, tam najmä bod 20].

Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor) takýto ochranný účel ustanovení smernice 2007/46 a predpisov nemeckého práva vydaných na základe tejto smernice ani naďalej nevidí [pozri najmä rozsudok Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor) z 26. júna 2023, č. k. Via ZR 335/21, tam bod 19 a body 24 a nasl.]. Záujem chránený právom Únie vidí len v tom, aby uzavretím zmluvy o kúpe motorového vozidla z dôvodu porušenia európskeho práva týkajúceho sa emisií výfukových plynov výrobcom vozidla (kupujúci) neutrpel majetkovú ujmu v zmysle hypotézy rozdielu [Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor) už citovaný rozsudok, tam bod 32]. Ochrana právom Únie sa však podľa názoru Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor) nevzťahuje na záujem kupujúceho nebyť viazaný zmluvou [Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor) už citovaný rozsudok, tam bod 19].

Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor) preto len na podklade samotného porušenia ustanovení uvedenej smernice v spojení s § 6 a § 27 ods. 1 EG-FGV a § 823 ods. 2 BGB nepriznáva nadobúdateľovi vozidla nárok na náhradu nákladov na nadobudnutie vozidla – prípadne výmenou za odovzdanie a prevod vlastníctva vozidla a so započítaním hodnoty iných výhod získaných na základe nadobudnutia vozidla –, ako ho v tomto prípade uplatňuje žalobca (strana 2 písomného vyhotovenia žaloby z 18. augusta 2020, list 2 spisu, strana 1 písomného podania z 23. mája 2022, list 729 spisu, strany 1 a nasl. zápisnice z pojednávania zo 17. februára 2023, list 820/124 a nasl. spisu), ale iba nárok na náhradu rozdielovej škody, ktorú je v prípade potreby nutné zistiť a ktorá sa zistí

na základe porovnania majetkového stavu, ktorý nastal v dôsledku udalosti zakladajúcej zodpovednosť, s majetkovým stavom, ktorý by nastal bez tejto udalosti [pozri najmä rozsudok Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor) z 26. júna 2023, č. k. Via ZR 335/21, tam bod 40].

Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor) považuje za škodu vymáhateľnú len na základe porušenia ustanovení uvedenej smernice v spojení s § 6 a § 27 ods. 1 EG-FGV a § 823 ods. 2 BGB – len – tú sumu, o ktorú nadobúdateľ nadobudol predmet kúpy drahšie so zreteľom na riziká spojené s neprípustným rušiacim zariadením [rozsudok Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor) z 26. júna 2023, č. k. Via ZR 335/21, tam bod 40], pričom tento nárok obmedzuje dolnou hranicou 5 % a hornou hranicou 15 % kúpnej ceny [Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor) ibidem, tam body 73 a 75].

Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor) k tomu uvádza, že právny stav európskeho práva je rozsudkom Súdneho dvora Európskej únie z 21. marca 2023 (č. k. C-100/21) vyjasnený v tom zmysle, že právo Európskej únie nepožaduje uvedenie kupujúceho motorového vozidla vybaveného neprípustným rušiacim zariadením do postavenia, ako keby kúpnu zmluvu neuzavrel, teda aby bol záujem na odstúpení od kúpnej zmluvy zahrnutý do vecnej oblasti ochrany podľa § 6 ods. 1 a § 27 ods. 1 EG-GFV [rozsudok Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor) z 26. júna 2023, č. k. Via ZR 335/21, tam bod 23].

Z uvedeného rozsudku Súdneho dvora Európskej únie z 21. marca 2023 však senát nevyvodzuje žiadne informácie o tom, či ustanovenia smernice 2007/46 majú individuálneho nadobúdateľa chrániť aj špecificky pred tým, aby realizoval nadobudnutie vozidla nevyhovujúceho požiadavkám práva Európskej únie, ktoré by nechcel realizovať a teda ani nerealizoval, keby mal vedomosť o skutočných okolnostiach, a teda v tomto smere chrániť jeho slobodu voľby, a už len preto vyžadujú, aby mu bol v prípade porušenia ustanovení uvedenej smernice a vnútroštátnych predpisov vydaných na jej základe výrobcom – najmä porušenia zákazu vydať nesprávne osvedčenie o zhode – zo strany výrobcu voči nemu zaručený nárok na úplné oslobodenie od následkov zmluvy zakladajúcej sa na tomto porušení, teda, ak sa toho domáha, nahradiť mu – prípadne výmenou za jeho odovzdanie a prevod vlastníctva k nemu a so započítaním hodnoty iných výhod získaných na základe nadobudnutia vozidla – náklady na nadobudnutie vozidla, ako to žalobca žiada v tomto prípade.

Senát preto považuje za potrebné podľa článku 267 ZFEÚ predložiť Súdnemu dvoru Európskej únie aj ďalšiu otázku č. 10 formulovanú vo výroku so žiadosťou o odpoveď.

## 2.

Nezávisle od vyššie uvedeného senát nevyklučuje ani to, že právo Európskej únie, najmä zásada efektivity, ktorej sa dovoľáva rozsudok Súdneho dvora Európskej únie z 21. marca 2023 (tam bod 93), vyžaduje, aby bol nadobúdateľovi vozidla –

v tomto prípade žalobcovi – v prípade, že výrobca – v tomto prípade žalovaná – vydal osvedčenie o zhode, ktoré nesprávne osvedčuje zhodu vozidla so všetkými právnymi predpismi v čase jeho výroby, priznaný nárok na náhradu nákladov na nadobudnutie vozidla výmenou za jeho vrátenie a so započítaním úžitkov získaných vďaka vozidlu.

Naproti tomu v takom prípade prichádza do úvahy aj nárok iba na nahradenie sumy zmenšenia majetku, ktoré postihlo nadobúdateľa, pričom však nadobúdateľ dostane len sumu peňazí a vozidlo si musí ponechať. Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor) priznáva nadobúdateľovi len takýto nárok, ktorý navyše obmedzuje čo do výšky, ak sa nestalo, že výrobca konal úmyselne a zámerne poškodil nadobúdateľa v rozpore s dobrými mravmi alebo ho dokonca podviedol [v jednotlivostiach rozsudok Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor) z 26. júna 2023, č. k. Via ZR 335/21].

Senát každopádne považuje za možné, že už vtedy, keď záujem chránený právom Európskej únie spočíva iba v tom, aby uzavretím zmluvy o kúpe motorového vozidla nedošlo k majetkovej ujme z dôvodu porušenia predpisov Európskej únie týkajúcich sa emisií výfukových plynov výrobcom vozidla, právo Európskej únie, najmä s prihliadnutím na zásadu efektivity prikazuje poskytnúť žalobcovi voči výrobcovi nárok na to, aby ho v plnej miere oslobodil od nadobudnutia vozidla, teda aby mu nahradil náklady na nadobudnutie vozidla – prípadne výmenou za odovzdanie vozidla a prevod vlastníctva k nemu a so započítaním hodnoty iných výhod získaných na základe nadobudnutia vozidla. Toto považuje za možné najmä vtedy, keď je účelom ustanovení smernice 2007/46 práve aj ochrana slobody individuálneho nadobúdateľa vozidla v zmysle uvedenom vyššie v bode 1.

Nárok s takýmto obsahom je v konečnom dôsledku možné ľahko a spravidla bez vypracovania znaleckého posudku pomerne presne zistiť aj čo do výšky; musí sa odhadnúť iba očakávaný celkový počet najazdených kilometrov, ktorý sa má zohľadniť pri započítavaní výhod, čo však neznamená veľké ťažkosti. Nadobúdateľovi vozidla poskytuje komplexnú ochranu proti jeho nevýhodám, pretože všetky jeho nevýhody sú kompenzované.

Neprimeranosť alebo neadekvátnosť „sankcie“ spočívajúcej v takomto nároku na náhradu škody senát nenachádza, pretože výrobca vozidla musí zodpovedať len za nevýhody nadobúdateľa a za to dostáva výhody, ktoré nadobúdateľ nadobudnutím vozidla získal – či už odovzdaním vozidla a prevodom vlastníctva k nemu alebo započítaním hodnoty iných získaných výhod. Výrobca môže, ak je to technicky možné, uviesť vozidlo do riadneho stavu a znova ho scudziť a tak zmierniť svoju stratu vyplývajúcu z porušenia práva.

Naproti tomu nárok iba na nahradenie sumy vyjadrujúcej rozdiel v majetku, ktorý vznikol z dôvodu ekonomicky nevýhodného nadobudnutia vozidla nezodpovedajúceho normatívom práva Európskej únie, je pre nadobúdateľa vozidla nevýhodný. To platí najmä vtedy, keď sa za vymáhateľnú škodu považuje

len suma, o ktorú nadobúdateľ nadobudol vozidlo drahšie so zreteľom na riziká spojené s neprípustným rušiacim zariadením [pozri rozsudok Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor) z 26. júna 2023, č. k. Via ZR 335/21, tam bod 40].

Ani túto posledne menovanú sumu nie je jednoduché vyčíslit' najmä v prípade neistoty o tom, či na základe toho, že vozidlo nezodpovedá normatívom práva Európskej únie, bude v budúcnosti vozidlo vyradené z prevádzky a v skutočnosti vždy vtedy, keď je výška rozdielu v majetku sporná, to nejde bez nákladného posudku. Ak rovnako ako Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor) (rozsudok z 26. júna 2023, č. k. Via ZR 335/21), tam body 42 in fine a 76 na účely určovania rozdielu v majetku použijeme len samotný čas uzavretia zmluvy, vždy bude existovať neistota o tom, či – z hľadiska rozhodného dňa relevantného pre vyčíslenie škody – bude vozidlo v budúcnosti vyradené z prevádzky. Takáto neistota však ešte môže existovať aj v deň posledného ústneho pojednávania o skutkových otázkach. Na základe toho môže mať význam pri vyčísl'ovaní škody aj vtedy, keď odchylné od judikatúry Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor) pre vyčísl'ovanie škody použijeme čas posledného ústneho pojednávania o skutkových otázkach.

Toto hľadisko podnecuje k pochybnostiam o tom, či sa obmedzením nároku nadobúdateľa vozidla nevyhovujúceho normatívom práva Európskej únie, pokiaľ ide o jeho emisie výfukových plynov a/alebo jeho systém kontroly emisií, voči výrobcovi vozidla, ktorý porušil ustanovenia smernice 2007/46, na nárok len na nahradenie zníženia jeho majetku v dôsledku nadobudnutia vozidla vyjadreného sumou peňazí nadobúdateľovi vozidla nadmerne nesťahuje získanie primeranej náhrady škody spôsobom, ktorý je v rozpore s právom Únie (pozri rozsudok Súdneho dvora Európskej únie z 21. marca 2023, č. k. C-100/21, tam bod 93).

Pri podrobnejšom posúdení nie sú k dispozícii východiskové body na to, ako by sa mohol vyčíslit' nárok na náhradu škody s takýmto obsahom. Rozdiel v majetku sa dá ťažko spoľahlivo vyčíslit', keďže nie je zrejmé, ako sa veci vyvinú v budúcnosti, to znamená, ako budú reagovať úrady a aké technické možnosti na odstránenie prípadných (ešte) existujúcich neprípustných prepínacích logík a riadiacich jednotiek, ako aj nepriaznivých účinkov zmeny konfigurácie riadenia vozidla sa nájdu. To platí najmä vtedy, keď v súlade s úvahami Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor) v jeho rozsudku z 26. júna 2023 (č. k. Via ZR 335/21), tam body 42 in fine a 76, má byť pre vyčíslenie rozdielu v majetku smerodajné porovnanie majetku iba vo vzťahu k času uzavretia zmluvy, ale rovnako aj vtedy, keď sa v tomto ohľade vychádza z času posledného ústneho pojednávania o skutkových otázkach, kým bude ďalší vývoj týkajúci sa príslušného vozidla neistý, pretože ešte je nejasné, či bude nariadené jeho vyradenie z prevádzky alebo či budú potrebné nejaké technické opatrenia – ktoré prípadne môžu byť spojené s inými nevýhodami.

Na rozdiel od toho, čo bez bližšieho odôvodnenia uvádza Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor) (už citovaný rozsudok, bod 78), v prípade spornosti ťažko možno bez znaleckého posudku vyčíslit' výšku rozdielu v majetku



a neurčitostiam, ktoré je viac alebo menej možné prekonať len odhadom škody, sa ťažko bude dať vyhnúť aj po získaní znaleckého posudku. V každom prípade, rozhodujúci sudca – rovnako ako zaiste väčšina jeho kolegov – nemá odborné znalosti, aby čo i len v náznakoch vecne správne odhadol „rozdielovú škodu“ podľa kritérií, ktoré stanovil Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor) v bode 76 už citovaného rozsudku. Nie je technikom a nemá ani prehľad o praxi orgánov vydávajúcich povolenia na prevádzku motorových vozidiel, takže na základe vlastných odborných znalostí ani len v náznakoch nemôže posúdiť kritériá, ktoré Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor) v bode 76 už citovaného rozsudku považoval za rozhodujúce, a to nevýhody spojené s použitím nepovoleného rušiaceho zariadenia, najmä riziko úradných príkazov, rozsah možných prevádzkových obmedzení a pravdepodobnosť ich výskytu s ohľadom na individuálne okolnosti prípadu, a už vôbec nie vo vzťahu k času uzavretia zmluvy. Tým viac to platí vtedy, keď sa technické skutočnosti, na ktorých sa zakladá odhad škody, stanú spornými. Ani ostatní členovia senátu nie sú vyškolení technici a pokiaľ je príslušnému samosudcovi známe, nemajú ani bližší prehľad o praxi orgánov vydávajúcich povolenia na prevádzku motorových vozidiel. Rozhodujúcemu sudcovi nie je známe, že by čo i len jeden zo sudcov Landgericht Duisburg (Krajinský súd Duisburg) bol technik a mal by odborné znalosti potrebné pre posúdenie otázok, ktoré v tomto prípade prichádzajú do úvahy.

Samosudca, a ani senát v zložení kolégia, keďže nemá dostatok vlastných odborných znalostí, nemôže bez znalca posúdiť ani závažnosť konkrétneho porušenia práva, ktoré je základom zodpovednosti, pre cieľ práva Únie dodržať určité emisné limity, ktorú Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor) (už citovaný rozsudok, bod 77), považoval za smerodajnú pre vyčíslenie nároku na náhradu škody. Senát totiž bez nákladného znaleckého posudku založeného na meraniach nemôže ani v náznakoch zistiť, resp. ani len odhadnúť, aké hodnoty emisií vozidlo na základe porušenia práva vykazuje a aké by vykazovalo bez porušenia práva.

K tomu sa pridáva komplikácia, že žalobcovia mnohokrát – tak je to aj v tomto prípade (v jednotlivostiach strana 31 písomného vyhotovenia žaloby, list 32 spisu) – tvrdia existenciu nepriaznivých účinkov zmeny konfigurácie riadiaceho systému vozidla vykonanej na účely odstránenia protiprávneho stavu vozidla a výrobcovia vozidiel ju následne popierajú – aj v tomto prípade žalovaná tvrdí, že hodnota vozidla sa z dôvodu tvrdenej vady neznížila a ani sa neskrátila jeho životnosť (strana 46 vyjadrenia k žalobe, list 266 spisu), čo implikuje aj popieranie zníženia hodnoty vozidla z dôvodu aktualizácie softvéru, ktorá je podľa jej vyjadrenia už nahraná do vozidla (strana 15 písomného podania žalovanej zo 14. júla 2022, list 785 spisu), samosudca príslušný v tomto prípade neočakáva ani jeden prípad, v ktorom by výrobca uznal žalobcom tvrdené nevýhody zmeny konfigurácie riadiaceho systému vozidla vykonanej na účely odstránenia protiprávneho stavu vozidla –, takže aj na určenie týchto nepriaznivých účinkov, ktoré sa musí zohľadniť pri výpočte rozdielu v majetku, súd musí dať vyhotoviť prípadne veľmi nákladné znalecké posudky.

Keď je dôkazné bremeno na strane žalobcu, je podľa nemeckého občianskeho procesného práva žalobca povinný zaplatiť preddavok na náklady na znalecké posudky, ktoré si súd musí vyžiadať, čo žalobca, ktorý neuzavrel zodpovedajúce poistenie právnej ochrany, spravidla nie je schopný zvládnuť, prinajmenšom nie bez ďalšieho. Aj keď by žalobca, ktorý nemá poistenie právnej ochrany, bol schopný zložiť preddavok na potrebný znalecký posudok, tak od toho upustí s odôvodnením „nevyplatí sa to“, pretože náhrada škody, ktorú chce dodatočne dosiahnuť, nie je taká vysoká, že by sa pri zohľadnení procesných rizík (riziko úplnej alebo čiastočnej nepreukázateľnosti) vyplatilo riziko preddavku na náklady na znalecký posudok vo výške prinajmenšom v oblasti stredu štvorciferných súm eur. To platí predovšetkým pri zohľadnení judikatúry Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor), podľa ktorej dodatočná náhrada škody, ktorú možno dosiahnuť, je v každom prípade 15 % kúpnej ceny (horná hranica) - 5 % kúpnej ceny (dolná hranica) = 10 % kúpnej ceny. Treba sa obávať, že veľký počet nadobúdateľov vozidiel nevyhovujúcich normatívom práva Európskej únie týkajúcich sa emisií výfukových plynov a systému kontroly emisií upustí od uplatňovania nahradenia zníženia majetku, ktoré im patrí podľa výkladov Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor), iba z dôvodu nákladnosti, resp. pri tom uplatňovaní nebudú trvať na potrebnom vykonaní dôkazov v tomto smere, čo nakoniec povedie k tomu istému.

Tomuto problému sa dá bez námahy vyhnúť vyčíslením nároku nadobúdateľa na náhradu škody na nahradenie nákladov na nadobudnutie, prípadne znížených o hodnotu získaných výhod a výmenou za vrátenie vozidla.

K tomu sa pridáva skutočnosť, že v prípade poskytnutia nároku na nahradenie iba rozdielu v majetku, ktorý možno len odhadnúť a nemožno ho skutočne spoľahlivo zistiť, vyjadreného sumou peňazí podľa názoru senátu existuje riziko, že na základe nedostatočných možností určenia výšky nároku nadobúdateľ na konci nedostane primeranú náhradu.

Ak rovnako ako Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor) ako smerodajný čas pre posúdenie zmenšenia majetku použijeme čas uzavretia zmluvy, v extrémnom prípade sa môže stať, že nadobúdateľovi vozidla bude vozidlo do jedného mesiaca po jeho nadobudnutí vyradené z prevádzky, ale on nedostane z tohto dôvodu náhradu škody vo výške takmer 100 % kúpnej ceny, ale iba podstatne nižšiu náhradu škody, podľa judikatúry Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor) (rozsudok z 26. júna 2023, č. k. Via ZR 335/21) nie viac ako 15% kúpnej ceny. Bez ďalšieho sú mysliteľné aj menej extrémne prípady „chybného odhadu“ s následkom, že nadobúdateľ nedostane skutočne primeranú náhradu škody, a treba sa ich obávať.

Aj keď ako smerodajný čas použijeme čas posledného ústneho pojednávania o skutkových okolnostiach, môže dôjsť – aj keď nie v takej extrémnej miere ako v prvom uvedenom prípade – k nedostatočnej kompenzácii. Nadobúdateľovi vozidla sa totiž môže stať aj to, že jeho vozidlo bude vyradené z prevádzky mesiac po poslednom ústnom pojednávaní o skutkových otázkach, takže

zmenšenie majetku, ktoré ho postihlo, je väčšie ako zmenšenie majetku odhadnuté v čase posledného ústneho pojednávania; to platí najmä vtedy, keď by náhrada škody mala byť obmedzená na 15 % kúpnej ceny. Aj v tomto smere je mysliteľné takmer nekonečné množstvo ďalších prípadových konštelácií chybného odhadu s následkom neprimeraného odškodnenia nadobúdateľa vozidla a treba sa ich obávať.

Ako už vyplýva z vyššie uvedeného, najmä úvahy Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor) o hornej hranici škody, ktorá sa má odhadovať a ktorá má byť vo výške 15 %, vzbudzujú u senátu obavy: Senátu sa javí ako vysoko pravdepodobné, že časti kupujúcich vozidiel porušujúcich predpisy európskeho práva týkajúce sa emisií výfukových plynov sa takýmto obmedzením nároku na náhradu škody spôsobom, ktorý je v rozpore s normatívmi práva Európskej únie, znemožňuje získanie primeranej náhrady, pretože ich škoda je v skutočnosti vyššia ako 15 % kúpnej ceny. Senát nenachádza žiadnu indíciu pre to, z akého dôvodu by sa rozdiel v majetku mal nevyhnutne obmedziť najviac na tento podiel kúpnej ceny [Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor), už citovaný rozsudok, body 73 a 75].

Z tých istých dôvodov senát považuje prinajmenšom za možné aj to, že – úplne nezávisle od hornej hranice vymáhateľnej sumy vo výške 15 % kúpnej ceny – časti kupujúcich vozidiel porušujúcich predpisy európskeho práva týkajúce sa emisií výfukových plynov sa obmedzením nároku na náhradu škody na tú sumu, o ktorú kupujúci nadobudol vozidlo drahšie so zreteľom na riziká spojené s neprípustným rušiacim zariadením [Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor), rozsudok z 26. júna 2023, č. k. Via ZR 335/21, tam bod 40], spôsobom, ktorý je v rozpore s normatívmi práva Európskej únie, znemožňuje získanie primeranej náhrady, pretože ich škoda je v skutočnosti vyššia ako táto suma.

Aj riziku možnej nedostatočnej kompenzácie existujúcemu z týchto hľadísk sa dá bez námahy vyhnúť tým, že sa nárok nadobúdateľa voči výrobcovi vozidla, ktoré nevyhovuje právnym normatívom Európskej únie, ak sa toho domáha, určí na nahradenie nákladov na nadobudnutie tohto vozidla – prípadne výmenou za odovzdanie vozidla a prevod vlastníctva k nemu a so započítaním iných výhod získaných z nadobudnutia vozidla.

Z toho vyplývajú pochybnosti senátu o tom, či obmedzenie nároku nadobúdateľa vozidla, ktoré nezodpovedá normatívom práva Európskej únie, na náhradu škody voči výrobcovi toho vozidla, ktorý porušil ustanovenia smernice 2007/46, na nárok na nahradenie rozdielu v majetku, ktorý sa musí vyčísliť sumou peňazí, zodpovedá normatívom práva Európskej únie, a to najmä vtedy, keď je rozdiel, ktorý sa v tomto smere má nahradiť, navyše zo strany Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor) v jeho vyššie mnohokrát citovanom rozsudku z 26. júna 2023 (č. k. Via ZR 335/21) zhora ohraničený. Rozhodnúť o tomto je však vecou Súdneho dvora Európskej únie, nie senátu, článok 267 ZFEÚ.

Senát nie je príslušný ani na posúdenie toho, do akej miery zakazuje obmedzenie nárokov nadobúdateľa vozidla nevyhovujúceho normatívom práva Európskej únie na nárok na nahradenie rozdielu v majetku spôsobeného nevýhodným nadobudnutím aj ochrana spotrebiteľa podľa európskeho práva – žalobca je, ako vyplýva z aktuálneho stavu veci, spotrebiteľom –, článok 267 ZFEÚ.

### 3.

Súd preto podľa článku 267 ZFEÚ musí vec predložiť Súdnemu dvoru Európskej únie aj so žiadosťou o rozhodnutie o otázkach 10 až 13 formulovaných vo výroku tohto rozhodnutia.

Odpoveď na ne je totiž relevantná pre ďalšie konanie v tejto veci a pre rozhodnutie o nej. Žalobca sa domáha vrátenia kúpnej ceny výmenou za náhradu výhod, ktoré by mu podľa chápania obsahu práva Európskej únie zo strany Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor) nemohli byť priznané podľa § 823 ods. 2 BGB. Len v prípade, že aspoň pre jeho prípad je odpoveď na aspoň jednu z otázok 10 a 11 formulovaných vo výroku kladná, je potom možné žalobcovi priznať to, čoho sa domáha, zatiaľ čo v opačnom prípade mu v každom prípade nemožno priznať to, čoho sa domáha. Ak je odpoveď na otázku 12 a prípadne aj 13 pre jeho prípad kladná, nárok, ktorý mu má byť priznaný, sa podľa judikatúry Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor) znižuje ďalej. Prinajmenšom vzhľadom na súčasný stav prejednávanej veci totiž nič nenasvedčuje tomu, že by sa žalovaná úmyselne dopustila protiprávneho konania, a to s ohľadom na tvrdenie žalovanej oznámené v uznesení senátu z 26. apríla 2023 a protichodné účinky predmetných prepínacích logík na rôzne typy emisií vozidla opísané v uznesení senátu z 26. apríla 2023. Tieto protichodné účinky vyplývajú najmä tiež z riadenia otvárania a zatvárania clony chladiča a tým dosahovaného vplyvu na chladenie motora.

[podpis]