

**Vec C-667/23**

**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:**

Gruß Verwaltungs-GmbH

FO

AT

PV

QZ

**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 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 Caravelle 2.0 TDI bolo uvedené na trh s dieselovým motorom typu EA288, ktorý vyrobila žalovaná. Žalobkyňa kúpila vozidlo ako nový automobil pochádzajúci z EÚ za cenu 38 185 eur. Je nesporné, že pri kúpe vozidla bolo k dispozícii tzv. teplotné okno. Mimo teplotného okna sa miera recirkulácie výfukových plynov znižuje postupne. To spôsobuje vyššie emisie NO<sub>x</sub> (= oxid dusíka) pri prevádzke vozidla mimo teplotného okna.
- 3 Žalobkyňa sa domnieva, že bola poškodená úmyselne a v rozpore s dobrými mravmi. Teplotné okno považuje za zakázané rušiacе zariadenie a tvrdí, že okrem toho existuje zakázané rozpoznávanie skúšobného zariadenia. Žalobkyňa požaduje vyplatenie náhrady škody, ktorej výšku ponecháva na voľnú úvahu vnútroštátneho súdu, ale minimálne sumu 9 546,25 eura (= 25 % kúpnej ceny) a subsidiárne zaplatenie sumy 5 727,75 eura (= 15 % kúpnej ceny).
- 4 Žalovaná navrhuje, aby vnútroštátny súd žalobu zamietol. Spochybňuje existenciu rozpoznávanie skúšobného zariadenia. K teplotnému oknu žalovaná napokon tvrdí, že sa rozprestiera v intervale od +12 °C do cca +39 °C. 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 Passat Variant Comfortline 2.0 TDI bolo na trh uvedené s motorom typu EA288, ktorý vyrobila žalovaná. Je nesporné, že vo vozidle je zabudované rozpoznávanie skúšobného zariadenia. Žalobca kúpil vozidlo za cenu 13 930 eur s počtom najjazdených kilometrov 93 350 km. Financoval ho úverom Volkswagen Bank.
- 6 Žalobca sa domnieva, že ho žalovaná poškodila úmyselne a v rozpore s dobrými mravmi. Rozpoznávanie skúšobného zariadenia považuje za zakázané a tvrdí, že existuje ďalšie zakázané zariadenie v podobe teplotného okna. Žalobca požaduje zaplatenie sumy vo výške 2 089,50 eura (= 15 % kúpnej ceny) a vrátenie nákladov na financovanie vo výške 409,20 eura.
- 7 Žalovaná navrhuje aby vnútroštátny súd žalobu zamietol. Žalovaná pripúšťa, že softvér používa rozpoznávanie skúšobného zariadenia na to, aby sa NSK pred testovacou jazdou NEDC úplne regeneroval na testovacie podmienky a aby sa v rámci NEDC regeneroval v presne definovaných časových bodoch. Tým sa proces merania zameriava na emisie NO<sub>x</sub>, ktoré vznikajú počas NEDC, a zabráni tomu, aby boli pripočítané emisie NO<sub>x</sub> z prechádzajúcich cyklov alebo vynechané emisie NO<sub>x</sub> vznikajúce počas cyklu. Okrem toho rozpoznávanie skúšobného zariadenia znamená, že v závislosti od teploty výfukových plynov a starnutia NSK sa teplota NSK v NEDC zvyšuje bezprostredne pred prvou regeneračnou udalosťou NSK. Žalovaná považuje rozpoznávanie skúšobného zariadenia za prípustné, pretože nemá merateľný vplyv na emisie, rozhodne však žiadny vplyv relevantný pre limitné hodnoty emisií NO<sub>x</sub>. Aj teplotné okno je podľa žalovanej dovolené. Žalovaná v tejto súvislosti tvrdí, že recirkulácia výfukových plynov je na 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).
- 8 Tretie konanie: Vozidlo VW Golf 2.0 TDI bolo na trh uvedené s dieselovým motorom typu EA288, ktorý vyrobila žalovaná. V prípade vozidla nesporne existuje rozpoznávanie skúšobného zariadenia. To vedie k vyšším emisiám NO<sub>x</sub> (= oxid dusíka) pri bežnej prevádzke vozidla. Žalobca kúpil vozidlo za 25 300 eur s počtom najjazdených kilometrov 20 km.
- 9 Žalobca sa domnieva, že ho žalovaná poškodila úmyselne a v rozpore s dobrými mravmi. Rozpoznávanie skúšobného zariadenia považuje za zakázané a tvrdí, že okrem neho existuje ďalšie zakázané rušiacie zariadenie v podobe teplotného okna. Žalobca žiada vyplatenie sumy, ktorej výšku ponecháva na voľnú úvahu vnútroštátneho súdu, avšak minimálne 6 325 eur (= 25 % kúpnej ceny), a subsidiárne zaplatenie sumy 3 795 eur (= 15 % kúpnej ceny).

- 10 Žalovaná navrhuje, aby vnútroštátny súd žalobu zamietol. Na svoju obhajobu sa odvoláva na rovnaké argumenty ako v druhom konaní.
- 11 Štvrté konanie: Vozidlo VW New Golf Sportsvan Highline 1.6 TDI bolo uvedené na trh s dieselovým motorom typu EA288, ktorý vyrobila žalovaná. Vo vozidle je nesporne zabudované rozpoznávanie skúšobného zariadenia. Žalobca kúpil vozidlo za 22 500 eur a s počtom najjazdených kilometrov 0 km.
- 12 Podľa názoru žalobcu ho žalovaná poškodila úmyselne a v rozpore s dobrými mravmi. Rozpoznávanie skúšobného zariadenia považuje za zakázané a tvrdí, že okrem neho existujú ďalšie zakázané rušiace zariadenia, okrem iného teplotné okno. Žalobca žiada o zaplatenie sumy 14 743,22 eura (vrátenie kúpnej ceny zníženej o hodnotu užívania vo výške 7 756,78 eura za 120 661 km najjazdených do podania žaloby) výmenou za vydanie a prevod vlastníctva motorového vozidla, subsidiárne o zaplatenie sumy 3 375 eur (= 15 % kúpnej ceny).
- 13 Žalovaná navrhuje, aby vnútroštátny súd žalobu zamietol. Na svoju obhajobu sa odvoláva na rovnaké argumenty ako v druhom konaní.
- 14 Piate konanie: Vozidlo VW Sharan 2.0 TDI bolo uvedené na trh s motorom typu EA288, ktorý vyrobila žalovaná. Vo vozidle je nesporne zabudované rozpoznávanie skúšobného zariadenia. Žalobca kúpil vozidlo za 42 980 eur s počtom najjazdených kilometrov 15 468 km.
- 15 Žalobca sa domnieva, že ho žalovaná poškodila úmyselne a v rozpore s dobrými mravmi. Rozpoznávanie skúšobného zariadenia považuje za zakázané a tvrdí, že okrem toho existujú ďalšie zakázané rušiace zariadenia, a to teplotné okno, ako aj vypnutie čistenia výfukových plynov a katalyzátora SCR v závislosti od otáčok. Žalobca požaduje zaplatenie sumy 27 313,47 eura (vrátenie kúpnej ceny zníženej o hodnotu užívania vo výške 15 666,53 eura za 103 714 km najjazdených do pojednávania) výmenou za vydanie a prevod vlastníctva motorového vozidla. Subsidiárne požaduje zaplatiť sumu 6 447 eur (= 15 % kúpnej ceny), ako aj to, aby súd konštatoval, že žalovaná je povinná nahradiť žalobcovi ďalšie budúce škody spôsobené zakázaným rušiacim zariadením.
- 16 Žalovaná navrhuje, aby vnútroštátny súd žalobu zamietol. Podľa názoru žalovanej nemajú byť ani rozpoznávanie skúšobného zariadenia, ani teplotné okno kvalifikované ako zakázané rušiace zariadenia. Žalovaná pripúšťa, že rozpoznávanie skúšobného zariadenia spôsobuje, že počas testovacej jazdy je po dosiahnutí prevádzkovej teploty katalyzátora SCR minimálne 200 °C zachovaný prevádzkový režim so zvýšenou mierou recirkulácie výfukových plynov, pričom v cestnej premávke v tomto momente sa prejde do prevádzkového režimu so zníženou mierou recirkulácie výfukových plynov. Rozpoznávanie skúšobného zariadenia spôsobuje aj to, že v NEDC sa s dávkovaním AdBlue do katalyzátora SCR začína pri prevádzkovej teplote približne 130 °C namiesto približne 150 °C v reálnej prevádzke na ceste. Žalovaná tvrdí, že nič z toho nemá žiadny merateľný vplyv na emisie NO<sub>x</sub>, v každom prípade žiadny vplyv, ktorý je relevantný pre

limitné hodnoty. Žalovaná v súvislosti s teplotným oknom uvádza, že recirkulácia výfukových plynov je na 100 % aktívna pri teplote od  $-24\text{ }^{\circ}\text{C}$  do  $+70\text{ }^{\circ}\text{C}$ . Žalovaná preventívne uvádza, že došlo k neodvratiteľnému omylu pri posudzovaní zákazu a spolieha sa na hypotetické schválenie Kraftfahrtbundesamt (Spolkový úrad pre motorovú dopravu, Nemecko)

### Zhrnutie odôvodnenia návrhu

- 17 Úvodné poznámky: V prvom konaní zrejme zakázané rušiacе zariadenie v zmysle článku 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007 existovalo pri kúpe vozidla. Vo štvrtom konaní v prospech toho svedčí silný náznak v podobe rozpoznávania skúšobného zariadenia.
- 18 Pri vozidle v prvom konaní sa recirkulácia výfukových plynov redukuje najneskôr od teploty okolia  $+12\text{ }^{\circ}\text{C}$ , 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.
- 19 Okrem toho v týchto konaniach zrejme chýba aj ďalšie kritérium podľa 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 redukuje najneskôr od teploty okolia cca  $+12\text{ }^{\circ}\text{C}$ . Priemerné ročné teploty v Nemecku sú však nižšie ako cca  $+12\text{ }^{\circ}\text{C}$ .
- 20 V ďalších štyroch konaniach je sporné, či teplotné okno a/alebo rozpoznávanie skúšobného zariadenia vedú za normálnych jazdných podmienok k zvýšeniu emisií. 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.
- 21 Na uplatnenie práva na náhradu škody podľa § 826 BGB musí existovať úmyselné a objektívne konanie páchatel'a v rozpore s dobrými mravmi. To však v predložených prípadoch zrejme chýba.
- 22 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“) ustanovenie § 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.
- 23 V prvom konaní sa žalovaná dopustila porušenia európskej právnej úpravy emisií formou zakázaného teplotného okna a v ďalších štyroch konaniach o tom existuje silný náznak v podobe rozpoznávania skúšobného zariadenia.

- 24 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
- 25 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 druhá prejudiciálna otázka
- 26 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 34 a 40 až 47 zhrnutia tohto návrhu).

PRACOVNÝ DOKUMENT