

Věc C-668/23

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

Datum doručení:

13. listopadu 2023

Předkládající soud:

Landgericht Ravensburg (Německo)

Datum předkládacího rozhodnutí:

27. října 2023

Žalobci:

YH

JD

CN

XU

LO

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. Musí výrobce vozidla, který vydal aktualizaci softwaru, nahradit nabyvateli vozidla škodu, pokud je v době nabytí vozidla vybaveno zakázaným odpojovacím zařízením ve smyslu čl. 5 odst. 2 nařízení (ES) č. 715/2007 instalovaným v rámci aktualizace softwaru a nabyvatel vozidla v důsledku toho utrpí škodu?
3. 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 části náhrady škody, a to v rozsahu v jakém 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 Crafter 2.0 TDI dotčené v této věci bylo na trh uvedeno s naftovým motorem vyrobeným žalovanou. Je nesporné, že u vozidla mimo takzvané teplotní okno v závislosti na poklesu venkovních teplot dochází ke snížení rychlosti recirkulace výfukových plynů. Snižování začíná při poklesu pod +15 °C. Tato okolnost vede k vyšším emisím NOx (= oxidů dusíku) při provozu vozidla mimo teplotní okno. Žalobce, který má nárok na odpočet daně, vozidlo zakoupil za 9 242,86 eura netto, přičemž mělo najeto 145 726 km.
- 3 Žalobce má za to, že mu byla úmyslně a v rozporu s dobrými mravy způsobena škoda, protože ve vozidle jsou zakázána odpojovací zařízení. Pokud jde o motor, žalobce tvrdí, že se jedná o typ EA288. Žalobce požaduje zaplacení částky ve výši 6 868,91 eura (kupní cena snížená o přiměřenou náhradu za užívání) oproti předání dotčeného vozidla a převedení vlastnického práva k němu. Podpůrně se domáhá náhrady škody, jejíž výše je ponechána na uvážení soudu, nejméně však částky ve výši 1 648,50 eura (= 15 % kupní ceny brutto ve výši 10 999 eur), navýšené o náklady na financování ve výši 203,66 eura, a dále určení, že žalovaná je žalobci povinna nahradit škodu, kterou žalobce utrpí v důsledku manipulací s výfukovými plyny.
- 4 Žalovaná navrhuje, aby žaloba byla zamítnuta. Žalovaná tvrdí, že do vozidla byl namontován motor EA189, který však na rozdíl od ostatních motorů tohoto typu nemá „žádný aktivní přepínací systém“ jako jiné motory typu EA189. Žalovaná má za to, že teplotní okno je přípustné. V této souvislosti tvrdí, že je nutné pro

bezpečný provoz. 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 Sharan 2.0 TDI dotčené v této věci bylo na trh uvedeno s naftovým motorem typu EA189 vyrobeným žalovanou. Bylo vybaveno zakázaným odpojovacím zařízením (funkce rozpoznání provozu na zkušebním stavu s „přepínacím systémem“). Spolkový úřad pro motorová vozidla žalované rozhodnutími ze dne 14. a 15. října 2015 uložil, aby z vozidel, která uvedla na trh, toto zakázané odpojovací zařízení odstranila. Dne 10. dubna 2017 byla do vozidla instalována aktualizace vyvinutá žalovanou a odsouhlasená Spolkovým úřadem pro motorová vozidla. Po provedení aktualizace ve vozidle existuje teplotní okno. Snižování rychlosti recirkulace výfukových plynů začíná při poklesu pod + 15 °C. Tato okolnost vede k vyšším emisím NO_x (oxidů dusíku) při provozu vozidla mimo teplotní okno. Žalobce vozidlo zakoupil za 23 950 eur, přičemž mělo najeto 59 600 km.
- 6 Žalobce má za to, že mu žalovaná úmyslně a v rozporu s dobrými mravy způsobila škodu. Žalobce požaduje zaplacení částky ve výši 23 950 eur, snížené o přiměřenou náhradu za užívání, oproti předání dotčeného vozidla a převedení vlastnického práva k němu. Podpůrně se domáhá náhrady škody ve výši 5 % až 15 % kupní ceny, která je ponechána na uvážení soudu.
- 7 Žalovaná navrhuje, aby žaloba byla zamítnuta. Žalovaná považuje teplotní okno za přípustné a tvrdí, že je nezbytné pro bezpečný provoz vozidla. 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 T6 Multivan 2.0 TDI dotčené v této věci bylo na trh uvedeno s naftovým motorem typu EA288 vyrobeným žalovanou. Žalobce vozidlo zakoupil za 44 647 eur, přičemž mělo najeto přibližně 20 km. Ve vozidle je teplotní okno. Tento software vede ke zvýšení emisí NO_x při provozu vozidla mimo teplotní okno.
- 9 Žalobce má za to, že byl v důsledku existence zakázaných odpojovacích zařízení v rozporu s dobrými mravy oklamán a poškozen. Žalobce tvrdí, že vozidlo je vybaveno zejména funkcí rozpoznání provozu na zkušebním stavu, která [při provozu] na zkušebním stavu zajišťuje, že se míra recirkulace výfukových plynů zvyšuje až do dosažení provozní teploty SCR katalyzátoru +200 °C. Požaduje náhradu škody ve výši nejméně 15 % kupní ceny, která je ponechána na uvážení soudu, a podpůrně náhradu škody ve výši 5 % až 15 % kupní ceny, která je ponechána na uvážení soudu.
- 10 Žalovaná navrhuje zamítnutí žaloby. Teplotní okno považuje za přípustné. Žalovaná v této souvislosti naposledy tvrdila, že ke snížení rychlosti recirkulace výfukových plynů dochází při poklesu venkovní teploty pod „přibližně +12 °C“.

Žalovaná dále tvrdí, že na rozdíl od toho, jak je tomu u některých jiných vozidel třídy T6, řízení motoru u sporného vozidla nezahrnovalo nikdy funkci rozpoznání provozu na zkušebním stavu, spíše je to tak, že ke snížení míry recirkulace výfukových plynů při dosažení provozní teploty SCR katalyzátoru + 200 °C dochází za všech podmínek provozu. Od této provozní teploty však ke snížení emisí NO_x významně přispívá systém selektivní katalytické redukce (SCR), v důsledku čehož jsou i tak dodrženy mezní hodnoty. 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.

- 11 Čtvrté řízení: Vozidlo VW Golf 2.0 TDI dotčené v této věci bylo na trh uvedeno s naftovým motorem typu EA288 vyrobeným žalovanou. Vozidlo má funkci rozpoznání provozu na zkušebním stavu. Žalobce vozidlo zakoupil za 13 980 eur, přičemž mělo najeto 61 911 km.
- 12 Žalobkyně má za to, že jí byla úmyslně a v rozporu s dobrými mravy způsobena škoda. Funkci rozpoznání provozu na zkušebním stavu považuje za nepřipustnou a má za to, že vozidlo mimoto má nepřipustné teplotní okno. Žalobkyně požaduje zaplacení částky ve výši 11 039,09 eura (kupní cena snižená o náhradu za užívání ve výši 2 940,91 eura) oproti předání dotčeného vozidla a převodu vlastnického práva k němu a podpůrně náhradu škody ve výši 2 097 eur (= 15 % kupní ceny).
- 13 Žalovaná navrhuje, aby žaloba byla zamítnuta. Žalovaná připouští, že je pravda, že software využívá funkci rozpoznání provozu na zkušebním stavu k tomu, aby před zkušební jízdou došlo k úplné regeneraci LNT a aby se [LNT] v rámci NEDC regeneroval v bodech, které jsou časově přesně definovány. Díky tomu se proces měření zaměřuje na emise NO_x, která vznikají během NEDC. Žalovaná považuje funkci rozpoznání provozu na zkušebním stavu za přípustnou, protože [její] deaktivace nemá na emise žádný měřitelný dopad, přinejmenším by však nebyly překročeny mezní hodnoty emisí. Žalovaná považuje za přípustné i teplotní okno. Žalovaná v této souvislosti uvádí, že recirkulace výfukových plynů je díky velmi pokročilému systému recirkulace výfukových plynů 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.
- 14 Páté řízení: Vozidlo VW T5 Multivan 2.0 TDI dotčené v této věci bylo na trh uvedeno s naftovým motorem typu EA189 vyrobeným žalovanou. Je nesporné, že má teplotní okno. Ve stavu, v jakém se vozidlo nacházelo v době svého uvedení na trh a v době, kdy je zakoupil žalobce, začínalo snižování rychlosti recirkulace výfukových plynů při +18 °C. Tato okolnost vede k vyšším emisím NO_x při provozu vozidla mimo teplotní okno. Žalobce, který má nárok na odpočet daně, vozidlo zakoupil za cenu ve výši 41 974,79 eura (netto), přičemž mělo najeto 9 350 km.

- 15 Žalobce považuje teplotní okno za nepřijatelné. Žalobce má za to, že mu žalovaná úmyslně a v rozporu s dobrými mravy způsobila škodu. Žalobce požaduje zaplacení částky ve výši 41 974,79 [eura], snížené o náhradu za užívání, jejíž výše je třeba vyčíslit, oproti předání dotčeného vozidla a převedení vlastnického práva k němu, podřídně zaplacení částky ve výši 6 296,22 eura (15 % kupní ceny netto).
- 16 Žalovaná navrhuje, aby žaloba byla zamítnuta. Žalovaná vznáší námitku promlčení. Žalovaná má za to, že teplotní okno je přípustné odpojovací zařízení, protože je nutné pro bezpečný provoz. Mimoto se dovolává toho, že od 17. října 2022 je k dispozici nepovinná a bezplatná aktualizace softwaru rozšiřující teplotní okno, díky níž po instalaci tohoto softwaru dochází ke snižování rychlosti recirkulace výfukových plynů až od teploty +9,76 °C. Žalovaná má za to, že pokud si žalobce tuto aktualizaci nenainstaluje, porušuje svou povinnost ke zmírnění škody.
- 17 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

- 18 Úvodní poznámky: V prvním, druhém, třetím a pátém řízení zřejmě při zakoupení vozidla v daných vozidlech existovalo zakázané odpojovací zařízení ve smyslu čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007. Ve čtvrtém řízení nasvědčuje existenci zakázaného odpojovacího zařízení jako silná indicie funkce rozpoznání provozu na zkušebním stavu.
- 19 U vozidel dotčených v prvním, druhém, třetím a pátém 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 nepřijatelné teplotní okno, které podle čl. 5 odst. 2 písm. a) nařízení č. 715/2007 není přípustné ani výjimečně.
- 20 Kromě toho v těchto řízeních 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 uvedených [čtyřech] řízeních 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.
- 21 Ve čtvrtém řízení je sporné, zda teplotní okno nebo funkce rozpoznání provozu na zkušebním stavu za běžných podmínek provozu vedou ke zvýšení emisí. V tomto řízení 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.

- 22 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.
- 23 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 EG-FGV chrání zájem osoby, která vozidlo zakoupila, na tom, aby v důsledku porušení evropských právních předpisů o výfukových plynech ze strany výrobce neutrpěla majetkovou újmu.
- 24 Porušení evropských právních předpisů o výfukových plynech ze strany žalované v prvním, druhém, třetím a pátém řízení spočívá v nepřipustném teplotním okně a ve čtvrtém řízení mu nasvědčuje silná indicie v podobě funkce rozpoznání provozu na zkušebním stavu.
- 25 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 problematice se týká první předběžná otázka.
- 26 Ve druhém řízení je nárok na náhradu škody vzniklé v důsledku existence odpojovacího zařízení (funkce rozpoznání provozu na zkušebním stavu s „přepínacím systémem“) při uvedení vozidla na trh a jeho zakoupení pravděpodobně promlčen. Nicméně po instalaci aktualizace dodané žalovanou je ve vozidle nové zakázané odpojovací zařízení v podobě teplotního okna. Sporné je, zda má vlastník vozidla vůči výrobcovi nárok na náhradu škody, pokud mu je škoda způsobena odpojovacím zařízením nainstalovaným v rámci aktualizace. To je předmětem druhé předběžné otázky.
- 27 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 problematice se týká třetí předběžná otázka.
- 28 Jednotlivě k předběžným otázkám: Úvahy předkládajícího soudu se v tomto ohledu v podstatě shodují s úvahami týkajícími se předběžných otázek uvedených

v žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce ve věci C-666/23 (viz body 25 až 47 shrnutí této žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce).

PRACOVNÍ DOKUMENT