



Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (pátého senátu)

1. srpna 2025 *

„Řízení o předběžné otázce – Sbližování právních předpisů – Schvalování typu motorových vozidel – Směrnice 2007/46/ES – Článek 18 odst. 1 – Článek 26 odst. 1 – Článek 46 – Nařízení (ES) č. 715/2007 – Článek 5 odst. 2 – Motorová vozidla – Vznětový motor – Emise znečišťujících látek – Snižování emisí oxidů dusíku (NOx) omezené ‚teplotním oknem‘ – Odpojovací zařízení – Ochrana zájmů individuálního kupujícího vozidla vybaveného zakázaným odpojovacím zařízením – Instalace tohoto zařízení po uvedení vozidla do provozu – Nárok na náhradu škody na základě delikttní odpovědnosti výrobce tohoto vozidla – Důvod pro zproštění odpovědnosti – Nevyhnutelný omyl výrobce ohledně nepřípustnosti odpojovacího zařízení – Zásada efektivity – Přiměřená náhrada škody – Způsob výpočtu náhrady škody – Rozpětí náhrady škody“

Ve věci C-666/23,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná na základě článku 267 SFEU rozhodnutím Landgericht Ravensburg (zemský soud v Ravensburgu, Německo) ze dne 27. října 2023, došlým Soudnímu dvoru dne 9. listopadu 2023, v řízení

CM,

DS

proti

Volkswagen AG,

SOUDNÍ DVŮR (pátý senát),

ve složení: M. L. Arastey Sahún (zpravodajka), předsedkyně senátu, D. Gratsias, E. Regan, J. Passer a B. Smulders, soudci,

generální advokát: A. Rantos,

za soudní kancelář: A. Calot Escobar, vedoucí,

s přihlédnutím k písemné části řízení,

* Jednací jazyk: němčina.

s ohledem na vyjádření, která předložili:

- za CM: K. Borwieck, C. Douhaire, R. Geulen, R. Klinger, D. Krebs a L. Rhiel, Rechtsanwälte,
- za Volkswagen AG: T. André, M. de Lind van Wijngaarden a H.-P. Schroeder, Rechtsanwälte,
- za Evropskou komisi: J. Flett a M. Noll-Ehlers, jako zmocněnci,

s přihlédnutím k rozhodnutí, přijatému po vyslechnutí generálního advokáta, rozhodnout věc bez stanoviska,

vydává tento

Rozsudek

- 1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu čl. 5 odst. 2 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 [a o] přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla (Úř. věst. 2007, L 171, s. 1).
- 2 Tato žádost byla předložena v rámci dvou sporů mezi CM a DS na jedné straně a společností Volkswagen AG na straně druhé ve věci náhrady škody vzniklé v důsledku zakoupení vozidel vybavených nepřipustnými odpojovacími zařízeními.

Právní rámec

Unijní právo

Směrnice 1999/44/ES

- 3 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/44/ES ze dne 25. května 1999 o některých aspektech prodeje spotřebního zboží a záruk na toto zboží (Úř. věst. 1999, L 171, s. 12; Zvl. vyd. 15/04, s. 223) byla s účinností od 1. ledna 2022 zrušena směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/771 ze dne 20. května 2019 o některých aspektech smluv o prodeji zboží, o změně nařízení (EU) 2017/2394 a směrnice 2009/22/ES a o zrušení směrnice 1999/44/ES (Úř. věst. 2019, L 136, s. 28). Vzhledem k době rozhodné z hlediska skutečností sporů v původních řízeních se však směrnice 1999/44 na tyto spory nadále použije.
- 4 Článek 3 odst. 2 směrnice 1999/44 stanovil:
„V případě rozporu se smlouvou má spotřebitel nárok buď na bezplatné uvedení spotřebního zboží do stavu odpovídajícího smlouvě prostřednictvím opravy, nebo náhradního dodání zboží podle ustanovení odstavce 3 nebo na přiměřené snížení kupní ceny nebo na odstoupení od smlouvy podle ustanovení odstavců 5 a 6.“

Směrnice 2007/46//ES

5 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla (rámcová směrnice) (Úř. věst. 2007, L 263, s. 1), ve znění nařízení Komise (EU) č. 385/2009 ze dne 7. května 2009 (Úř. věst. 2009, L 118, s. 13) (dále jen „směrnice 2007/46“) byla s účinností od 1. září 2020 zrušena směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ze dne 30. května 2018 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o doзору nad trhem s nimi, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a č. 595/2009 a o zrušení směrnice 2007/46/ES (Úř. věst. 2018, L 151, s. 1). Vzhledem k době rozhodné z hlediska skutečností sporů v původních řízeních se však tato směrnice na tyto spory nadále použije.

6 Článek 3 směrnice 2007/46 v bodech 3, 5, 17 a 36 stanovil:

„Pro účely této směrnice a regulačních aktů uvedených v příloze IV se, není-li v nich stanoveno jinak, rozumí:

[...]

3) ‚schválením typu‘ postup, kterým členský stát osvědčuje, že určitý typ vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku vyhovuje příslušným správním ustanovením a technickým požadavkům;

[...]

5) ‚ES schválením typu‘ postup, kterým členský stát osvědčuje, že určitý typ vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku vyhovuje příslušným správním ustanovením a technickým požadavkům této směrnice a regulačních aktů uvedených v příloze IV nebo XI;

[...]

17) ‚typem vozidla‘ vozidla určité kategorie, jež se neodlišují alespoň v základních hlediscích uvedených v části B přílohy II. Typ vozidla může zahrnovat varianty a verze vymezené v části B přílohy II;

[...]

36) ‚prohlášením o shodě‘ dokument uvedený v příloze IX vydaný výrobcem a osvědčující, že vozidlo náležející do série typu schváleného v souladu s touto směrnicí splňovalo v době výroby požadavky všech regulačních aktů“.

7 Článek 8 odst. 6 této směrnice stanovil:

„Schvalovací orgán neprodleně uvědomí schvalovací orgány ostatních členských států o svém odmítnutí nebo odejmutí jakéhokoli schválení vozidla, společně s odůvodněním svého rozhodnutí.“

8 Článek 10 odst. 2 uvedené směrnice stanovil:

„Členské státy udělí ES schválení typu pro konstrukční část nebo samostatný technický celek, které odpovídají údajům v dokumentaci výrobce a splňují technické požadavky stanovené příslušnou zvláštní směrnicí nebo nařízením, jež jsou uvedeny v příloze IV.“

9 Článek 13 odst. 1 téže směrnice stanovil:

„Výrobce neprodleně sdělí členskému státu, který udělil ES schválení typu, každou změnu údajů zaznamenaných ve schvalovací dokumentaci. Členský stát rozhodne v souladu s pravidly stanovenými v této kapitole, který postup se má použít. V případě potřeby může členský stát po konzultaci s výrobcem rozhodnout, že je třeba udělit nové ES schválení typu.“

10 Článek 18 odst. 1 směrnice 2007/46 stanovil:

„Výrobce jako držitel ES schválení typu vozidla vydává prohlášení o shodě, jímž musí být opatřeno každé vozidlo, ať úplné, neúplné nebo dokončené, jež bylo vyrobeno ve shodě se schváleným typem vozidla.“

11 Článek 26 odst. 1 této směrnice stanovil:

„Aniž jsou dotčeny články 29 a 30, zaregistrují členské státy vozidla a povolí jejich prodej nebo uvedení do provozu pouze tehdy, jsou-li opatřena platným prohlášením o shodě vydaným v souladu s článkem 18.

Pokud jde o neúplná vozidla, členské státy jejich prodej povolí, avšak po dobu, po níž vozidla zůstanou neúplná, mohou odmítnout jejich definitivní registraci a uvedení do provozu.“

12 Článek 30 odst. 1 uvedené směrnice stanovil:

„Pokud členský stát, který udělil ES schválení typu, zjistí, že se nová vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky vybavené prohlášením o shodě nebo opatřené značkou schválení typu neshodují s typem, který tento členský stát schválil, přijme nezbytná opatření včetně, je-li to nezbytné, odejmutí schválení typu, aby byla vyráběná vozidla, konstrukční části nebo samostatné technické celky uvedeny ve shodu se schváleným typem. Schvalovací orgán tohoto členského státu uvědomí schvalovací orgány ostatních členských států o přijatých opatřeních.“

13 Článek 46 téže směrnice stanovil:

„Členské státy stanoví sankce za porušení této směrnice, a zejména zákazu, který je obsažen v článku 31 nebo z něj vyplývá, a regulačních aktů uvedených v části I přílohy IV a přijmou veškerá nezbytná opatření pro jejich uplatňování. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující. Členské státy oznámí Komisi tato ustanovení do 29. dubna 2009 a veškeré jejich následné změny jí oznámí co nejdříve.“

Nařízení č. 715/2007

14 V bodech 6 a 15 odůvodnění nařízení č. 715/2007 se uvádí:

„(6) Pro zlepšení kvality ovzduší a splnění mezních hodnot znečištění je zejména nutné výrazné snížení emisí oxidů dusíku z naftových vozidel. Podmínkou je splnění ambiciózních mezních hodnot ve fázi Euro 6, aniž by bylo nutné se vzdát výhod naftových motorů, pokud jde o spotřebu paliva a emise uhlovodíků a oxidu uhelnatého. Stanovení tohoto kroku pro snižování emisí oxidů dusíku již v rané fázi by poskytlo výrobcům vozidel jistotu, která jim umožní dlouhodobé, celoevropské plánování.

[...]

(15) Komise by měla pravidelně posuzovat potřebu revize nového evropského jízdního cyklu jako zkušebního postupu, který tvoří základ předpisů o ES schvalování typu s ohledem na emise. Je možné, že bude potřebná aktualizace nebo nahrazení zkušebních cyklů vzhledem ke změnám ve specifikacích vozidel a v chování řidičů. Je rovněž možné, že revize budou nutné k zajištění toho, aby skutečné emise odpovídaly emisím naměřeným při schvalování typu. Je také třeba zvážit použití přenosných měřicích systémů a zavedení způsobu právní úpravy spočívajícího ve stanovení mezních hodnot, které nelze překročit.“

15 Článek 3 bod 10 uvedeného nařízení stanoví:

„Pro účely tohoto nařízení a jeho prováděcích opatření se použijí tyto definice:

[...]

10) ‚odpojovacím zařízením‘ se rozumí konstrukční prvek vozidla, který snímá teplotu, rychlost vozidla, otáčky motoru, zařazený rychlostní stupeň, podtlak v sacím potrubí nebo jakýkoli jiný parametr, aby se aktivovala, měnila, zpomalovala nebo deaktivovala činnost jakékoli části systému regulace emisí, která snižuje účinnost systému regulace emisí za podmínek, jejichž výskyt lze očekávat při běžném provozu a používání vozidla“.

16 Článek 4 odst. 1 a 2 uvedeného nařízení stanoví:

„1. Výrobci prokáží, že všechna nová vozidla, která jsou prodávána, registrována nebo uváděná do provozu v [Evropském s]polečenství jsou typově schválena v souladu s tímto nařízením a jeho prováděcími opatřeními. Výrobci také prokáží, že všechna nová náhradní zařízení [k] regulaci znečišťujících látek, u nichž je požadováno schválení typu, která jsou prodávána nebo uváděná do provozu ve Společenství, jsou typově schválena v souladu s tímto nařízením a jeho prováděcími opatřeními.

Tyto povinnosti zahrnují splnění mezních hodnot emisí stanovených v příloze I a prováděcích opatření uvedených v článku 5.

2. Výrobci zajistí, že budou splněny postupy schvalování typu pro ověření shodnosti výroby, životnosti zařízení k regulaci znečišťujících látek a shodnosti v provozu.

Technická opatření, která výrobci přijmou, musejí kromě toho zajišťovat, že emise z výfuku a emise způsobené vypařováním budou v souladu s tímto nařízením účinně omezeny po celou

běžnou životnost vozidla za běžných podmínek používání. Proto se opatření pro shodnost v provozu kontrolují po uplynutí 5 let nebo po 100 000 km, podle toho, co nastane dříve. Zkoušky životnosti zařízení k regulaci znečišťujících látek prováděné v rámci schvalování typu musí platit pro dobu najetí 160 000 km. Pro účely splnění požadavků zkoušky životnosti by měli mít výrobci možnost provádět zkoušku stárnutí na zkušebním stavu, podle prováděcích opatření uvedených v odstavci 4.

Shodnost v provozu se ověřuje zejména u emisí z výfuku zkoušených podle emisních limitů uvedených v příloze I. Aby se zlepšila kontrola emisí způsobených vypařováním a emisí při nízké teplotě okolí, musí zkušební postupy přezkoumat Komise.“

17 Článek 5 odst. 1 a 2 téhož nařízení znějí:

„1. Výrobce vybaví vozidla tak, aby konstrukční části, které by mohly mít vliv na emise, byly navrženy, konstruované a namontované tak, aby vozidlo při běžném použití vyhovovalo tomuto nařízení a jeho prováděcím opatřením.

2. Použití odpojovacích zařízení snižujících účinnost systému regulace emisí se zakazuje. Zákaz neplatí v těchto případech:

a) potřeba tohoto zařízení je oprávněná z důvodu ochrany motoru proti poškození nebo poruše a bezpečného provozu vozidla nebo

b) zařízení je funkční pouze při startování motoru
nebo

c) podmínky jsou v podstatné míře zahrnuty do zkušebních postupů pro ověřování emisí způsobených vypařováním a průměrných emisí z výfuku.“

18 Podle článku 13 nařízení č. 715/2007 platí:

„1. Členské státy přijmou předpisy, které stanoví sankce za porušení ustanovení tohoto nařízení ze strany výrobců, a přijmou veškerá opatření nezbytná k jejich uplatnění. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující. [...]

2. K typům porušení podmínek, které podléhají sankci, patří:

[...]

d) používání odpojovacích zařízení;

[...]“

Nařízení č. 692/2008

19 Nařízení Komise (ES) č. 692/2008 ze dne 18. července 2008, kterým se provádí a mění nařízení č. 715/2007 (Úř. věst. 2008, L 199, s. 1), bylo pozměněno nařízením Komise (EU) č. 566/2011 ze dne 8. června 2011 (Úř. věst. 2011, L 158, s. 1) (dále jen „nařízení č. 692/2008“). Od 1. ledna 2022 bylo nařízení č. 692/2008 zrušeno nařízením Komise (EU) 2017/1151 ze dne 1. června 2017,

kterým se doplňuje nařízení č. 715/2007, mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES, nařízení č. 692/2008 a nařízení Komise (EU) č. 1230/2012 a zrušuje nařízení č. 692/2008 (Úř. věst. 2017, L 175, s. 1). Vzhledem k době rozhodné z hlediska skutečností sporů v původních řízeních se však nařízení č. 692/2008 na tyto spory nadále použije.

- 20 Článek 10 odst. 1 nařízení č. 692/2008 stanovil:

„Výrobce zajistí, aby náhradní zařízení k regulaci znečišťujících látek, jež mají být namontována do vozidel se ES schválením typu spadajících do oblasti působnosti [nařízení č. 715/2007], měla ES schválení typu jakožto samostatné technické celky ve smyslu čl. 10 odst. 2 [směrnice 2007/46] v souladu s článkem 12, článkem 13 a přílohou XIII tohoto nařízení.“

Německé právo

- 21 Bürgerliches Gesetzbuch (občanský zákoník, dále jen „BGB“) v § 276 stanoví:

„(1) Dlužník odpovídá za úmyslná jednání a jednání z nedbalosti, pokud nebyla dohodnuta rozšířená nebo zúžená odpovědnost nebo pokud nelze odpovědnost vyvodit z obsahu závazkového vztahu, zejména z přijetí jistoty nebo z převzetí rizika vyplývajícího z povahy věci. Ustanovení § 827 a § 828 se použijí obdobně.

(2) Z nedbalosti jedná osoba, která ve styku s druhými nepostupuje s náležitou péčí.

(3) Dlužník nemůže být předem zproštěn své odpovědnosti za úmyslné zavinění.“

- 22 Ustanovení § 823 BGB stanoví:

„(1) Kdo jinému úmyslně nebo z nedbalosti v rozporu s právem způsobí újmu na životě, těle, zdraví, svobodě, majetku nebo jiném právu, je povinen nahradit mu újmu, která v důsledku toho vznikla.

(2) Tutéž povinnost má každý, kdo poruší zákon určený k ochraně jiných osob. Je-li podle obsahu tohoto zákona jeho porušení možné i bez zavinění, vzniká povinnost náhrady pouze v případě zavinění.“

- 23 BGB v § 826 stanoví:

„Kdo jinému úmyslně a v rozporu s dobrými mravy způsobí újmu, je povinen mu ji nahradit.“

- 24 Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung – EG-FGV) [nařízení pro ES schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla (nařízení pro ES schvalování motorových vozidel), dále jen „EG-FGV“], ze dne 3. února 2011 v § 6 odst. 1 stanoví:

„Pro každé vozidlo, které je shodné se schváleným typem, vydá držitel ES schválení typu prohlášení o shodě podle článku 18 ve spojení s přílohou IX směrnice [2007/46]. Prohlášení o shodě musí být v souladu s čl. 18 odst. 3 směrnice [2007/46] upraveno tak, aby se zabránilo jeho padělání.“

25 EG-FGV v § 27 odst. 1 stanoví:

„Nová vozidla, samostatné technické celky nebo konstrukční části, pro které se vyžaduje prohlášení o shodě podle přílohy IX směrnice [2007/46], [...], mohou být nabízeny k prodeji, prodávány nebo uváděny do provozu v tuzemsku za účelem použití v silničním provozu pouze tehdy, je-li k nim přiloženo platné prohlášení o shodě. To neplatí pro vozidla ve smyslu článku 8 směrnice [2003/37].“

Spory v původních řízeních a předběžné otázky

- 26 Volkswagen je výrobcem motorových vozidel, která CM a DS zakoupili od profesionálních prodejců.
- 27 CM na základě objednávky ze dne 14. března 2016 nabyl za cenu 49 950 eur vozidlo značky Volkswagen vybavené vznětovým motorem typu EA 288. V okamžiku nabytí bylo toto vozidlo vybaveno systémem detekce zkušebního stavu, který byl odstraněn dne 10. října 2017 v návaznosti na aktualizaci dotčeného softwaru, jakož i dalším softwarem řízení motoru snižujícím míru recirkulace výfukových plynů, pokud venkovní teploty klesnou pod určitou hodnotu, což má za následek zvýšení emisí NOx. Tato recirkulace je tedy plně účinná pouze tehdy, když venkovní teplota neklesne pod tuto hodnotu (dále jen „teplotní okno“).
- 28 Z důvodu přítomnosti těchto dvou údajně nepřípustných odpojovacích zařízení se CM považuje za poškozeného úmyslným porušením veřejného pořádku a dobrých mravů ve smyslu § 826 BGB přičitatelného společnosti Volkswagen.
- 29 Žalobou podanou k Landgericht Ravensburg (Zemský soud v Ravensburgu, Německo), který je předkládajícím soudem, se CM z titulu náhrady škody domáhá zaplacení částky 8 938 eur, představující 20 % kupní ceny vozidla, a podpůrně náhrady škody, jejíž výši ponechal na uvážení uvedeného soudu, která však nesmí být nižší než 6 703,50 eura, což odpovídá 15 % kupní ceny.
- 30 Podle předkládacího rozhodnutí Volkswagen připouští, že systém detekce zkušebního stavu je součástí softwaru používaného za účelem snížení míry recirkulace výfukových plynů mimo nový evropský jízdní cyklus, pokud provozní teplota dosáhne 200 stupňů Celsia. Od této teploty přispívá systém selektivní katalytické redukce ke snížení emisí NOx, takže mezní hodnoty jsou i tak splněny.
- 31 K teplotnímu oknu tato společnost tvrdí, že ke snížení míry recirkulace výfukových plynů dochází při poklesu teploty okolí pod +12 stupňů Celsia. Toto teplotní okno je přípustné, protože je nezbytné pro bezpečný provoz vozidla.
- 32 Podpůrně se uvedená společnost pro účely zproštění své odpovědnosti dovolává existence nevyhnutelného omylu ohledně nepřípustnosti odpojovacích zařízení a opírá se v tomto ohledu o takzvané hypotetické schválení ze strany Kraftfahrt-Bundesamt (Spolkový úřad pro motorová vozidla, Německo), tedy o to, že její nesprávné právní posouzení existence přípustného odpojovacího zařízení by v případě konzultace tohoto orgánu příslušného k provádění ES schvalování typu bylo tímto orgánem potvrzeno (dále jen „hypotetické schválení“).
- 33 DS na základě objednávky ze dne 29. března 2016 nabyl za cenu 32 000 eur vozidlo značky Volkswagen vybavené vznětovým motorem typu EA 189. V okamžiku nabytí bylo toto vozidlo vybaveno nepřípustným odpojovacím zařízením spočívajícím v detektoru zkušebního stavu s přepínacím systémem motoru.

- 34 Spolkový úřad pro motorová vozidla rozhodnutími ze dne 14. října 2015 a ze dne 15. října 2015 uložil společnosti Volkswagen povinnost odstranit toto zařízení z vozidel uvedených na trh, načež dne 7. března 2017 byl do vozidla DS nainstalován software vyvinutý touto společností a potvrzený uvedeným úřadem. Zároveň však bylo do tohoto vozidla nainstalováno jiné odpojovací zařízení, a sice teplotní okno.
- 35 DS se proto považuje za poškozeného úmyslným porušením veřejného pořádku a dobrých mravů přičitatelného řečené společnosti.
- 36 Žalobou podanou k předkládajícímu soudu dne 4. března 2021 se DS domáhá jednak zaplacení náhrady škody, jejíž výši ponechal na uvážení uvedeného soudu a která nesmí být nižší než 4 800 eur, což odpovídá 15 % kupní ceny, a jednak toho, aby ve zbývajících částech bylo uvedené společnosti uloženo nahradit mu škodu vzniklou v důsledku instalace odpojovacího zařízení v podobě teplotního okna.
- 37 Volkswagen vznesla proti tomuto návrhu námitku nepřipustnosti vycházející z promlčení a v každém případě navrhuje, aby byl tento návrh zamítnut meritorně.
- 38 K teplotnímu oknu tato společnost tvrdí, že rychlost recirkulace výfukových plynů se snižuje až od poklesu teploty pod +10 stupňů Celsia, což je nezbytné pro bezpečný provoz vozidla.
- 39 Dále uvádí, že Soudní dvůr v rozsudcích ze dne 14. července 2022, GSMB Invest (C-128/20, EU:C:2022:570), Volkswagen (C-134/20, EU:C:2022:571), a Porsche Inter Auto a Volkswagen (C-145/20, EU:C:2022:572), vycházel u vozidel značky Volkswagen s totožným teplotním oknem z teplotního rozmezí od 15 do 33 stupňů Celsia venkovní teploty. Podle názoru žalované tomu tak bylo v důsledku skutkových zjištění předkládajících soudů, která neodpovídala skutečným okolnostem sporů v původních řízeních.
- 40 Žalovaná podpůrně namítá, že došlo k nevyhnutelnému omylu ohledně nepřipustnosti tohoto odpojovacího zařízení a dovolává se v této souvislosti hypotetického schválení ze strany Spolkového úřadu pro motorová vozidla.
- 41 Předkládající soud má v první řadě za to, že nárok na náhradu škody, který CM a DS vznesli na základě § 826 BGB a z titulu úmyslné újmy, která je v rozporu s veřejným pořádkem a s dobrými mravy, se nejedná jako opodstatněný.
- 42 Uvádí, že není sporu o tom, že vozidlo CM bylo v okamžiku nabytí vybaveno nepřipustným odpojovacím zařízením ve smyslu čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007 a že do vozidla DS bylo takové zařízení nainstalováno při aktualizaci softwaru.
- 43 U těchto dvou vozidel dochází ke snížení rychlosti recirkulace výfukových plynů nejpozději od teploty okolí +10 stupňů Celsia, v důsledku čehož má předkládající soud za to, že se v obou případech jedná o nepřipustné teplotní okno. Toto teplotní okno nelze považovat za přípustné ve smyslu čl. 5 odst. 2 písm. a) téhož nařízení v souvislosti s potřebou zabránit bezprostředním rizikům poškození nebo poruchy motoru způsobených nesprávnou funkcí součástí systému recirkulace výfukových plynů, která by byla natolik závažná, že by vyvolávala konkrétní nebezpečí pro provoz vozidla vybaveného uvedeným zařízením, protože taková konkrétní rizika by v daném případě neměla existovat.

- 44 V případě CM má předkládající soud za to, že s ohledem na judikaturu vycházející z rozsudku ze dne 14. července 2022, GSMB Invest (C-128/20, EU:C:2022:570, bod 65), by nemělo být považováno za splněné ani další kritérium pro uplatnění výjimky vyplývající z tohoto ustanovení, podle kterého by odpojovací zařízení mělo být po většinu roku nečinné. Recirkulace výfukových plynů tohoto vozidla se totiž snižuje při teplotě okolí +12 stupňů Celsia, přičemž průměrné roční teploty v Německu jsou nižší než tato hranice.
- 45 Navzdory těmto skutečnostem předkládající soud uvádí, že ve sporech v původních řízeních nedošlo k úmyslnému jednání, které by objektivně bylo v rozporu s veřejným pořádkem a s dobrými mravy ve smyslu § 826 BGB, a to zejména proto, že neexistují žádná „zjevně nepřípustná“ odpojovací zařízení ve smyslu judikatury Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr, Německo).
- 46 Ve druhé řadě má předkládající soud za to, že osobám CM a DS může svědčit nárok na náhradu újmy na základě § 823 odst. 2 BGB.
- 47 Uvedený soud s odkazem na rozsudek Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr) ze dne 26. června 2023 (dále jen „rozsudek Bundesgerichtshof“) uvádí, že § 823 odst. 2 BGB ve spojení s § 6 odst. 1 a § 27 odst. 1 EG-FGV chrání zájem nabyvatele vozidla na tom, aby v důsledku porušení evropských právních předpisů o výfukových plynech ze strany výrobce neutrpěl majetkovou újmu.
- 48 V tomto ohledu se zaprvé jeví, že společnost Volkswagen tím, že do dotyčných vozidel nainstalovala nepřípustné teplotní okno, toto právo porušila.
- 49 Zadruhé je nárok na náhradu škody podmíněn i tím, aby výrobce dotčeného vozidla jednal v souvislosti s dotčeným odpojovacím zařízením přinejmenším z nedbalosti, přičemž zavinění výrobce je presumováno.
- 50 Tento výrobce se však může zprostit odpovědnosti tím, že bude tvrdit a prokáže okolnosti, na jejichž základě se jeho jednání výjimečně nejeví jako nedbalostní, což zahrnuje důkaz nevyhnutelného omylu ohledně nepřípustnosti dotčeného odpojovacího zařízení.
- 51 Zatřetí týž soud uvádí, že k takovému omylu dochází tehdy, když tento výrobce při vynaložení požadované péče dospěl na základě důkladného posouzení právní situace a s přihlédnutím k judikatuře nejvyšších soudů k určitému právnímu názoru a nemohl očekávat odlišné posouzení této situace. Takový omyl je pak nevyhnutelný tehdy, když výrobce vozidla může předložit ES schválení typu vydané pro dotčené odpojovací zařízení v souladu s čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007.
- 52 Podle rozsudku Bundesgerichtshof může přitom postačovat čistě hypotetické schválení zmíněné v bodě 32 tohoto rozsudku.
- 53 Předkládající soud si klade otázku, zda vzhledem k unijnímu právu může být nárok nabyvatele vozidla vybaveného nepřípustným odpojovacím zařízením na náhradu škody odepřen z důvodu, že se dotčený výrobce dopustil nevyhnutelného omylu ohledně nepřípustnosti tohoto zařízení, a pokud ano, zda zproštění tohoto výrobce jeho odpovědnosti může být založeno na skutečném schválení typu dotčeného vozidla příslušným vnitrostátním orgánem, nebo i na hypotetickém schválení.

- 54 Začtvrté předkládající soud uvádí, že nárok DS na náhradu škody odvozený z existence odpojovacího zařízení, a sice detektoru zkušebního stavu s přepínacím systémem motoru, v okamžiku nabytí vozidla je promlčen. Nicméně vzhledem k tomu, že toto vozidlo od nainstalování aktualizace dodané společností Volkswagen vykazuje nové nepřípustné odpojovací zařízení, a sice teplotní okno, vyvstává otázka, zda vlastníkově vozidla nesvědčí nárok na náhradu škody vůči výrobci.
- 55 Zapáté uvedený soud poznamenává, že nárok na náhradu újmy podle § 823 odst. 2 BGB ve spojení s § 6 odst. 1 a § 27 odst. 1 EG-FGV se týká tzv. „malé“ náhrady škody, a sice zaplacení peněžní částky představující rozdíl mezi hodnotou vozidla vybaveného nepřípustným odpojovacím zařízením a hodnotou tohoto vozidla bez tohoto zařízení.
- 56 Podle rozsudku Bundesgerichtshof by proti této částce měl být započten prospěch získaný užíváním vozidla a zbytková hodnota tohoto vozidla, a to v rozsahu, v jakém překračují zaplacenou kupní cenu sníženou o částku náhrady škody. Bundesgerichtshof navíc vyžaduje, aby částka náhrady škody nebyla z důvodu přiměřenosti vyšší než 15 % kupní ceny.
- 57 Předkládající soud vyjadřuje pochybnosti o slučitelnosti této judikatury s unijním právem.
- 58 Za těchto okolností se Landgericht Ravensburg (Zemský soud v Ravensburgu) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru tyto předběžné otázky:
- „1) Lze nárok, který nabyvatel vozidla vůči jeho výrobci uplatňuje z titulu náhrady škody vzniklé v důsledku uvedení vozidla vybaveného nepřípustným 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 nepřípustnosti?
- [P]okud ano:
- b) že omyl ohledně nepřípustnosti je z hlediska výrobce nevyhnutelný proto, že orgán příslušný k provádění ES schvalování typu nebo navazujících opatření instalované odpojovací zařízení skutečně schválil?
- [P]okud ano:
- c) že omyl ohledně nepřípustnosti je z hlediska výrobce nevyhnutelný proto, že právní názor výrobce vozidla ohledně čl. 5 odst. 2 nařízení [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 dodal aktualizaci softwaru, nahradit vlastníkově vozidla škodu, pokud tento vlastník v důsledku zakázaného odpojovacího zařízení ve smyslu čl. 5 odst. 2 nařízení (ES) č. 715/2007 instalovaného v rámci aktualizace softwaru 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 nepřípustným odpojovacím zařízením ve smyslu čl. 5 odst. 2 nařízení [č. 715/2007],
- a) musí nabyvatel vozidla u svého nároku na „malou“ náhradu škody strpět, aby byl proti částce náhrady škody započten prospěch získaný užíváním vozidla, 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?“

K předběžným otázkám

K první otázce

- 59 Podle ustálené judikatury Soudního dvora platí, že v rámci postupu spolupráce mezi vnitrostátními soudy a Soudním dvorem zavedeného článkem 267 SFEU přísluší Soudnímu dvoru poskytnout vnitrostátnímu soudu užitečnou odpověď, která mu umožní rozhodnout spor, jenž mu byl předložen. Soudní dvůr může za tímto účelem zohlednit i normy unijního práva, na které vnitrostátní soud ve své otázce neodkázal. Okolnost, že vnitrostátní soud formuloval předběžnou otázku po formální stránce tak, že odkázal na určitá ustanovení unijního práva, totiž nebrání tomu, aby Soudní dvůr tomuto soudu poskytl všechny prvky výkladu, které mohou být pro rozsouzení věci, jež mu byla předložena, užitečné, ať již na ně posledně uvedený ve svých otázkách odkázal, či nikoli. V tomto ohledu přísluší Soudnímu dvoru, aby ze všech poznatků předložených vnitrostátním soudem, zejména z odůvodnění předkládacího rozhodnutí, vytěžil ty prvky unijního práva, které je s přihlédnutím k předmětu sporu třeba vyložit (rozsudek ze dne 26. září 2024, Luxone a Sofein, C-403/23 a C-404/23, EU:C:2024:805, bod 47 a citovaná judikatura).
- 60 V projednávané věci je nesporné, že spory v původních řízeních se týkají jednak nároku CM a DS vůči společnosti Volkswagen na náhradu škody vzniklé v návaznosti na to, že v jejich vozidlech použila nepřipustná odpojovací zařízení ve smyslu čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007, a jednak možnosti tohoto výrobce dovolávat se jako důvodu pro zproštění své odpovědnosti z tohoto titulu hypotetického schválení typu vozidel, které by mohlo naplňovat znaky nevyhnutelného omylu ohledně nepřipustnosti tohoto zařízení.
- 61 Je třeba zdůraznit, že z judikatury vycházející z rozsudku ze dne 21. března 2023, Mercedes-Benz Group (Odpovědnost výrobců vozidel vybavených odpojovacími zařízeními) (C-100/21, dále jen „rozsudek Mercedes-Benz Group“, EU:C:2023:229, bod 91), vyplývá, že kupující motorového vozidla vybaveného odpojovacím zařízením má vůči výrobcí tohoto vozidla na základě čl. 18 odst. 1, čl. 26 odst. 1 a článku 46 směrnice 2007/46 ve spojení s čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007 nárok na náhradu škody, kterou uvedené zařízení tomuto kupujícímu způsobilo.
- 62 Za těchto podmínek je třeba mít za to, že podstatou první otázky předkládajícího soudu je, zda musí být čl. 18 odst. 1, čl. 26 odst. 1 a článek 46 směrnice 2007/46 ve spojení s čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007 vykládány v tom smyslu, že brání tomu, aby se v řízení o žalobě podané kupujícím motorového vozidla na náhradu škody způsobené tím, že se v tomto vozidle nachází nepřipustné odpojovací zařízení ve smyslu tohoto čl. 5 odst. 2, mohl výrobce vozidla jakožto důvodu pro zproštění své odpovědnosti z tohoto titulu dovolávat nevyhnutelného omylu ohledně nepřipustnosti tohoto zařízení proto, že příslušný vnitrostátní orgán udělil ES schválení typu uvedeného zařízení nebo vozidla, které je tímto zařízením vybaveno, nebo proto, že by tento orgán v případě příslušné konzultace tímto výrobcem právní názor tohoto výrobce na přípustnost dotčeného odpojovacího zařízení potvrdil.

- 63 V tomto směru je třeba připomenout, že čl. 18 odst. 1, čl. 26 odst. 1 a článek 46 směrnice 2007/46 ve spojení s čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007 chrání zvláštní zájmy individuálního kupujícího motorového vozidla vůči výrobci tohoto vozidla, je-li uvedené vozidlo vybaveno nepřipustným odpojovacím zařízením ve smyslu posledně uvedeného ustanovení (rozsudek Mercedes-Benz Group, bod 88).
- 64 Z těchto ustanovení v této souvislosti vyplývá, že individuální kupující motorového vozidla má vůči výrobci tohoto vozidla právo na to, aby uvedené vozidlo nebylo vybaveno nepřipustným odpojovacím zařízením ve smyslu čl. 5 odst. 2 tohoto nařízení (rozsudek Mercedes-Benz Group, bod 89).
- 65 Členským státům tudíž přísluší, aby na základě článku 46 směrnice 2007/46 stanovily sankce za nedodržení ustanovení této směrnice. Tyto sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující. Obdobně i čl. 13 odst. 1 řečeného nařízení stanoví, že členské státy přijmou předpisy, které stanoví sankce za porušení ustanovení tohoto nařízení. Tyto sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující (rozsudek Mercedes-Benz Group, bod 90).
- 66 Za těchto podmínek, jak bylo již uvedeno v bodě 61 tohoto rozsudku, z čl. 18 odst. 1, čl. 26 odst. 1 a článku 46 směrnice 2007/46 ve spojení s čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007 vyplývá, že členské státy jsou povinny stanovit, že kupující motorového vozidla vybaveného nepřipustným odpojovacím zařízením ve smyslu čl. 5 odst. 2 tohoto nařízení má vůči výrobci tohoto vozidla nárok na náhradu škody, kterou uvedené zařízení tomuto kupujícímu způsobilo (rozsudek Mercedes-Benz Group, bod 91).
- 67 Vzhledem k neexistenci ustanovení unijního práva, jež by upravovala podmínky, za nichž může kupující takového vozidla získat náhradu, určí tyto podmínky každý členský stát (v tomto smyslu viz rozsudek Mercedes-Benz Group, bod 92).
- 68 Vnitrostátní právní předpisy, které by kupujícímu motorového vozidla v praxi znemožňovaly nebo nadměrně ztěžovaly získání přiměřené náhrady škody, která mu byla způsobena tím, že výrobce tohoto vozidla porušil zákaz stanovený v čl. 5 odst. 2 uvedeného nařízení, by nicméně nebyly v souladu se zásadou efektivity (rozsudek Mercedes-Benz Group, bod 93).
- 69 Konkrétně podmínky, za nichž se výrobce vozidla může dovolávat nevyhnutelného omylu ohledně nepřipustnosti odpojovacího zařízení, aby byl zproštěn veškeré odpovědnosti z tohoto titulu, nemohou být takové, aby v praxi znemožňovaly nebo nadměrně ztěžovaly získání takové náhrady škody osobou, která vozidlo vybavené tímto zařízením zakoupila.
- 70 Podle předkládacího rozhodnutí se dotčený výrobce automobilů může na základě rozsudku Bundesgerichtshof zprostit veškeré odpovědnosti tím, že bude tvrdit a prokáže nevyhnutelný omyl ohledně nepřipustnosti odpojovacího zařízení, kterým je dotčené vozidlo vybaveno, což vylučuje jeho nedbalost, a tím i nárok nabyvatele tohoto vozidla na náhradu škody.
- 71 Ze spisu, který má Soudní dvůr k dispozici, vyplývá, že dovolávání se nevyhnutelného omylu ohledně nepřipustnosti odpojovacího zařízení je podle vnitrostátní judikatury chápáno jako důvod pro zproštění odpovědnosti za nedbalost výrobce automobilů, které má povahu výjimky.

- 72 Kromě toho, jak vysvětluje předkládající soud, výrobce automobilů se tohoto nevyhnutelného omylu ohledně nepřípustnosti odpojovacího zařízení, kterým jsou vybavena taková vozidla, jako jsou vozidla dotčená ve věcech v původních řízeních, může užitečně dovolávat tehdy, když k němu vedla skutečnost, že příslušný orgán udělil pro dotčený typ vozidla ES schválení typu.
- 73 Je třeba zaprvé připomenout, že podle čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007 se zakazuje použití odpojovacích zařízení snižujících účinnost systémů regulace emisí. Z tohoto zákazu však existují tři výjimky, které je třeba vykládat striktně (v tomto smyslu viz rozsudek Mercedes-Benz Group, body 60 a 61).
- 74 Podle čl. 5 odst. 2 písm. a) až c) nařízení č. 715/2007 tento zákaz neplatí v případech, kdy „potřeba tohoto zařízení je oprávněná z důvodu ochrany motoru proti poškození nebo poruše a bezpečného provozu vozidla“ [písmeno a)], kdy „zařízení je funkční pouze při startování motoru“ [písmeno b)], nebo kdy „podmínky jsou v podstatné míře zahrnuty do zkušebních postupů pro ověřování emisí způsobených vypařováním a průměrných emisí z výfuku“ [písmeno c)].
- 75 V projednávané věci z předkládacího rozhodnutí vyplývá, že vozidla dotčená ve věcech v původních řízeních byla vybavena nepřípustným odpojovacím zařízením ve smyslu téhož čl. 5 odst. 2.
- 76 Pokud se tedy na dotčená odpojovací zařízení nevztahuje žádná z výjimek uvedených v písmenech a) až c) tohoto ustanovení, což musí ověřit předkládající soud, nemůže se výrobce automobilů, který takovými zařízeními vybavoval svá vozidla, dovolávat přípustnosti svého jednání vzhledem k uvedenému ustanovení.
- 77 Zadruhé je třeba poukázat na to, že podle čl. 3 bodu 5 směrnice 2007/46 se „ES schválením typu“ rozumí postup, kterým členský stát osvědčuje, že určitý typ vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku vyhovuje příslušným správním ustanovením a technickým požadavkům této směrnice a regulačních aktů uvedených v její příloze IV nebo XI.
- 78 ES schválení typu tak odpovídá standardu shody pro velký počet vozidel. Představuje indicii, že koncepce daného typu vozidla, včetně nainstalovaného odpojovacího zařízení, je v souladu s použitelnými ustanoveními a požadavky uvedenými v předchozím bodě.
- 79 Není přitom vyloučeno, jak plyne z judikatury Soudního dvora, že typ vozidla, na který se vztahuje ES schválení typu, s nímž lze toto vozidlo používat na silnici, mohl příslušný schvalovací orgán původně schválit, aniž se dozvěděl o přítomnosti nepřípustného odpojovacího zařízení. V tomto ohledu směrnice 2007/46 počítá se situací, kdy je nepřípustnost konstrukčního prvku vozidla, například s ohledem na požadavky čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007, zjištěna až po tomto schválení. Článek 8 odst. 6 této směrnice pro takový případ stanovil, že schvalovací orgán může schválení vozidla odejmout. Kromě toho z čl. 13 odst. 1 první a třetí věty uvedené směrnice vyplývá, že pokud výrobce sdělí členskému státu, který udělil ES schválení typu, změnu údajů zaznamenaných v dokumentaci ke schválení typu, může tento členský stát v případě potřeby po konzultaci s výrobcem rozhodnout, že je třeba udělit nové ES schválení typu. A konečně čl. 30 odst. 1 téže směrnice stanovil, že pokud členský stát, který udělil ES schválení typu, zjistí, že se nová vozidla vybavená prohlášením o shodě neshodují s typem, který tento členský stát schválil, přijme nezbytná opatření včetně, je-li to nezbytné, odejmutí tohoto schválení, aby zajistil, že vyrobená vozidla budou uvedena do souladu se schváleným typem (rozsudek Mercedes-Benz Group, bod 83 a citovaná judikatura).

- 80 Nepřípustnost odpojovacího zařízení, kterým je vybaveno motorové vozidlo, jež byla odhalena po ES schválení typu pro toto vozidlo, proto může zpochybnit platnost tohoto schválení a potažmo platnost prohlášení o shodě, které má osvědčovat, že uvedené vozidlo náležející do série schváleného typu bylo v okamžiku výroby v souladu se všemi regulačními akty (rozsudek Mercedes-Benz Group, bod 84).
- 81 Z toho vyplývá, že ES schválení typu vozidla vybaveného odpojovacím zařízením nutně neznamená, že příslušný vnitrostátní orgán potvrdil posouzení výrobce dotyčného vozidla ohledně údajné přípustnosti tohoto zařízení. V každém případě takové schválení, natož hypotetické schválení, nemůže tohoto výrobce zprostit povinnosti nahradit kupujícímu dotyčného vozidla případnou škodu způsobenou přítomností uvedeného zařízení v jeho vozidle.
- 82 Připustit, že ES by schválení typu vozidla vybaveného odpojovacím zařízením mohlo být důvodem pro zproštění odpovědnosti výrobce vozidla, by mělo za následek, že by kupujícímu uvedeného vozidla bylo znemožněno nebo nadměrně ztíženo získání přiměřené náhrady škody, která mu byla způsobena tím, že výrobce tohoto vozidla porušil zákaz stanovený v čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007, což by bylo v rozporu se zásadou efektivity. Akceptování takového důvodu zproštění odpovědnosti by totiž znamenalo, že by právo na přiměřenou náhradu škody bylo znemožněno ve všech případech, kdy je dotyčné vozidlo ve shodě se schválením typu, i když je nesporné, že toto vozidlo je vybaveno nepřipustným odpojovacím zařízením.
- 83 S ohledem na všechny výše uvedené úvahy je třeba na první otázku odpovědět, že čl. 18 odst. 1, čl. 26 odst. 1 a článek 46 směrnice 2007/46 ve spojení s čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007 musí být vykládány v tom smyslu, že brání tomu, aby se v řízení o žalobě podané kupujícím motorového vozidla na náhradu škody způsobené tím, že se v tomto vozidle nachází nepřipustné odpojovací zařízení ve smyslu tohoto čl. 5 odst. 2, mohl výrobce vozidla jakožto důvodu pro zproštění své odpovědnosti z tohoto titulu dovolávat nevyhnutelného omylu ohledně nepřipustnosti tohoto zařízení proto, že příslušný vnitrostátní orgán udělil ES schválení typu uvedeného zařízení nebo vozidla, které je tímto zařízením vybaveno, nebo proto, že by tento orgán v případě příslušné konzultace tímto výrobcem právní názor tohoto výrobce na přípustnost dotčeného odpojovacího zařízení potvrdil.

K druhé otázce

- 84 Podstatou druhé otázky předkládajícího soudu je, zda musí výrobce vozidla, který dodal aktualizaci softwaru, nahradit vlastníkovu vozidla škodu, pokud tento vlastník v důsledku nepřipustného odpojovacího zařízení ve smyslu čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007 instalovaného v rámci aktualizace softwaru utrpí škodu.
- 85 Ze spisu, který má Soudní dvůr k dispozici, ovšem vyplývá, že účelem této otázky je konkrétně zjistit, zda okolnost, že nepřipustné odpojovací zařízení bylo již nainstalované v okamžiku, kdy bylo uděleno ES schválení typu vozidla, které je jím vybaveno, nebo bylo naopak nainstalováno teprve po tomto udělení, má na základě čl. 4 odst. 1 a čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007 a čl. 10 odst. 1 nařízení č. 692/2008 dopad na nárok nabyvatele dotyčného vozidla, kterému vznikla tato škoda, na její náhradu, jak je stanoveno unijním právem.
- 86 S ohledem na tato upřesnění a na judikaturu Soudního dvora citovanou v bodě 59 tohoto rozsudku je třeba druhou otázku předkládajícího soudu přeformulovat tak, že její podstatou je, zda musí být čl. 4 odst. 1 a čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007 a čl. 10 odst. 1 nařízení č. 692/2008 vykládány v tom smyslu, že vyžadují, aby nabyvatel vozidla měl nárok na náhradu škody vůči

výrobci vozidla, když v důsledku nepřípustného odpojovacího zařízení ve smyslu tohoto čl. 5 odst. 2, které bylo tímto výrobcem instalováno prostřednictvím aktualizace softwaru po ES schválení typu tohoto vozidla, utrpěl tento nabyvatel škodu.

- 87 V této souvislosti ze znění čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007, který stanoví, že použití odpojovacích zařízení snižujících účinnost systému regulace emisí je až na některé výjimky zakázáno, ani ze znění čl. 3 bodu 10 tohoto nařízení, který definuje pojem „odpojovací zařízení“, nevyplývá, že je pro účely posouzení, zda je použití tohoto zařízení zakázáno, třeba rozlišovat podle toho, zda je takové zařízení instalováno ve fázi výroby vozidla, nebo až po jeho uvedení do provozu, zejména při jeho opravě ve smyslu čl. 3 odst. 2 směrnice 1999/44 (rozsudek ze dne 14. července 2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, bod 88).
- 88 Tento výklad je podpořen kontextem, do něhož jsou zasazena tato ustanovení nařízení č. 715/2007, a cílem tohoto nařízení (rozsudek ze dne 14. července 2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, bod 89).
- 89 Pokud jde zaprvé o kontext uvedených ustanovení, je třeba připomenout, že čl. 4 odst. 1 první pododstavec druhá věta tohoto nařízení stanoví, že výrobci musí prokázat, že všechna nová náhradní zařízení k regulaci znečišťujících látek, u kterých je požadováno schválení typu a která jsou prodávána nebo uváděna do provozu v Evropské unii, jsou typově schválena v souladu s tímto nařízením a jeho prováděcími opatřeními. Týž čl. 4 odst. 1 ve druhém pododstavci upřesňuje, že tato povinnost zahrnuje splnění mezních hodnot emisí stanovených v příloze I uvedeného nařízení a prováděcích opatření uvedených v článku 5 téhož nařízení (rozsudek ze dne 14. července 2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, bod 90).
- 90 Pokud individuální kupující zakoupí vozidlo, které patří k sérii schváleného typu vozidla a kromě toho je k němu připojeno prohlášení o shodě, může rozumně očekávat, že nařízení č. 715/2007, a zejména jeho článek 5, bude ve vztahu k tomuto vozidlu dodržováno (rozsudek Mercedes-Benz Group, bod 81 a citovaná judikatura).
- 91 Kromě toho podle čl. 10 odst. 1 nařízení č. 692/2008 „[v]ýrobce zajistí, aby náhradní zařízení k regulaci znečišťujících látek, jež mají být namontována do vozidel se ES schválením typu spadajících do oblasti působnosti nařízení [č. 715/2007], měla ES schválení typu jakožto samostatné technické celky ve smyslu čl. 10 odst. 2 směrnice [2007/46] v souladu s článkem 12, článkem 13 a přílohou XIII tohoto nařízení“ (rozsudek ze dne 14. července 2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, bod 91).
- 92 Z těchto ustanovení nařízení č. 715/2007 a nařízení č. 692/2008 vyplývá, že zařízení k regulaci znečišťujících látek musí splňovat požadavky stanovené nařízením č. 715/2007 bez ohledu na to, zda byla nainstalována již od počátku, nebo až po uvedení vozidla do provozu (rozsudek ze dne 14. července 2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, bod 92).
- 93 Zadruhé umožnit výrobcům vozidel, aby do vozidla po jeho uvedení do provozu nainstalovali odpojovací zařízení, které tyto požadavky nespĺňuje, by bylo v rozporu s cílem sledovaným nařízením č. 715/2007, který spočívá v zajištění vysoké úrovně ochrany životního prostředí, a konkrétně ve výrazném snížení emisí oxidů dusíku (NOx) z vozidel se vznětovým motorem pro zlepšení kvality ovzduší a splnění mezních hodnot znečištění (rozsudek ze dne 14. července 2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, bod 93).

- 94 Okolnost, že odpojovací zařízení bylo nainstalováno po uvedení vozidla do provozu během opravy ve smyslu čl. 3 odst. 2 směrnice 1999/44 není tedy relevantní pro účely posouzení, zda je použití tohoto zařízení zakázáno na základě tohoto čl. 5 odst. 2 ve spojení s čl. 3 bodem 10 tohoto nařízení (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 14. července 2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, bod 94).
- 95 Odpojovací zařízení totiž bez ohledu na to, zda bylo nainstalováno již od počátku, tedy v okamžiku ES schválení typu, nebo teprve později, může vyvolat nejistotu ohledně možnosti registrace, prodeje nebo uvedení do provozu téhož vozidla a v konečném důsledku způsobit kupujícímu vozidla vybaveného takovým zařízením újmu (v tomto smyslu viz rozsudek Mercedes-Benz Group, bod 84).
- 96 S ohledem na výše uvedené je třeba na druhou otázku odpovědět, že čl. 4 odst. 1 a čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007 a čl. 10 odst. 1 nařízení č. 692/2008 musí být vykládány v tom smyslu, že vyžadují, aby nabyvatel vozidla měl nárok na náhradu škody vůči výrobci vozidla, když v důsledku nepřípustného odpojovacího zařízení ve smyslu tohoto čl. 5 odst. 2, které bylo tímto výrobcem instalováno prostřednictvím aktualizace softwaru po ES schválení typu tohoto vozidla, utrpěl tento nabyvatel škodu.

K třetí otázce

- 97 Podstatou třetí otázky předkládajícího soudu je, zda musí být unijní právo vykládáno v tom smyslu, že brání tomu, aby byla proti částce náhrady škody, která má být zaplacená nabyvateli vozidla vybaveného nepřípustným odpojovacím zařízením ve smyslu čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007, jenž v důsledku tohoto zařízení utrpěl škodu, započtena částka odpovídající prospěchu získanému užíváním tohoto vozidla a aby tato náhrada byla omezena na částku odpovídající 15 % kupní ceny vozidla.
- 98 Je třeba připomenout, že podle judikatury uvedené v bodě 67 tohoto rozsudku platí, že vzhledem k neexistenci ustanovení unijního práva, jež by upravovala podmínky, za nichž může kupující takového vozidla vybaveného nepřípustným odpojovacím zařízením získat náhradu škody způsobené tímto zařízením, přísluší stanovení těchto podmínek každému členskému státu.
- 99 Podle judikatury citované v bodě 68 tohoto rozsudku by nicméně podmínky stanovené členskými státy, které by kupujícímu motorového vozidla v praxi znemožňovaly nebo nadměrně ztěžovaly získání přiměřené náhrady škody, která mu byla způsobena tím, že výrobce tohoto vozidla porušil zákaz stanovený v čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007, nebyly v souladu se zásadou efektivity.
- 100 S touto výhradou je třeba uvést, že vnitrostátní soudy jsou oprávněny dbát na to, aby ochrana práv zaručených unijním právním řádem, včetně práva kupujícího motorového vozidla na přiměřenou náhradu škody, která mu byla způsobena tím, že výrobce tohoto vozidla porušil zákaz stanovený v čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007, nevedla k bezdůvodnému obohacení oprávněných osob (v tomto smyslu viz rozsudek Mercedes-Benz Group, bod 94 a citovaná judikatura).
- 101 Je tedy na předkládajícím soudu, aby ověřil, zda započtení prospěchu získaného ze skutečného užívání vozidel dotčených ve věcech v původních řízeních zajišťuje dotýčným kupujícím přiměřenou náhradu škody, pokud je prokázáno, že těmto kupujícím vznikla škoda související s tím, že do těchto vozidel byla nainstalována nepřípustná odpojovací zařízení ve smyslu tohoto čl. 5 odst. 2 (v tomto smyslu viz rozsudek Mercedes-Benz Group, bod 95).

- 102 V tomto kontextu nelze mít za to, že by skutečnost, že členský stát stanoví souvislost mezi kupní cenou takového vozidla a výší náhrady škody vzniklé nabyvateli dotyčného vozidla, byla v rozporu s unijním právem, jelikož posouzení rozsahu této škody, která se projevuje zejména v riziku, že toto vozidlo nebude moci být zaregistrováno, prodáno nebo uvedeno do provozu, souvisí s kupní cenou.
- 103 V tomto ohledu z předkládacího rozhodnutí vyplývá, že podle judikatury vycházející z rozsudku Bundesgerichtshof spadá rozsah náhrady škody do posouzení soudu rozhodujícího ve věci samé, ale z důvodů proporcionality nesmí tato náhrada být nižší než 5 % ani vyšší než 15 % kupní ceny.
- 104 V souladu s judikaturou Soudního dvora zmíněnou v bodě 66 tohoto rozsudku nelze mít v zásadě ani za to, že by určení takového rozpětí náhrady škody členským státem spočívajícího v minimální a maximální procentní výši kupní ceny za účelem stanovení přiměřené náhrady škody, kterou musí dostat nabyvatel dotyčného vozidla, byla v rozporu s unijním právem, pokud toto rozpětí nevede k nepřiměřené náhradě škody vzniklé nabyvateli vozidla vybaveného odpojovacím zařízením.
- 105 V projednávané věci je třeba konstatovat, že CM požadoval zaplacení částky představující 20 % kupní ceny a pro případ nevyhovění tomuto návrhovému žádání alespoň 15 % této ceny a DS požadoval zaplacení náhrady škody ponechané na uvážení předkládajícího soudu s tím, že tato náhrada by neměla být nižší než ekvivalent 15 % kupní ceny.
- 106 Je na předkládajícím soudu, aby ověřil, zda rozpětí náhrady škody uvedené v bodě 103 tohoto rozsudku v praxi neznemožňuje nebo nadměrně neztěžuje CM a DS získání přiměřené náhrady utrpěné škody.
- 107 S ohledem na všechny výše uvedené úvahy je třeba na třetí otázku odpovědět, že unijní právo musí být vykládáno v tom smyslu, že nebrání tomu, aby byla proti částce náhrady škody, která má být zaplacená nabyvateli vozidla vybaveného nepřipustným odpojovacím zařízením ve smyslu čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007, jenž v důsledku tohoto zařízení utrpěl škodu, započtena částka odpovídající prospěchu získanému užíváním tohoto vozidla a aby tato náhrada byla omezena na částku odpovídající 15 % kupní ceny vozidla, jestliže tato náhrada škody představuje přiměřenou náhradu utrpěné škody.

K nákladům řízení

- 108 Vzhledem k tomu, že řízení má, pokud jde o účastníky původního řízení, povahu incidenčního řízení ve vztahu ke sporu probíhajícímu před předkládajícím soudem, je k rozhodnutí o nákladech řízení příslušný uvedený soud. Výdaje vzniklé předložením jiných vyjádření Soudnímu dvoru než vyjádření uvedených účastníků řízení se nenahrazují.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (pátý senát) rozhodl takto:

- 1) Článek 18 odst. 1, čl. 26 odst. 1 a článek 46 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla (rámcová směrnice), ve znění nařízení Komise (ES) č. 385/2009 ze dne 7. května 2009 ve spojení s čl. 5 odst. 2 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 [a o] přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla

musí být vykládány v tom smyslu, že

brání tomu, aby se v řízení o žalobě podané kupujícím motorového vozidla na náhradu škody způsobené tím, že se v tomto vozidle nachází nepřípustné odpojovací zařízení ve smyslu tohoto čl. 5 odst. 2, mohl výrobce vozidla jakožto důvodu pro zproštění své odpovědnosti z tohoto titulu dovolávat nevyhnutelného omylu ohledně nepřípustnosti tohoto zařízení proto, že příslušný vnitrostátní orgán udělil ES schválení typu uvedeného zařízení nebo vozidla, které je tímto zařízením vybaveno, nebo proto, že by tento orgán v případě příslušné konzultace tímto výrobcem právní názor tohoto výrobce na přípustnost dotčeného odpojovacího zařízení potvrdil.

- 2) Článek 4 odst. 1 a čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007 a čl. 10 odst. 1 nařízení Komise (ES) č. 692/2008 ze dne 18. července 2008, kterým se provádí a mění nařízení č. 715/2007, ve znění nařízení Komise (EU) č. 566/2011 ze dne 8. června 2011**

musí být vykládány v tom smyslu, že

vyžadují, aby nabyvatel vozidla měl nárok na náhradu škody vůči výrobcí vozidla, když v důsledku nepřípustného odpojovacího zařízení ve smyslu tohoto čl. 5 odst. 2, které bylo tímto výrobcem instalováno prostřednictvím aktualizace softwaru po ES schválení typu tohoto vozidla, utrpěl tento nabyvatel škodu.

- 3) Unijní právo musí být vykládáno v tom smyslu, že nebrání tomu, aby byla proti částce náhrady škody, která má být zaplacená nabyvateli vozidla vybaveného nepřípustným odpojovacím zařízením ve smyslu čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007, jenž v důsledku tohoto zařízení utrpěl škodu, započtena částka odpovídající prospěchu získanému užíváním tohoto vozidla a aby tato náhrada byla omezena na částku odpovídající 15 % kupní ceny vozidla, jestliže tato náhrada škody představuje přiměřenou náhradu utrpěné škody.**

Podpisy