Sbírka soudních rozhodnutí

STANOVISKO GENERÁLNÍHO ADVOKÁTA
ATHANASIA RANTOSE
přednesené dne 2. června 2022 [1]

**Věc C-100/21**

**QB**
**proti**
**Mercedes-Benz Group AG**

[žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná Landgericht Ravensburg (zemský soud v Ravensburgu, Německo)]

„Řízení o předběžné otázce – Sbližování právních předpisů – Směrnice 2007/46/ES – Schvalování typu motorových vozidel – Článek 18 odst. 1, čl. 26 odst. 1 a článek 46 – Nařízení (ES) č. 715/2007 – Článek 5 odst. 2 – Vznětový motor – Emise znečišťujících látek – Snížení emisí oxidu dusíku omezené ‚teplotním oknem' – Odpojovací zařízení – Ochrana zájmů individuálního kupujícího vozidla vybaveného zakázaným odpojovacím zařízením – Právo na náhradu škody vůči výrobci automobilů z titulu deliktní odpovědnosti – Způsob výpočtu náhrady škody – Zásada efektivity – Článek 267 SFEU – Možnost samosoudce obrátit se na Soudní dvůr se žádostí o rozhodnutí o předběžné otázce"

## I. Úvod

1. Tato žádost o rozhodnutí o předběžné otázce zapadá do rámce věcí předložených Soudnímu dvoru, které se vztahují k nedodržení ustanovení práva Evropské unie o emisích znečišťujících plynů, a to zejména oxidu dusíku (NOx), u vozidel se vznětovým motorem. V tomto ohledu se Soudní dvůr v rozsudku ze dne 17. prosince 2020, CLCV a další (Odpojovací zařízení pro vznětové motory) (C-693/18, dále jen „rozsudek CLCV", EU:C:2020:1040) již vyslovil k definici „odpojovacího zařízení" ve smyslu čl. 3 bodu 10 nařízení (ES) č. 715/2007 [2] a k podmínkám pro povolení takového zařízení s ohledem na čl. 5 odst. 2 písm. a) tohoto nařízení. Souladu „teplotního okna" vytvořeného softwarem nainstalovaným do řídicí jednotky motoru, jímž jsou vybavena dotčená vozidla, s unijním právem se kromě toho týkají věci C-128/20, GSMB Invest, C-134/20, Volkswagen a dále C-145/20, Porsche Inter Auto a Volkswagen, k nimž jsem společné stanovisko přednesl dne 23. září 2021 [3].

[1] – Původní jazyk: francouzština.

[2] – Nařízení Evropského parlamentu a Rady 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), ve znění nařízení Komise (ES) č. 692/2008, ze dne 18. července 2008 (Úř. věst. 2008, L 199, s. 1, dále jen „nařízení č. 715/2007").

[3] – Stanovisko ve věcech GSMB Invest, Volkswagen a Porsche Inter Auto a Volkswagen (C-128/20, C-134/20 a C-145/20, EU:C:2021:758). Soudní dvůr ke dni vypracování tohoto stanoviska v těchto věcech dosud nerozhodl.

2. V nyní projednávané věci se Landgericht Ravensburg (zemský soud v Ravensburgu, Německo) dotazuje Soudního dvora, zda směrnice 2007/46/ES [4] ve spojení s nařízením č. 715/2007 zakládá z titulu deliktní odpovědnosti individuálnímu kupujícímu vozidla, které nesplňuje mezní hodnoty emisí NOx stanovené tímto nařízením, právo na náhradu škody vůči výrobci automobilů, a pokud ano, jaký způsob výpočtu náhrady škody musí členské státy stanovit, aby vyhověly unijnímu právu.

3. Tento soud se snaží rovněž zjistit, zda článek 267 SFEU brání vnitrostátní právní úpravě, na jejímž základě se může samosoudce příslušný k rozhodnutí sporu obrátit se žádostí o rozhodnutí o předběžné otázce na Soudní dvůr pouze, pokud předtím tento spor předložil občanskoprávnímu senátu, který rozhodl, že jej nepřevezme.

## II. Právní rámec

### *A. Unijní právo*

#### *1. Nařízení č. 715/2007*

4. Podle bodů 1, 5 a 6 odůvodnění nařízení č. 715/2007 platí, že:

„(1) Vnitřní trh zahrnuje prostor bez vnitřních hranic, ve kterém musí být zajištěn volný pohyb zboží, osob, služeb a kapitálu. […] Technické požadavky na schvalování typu motorových vozidel s ohledem na emise by měly být harmonizovány, aby nedocházelo k rozdílným požadavkům v jednotlivých členských státech a aby byla zajištěna vysoká úroveň ochrany životního prostředí.

[…]

(5) Dosažení cílů EU v oblasti kvality ovzduší vyžaduje trvalé úsilí o snížení emisí z motorových vozidel. […]

(6) Pro zlepšení kvality ovzduší a splnění mezních hodnot znečištění je zejména nutné výrazné snížení emisí oxidů dusíku z naftových vozidel. […]“

5. Článek 1 odst. 1 tohoto nařízení, nadepsaný „Předmět“, stanoví:

„Toto nařízení stanoví společné technické požadavky pro schvalování typu motorových vozidel (dále jen ‚vozidel‘) a náhradních dílů, jako jsou náhradní zařízení k regulaci znečišťujících látek, z hlediska emisí.“

6. Článek 3 uvedeného nařízení, nadepsaný „Definice“, stanoví:

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

[…]

[4] – Směrnice Evropského parlamentu a Rady 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) 2017/1151 ze dne 1. června 2017 (Úř. věst. 2017, L 175, s. 1, dále jen „směrnice 2007/46“).

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."

7. Článek 5 téhož nařízení, nadepsaný „Požadavky a zkoušky", v odst. 1 a 2 stanoví:

„1. Výrobce vybaví vozidla tak, aby konstrukční části, které by mohly mít vliv na emise, byly navržené, 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;

[…]"

*2. Směrnice 2007/46*

8. Článek 1 směrnice 2007/46[5], nadepsaný „Předmět", stanoví:

„Tato směrnice stanoví harmonizovaný rámec zahrnující správní ustanovení a obecné technické požadavky pro schvalování všech nových vozidel v její oblasti působnosti a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla, za účelem usnadnění jejich registrace, prodeje a uvádění do provozu v […] [Evropské unii].

[…]

Zvláštní technické požadavky na konstrukci a fungování vozidel se stanoví za použití této směrnice v regulačních aktech, jejichž vyčerpávající seznam je uveden v příloze IV."

9. Článek 18 odst. 1 této směrnice, nadepsaný „Prohlášení o shodě", stanoví:

„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.

[…]"

[5] – Směrnice 2007/46 byla s účinností ode dne 1. září 2020 zrušena nařízením 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 dozoru 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), a to na základě článku 88 tohoto nařízení. S ohledem na dobu rozhodnou z hlediska dotčených skutkových okolností, je směrnice 2007/46 na spor v původním řízení nadále použitelná.

10. Článek 26 odst. 1 uvedené směrnice, nadepsaný „Registrace, prodej a uvedení do provozu vozidel“, stanoví:

„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.

[…]“

11. Článek 46 téže směrnice, nadepsaný „Sankce“, zní takto:

„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.“

### *B. Německé právo*

12. Ustanovení § 823 Bürgerliches Gesetzbuch (občanský zákoník, dále jen „BGB“), nadepsané „Povinnost k náhradě škody“, stanoví:

„1. Každý, kdo úmyslně nebo z nedbalosti způsobí jinému protiprávně škodu na životě, zdraví, svobodě, majetku nebo jiném právu, je povinen nahradit druhému tím vzniklou škodu.

2. Tutéž povinnost má každý, kdo poruší zákon určený k ochraně jiné osoby. Pokud je podle obsahu zákona porušení zákona možné i bez zavinění, vztahuje se povinnost k náhradě škody pouze na případ zavinění.“

13. Ustanovení § 826 BGB, nadepsaného „Úmyslné a veřejnému pořádku a dobrým mravům odporující způsobení škody“, stanoví:

„Kdo jinému úmyslně způsobí škodu v rozporu s veřejným pořádkem a dobrými mravy, je povinen tuto škodu nahradit.“

14. Ustanovení § 6 odst. 1 Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung) [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)] [6], ze dne 3. února 2011, nadepsané „Prohlášení o shodě a označení“, zní takto:

„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.“

[6] – BGBl. 2011 I, s. 126.

15. Ustanovení § 27 odst. 1 tohoto nařízení, nadepsaného „Registrace a prodej“, stanoví:

„Nová vozidla, samostatné technické celky nebo konstrukční části, pro které se vyžaduje prohlášení o shodě podle přílohy IX směrnice 2007/46/ES, přílohy IV směrnice 2002/24/ES[7] nebo přílohy III směrnice 2003/37/ES[8], mohou být nabízeny k prodeji, prodávány nebo uváděny do provozu v zemi za účelem použití v silničním provozu pouze, je-li k nim přiloženo platné prohlášení o shodě. To neplatí pro vozidla ve smyslu článku 8 směrnice [2003/37].“

16. Ustanovení § 348 Zivilprozessordnung (občanský soudní řád, dále jen „ZPO“), nadepsaného „Původní samosoudce“, stanoví:

„(1) Občanskoprávní senát rozhoduje prostřednictvím některého ze svých členů jako samosoudce. To neplatí, pokud:

[…]

(3) Samosoudce předloží spor občanskoprávnímu senátu k rozhodnutí o převzetí, pokud

1. věc vykazuje zvláštní skutkové nebo právní obtíže,

2. právní věc má zásadní význam nebo

3. strany o to jednomyslně požádají,

Senát spor převezme, jsou-li splněny podmínky zakotvené v bodě 1 či 2 první věty. Rozhodne o tom usnesením po vyslechnutí stran. Opětovné zpětné předání samosoudci je vyloučeno.

[…]“

## III. Spor v původním řízení, předběžné otázky a řízení před Soudním dvorem

17. Dne 20. března 2014 zakoupil QB od společnosti Auto Y GmbH ojeté motorové vozidlo značky Mercedes Benz, model C 220 CDI, s nájezdem 28 591 km za cenu 29 999 eur (dále jen „dotčené vozidlo“). Toto vozidlo, uvedené na trh výrobcem automobilů Mercedes-Benz Group a poprvé registrované dne 15. března 2013, je vybaveno vznětovým motorem typu OM 651, generace Euro 5.

18. Uvedené vozidlo obsahuje programovací software pro motor, který předpokládá teplotní okno (dále jen „dotčený software“), na jehož základě se snižuje míra recirkulace výfukových plynů, jsou-li venkovní teploty nižší (dále jen „dotčené teplotní okno“), což má za následek zvýšení emisí NOx. Přesná venkovní teplota, od které ke snížení míry recirkulace výfukových plynů dochází, a rozsah tohoto snížení jsou pro strany v původním řízení předmětem sporu.

[7] – Směrnice Evropského parlamentu a Rady ze dne 18. března 2002 o schvalování typu dvoukolových a tříkolových motorových vozidel, kterou se zrušuje směrnice Rady 92/61/EHS (Úř. věst. 2002, L 124, s. 1; Zvl. vyd. 13/29, s. 399).

[8] – Směrnice Evropského parlamentu a Rady ze dne 26. května 2003 o schvalování typu zemědělských a lesnických traktorů, jejich přípojných vozidel a výměnných tažených strojů, jakož i jejich systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků a o zrušení směrnice 74/150/EHS (Úř. věst. 2003, L 171, s. 1; Zvl. vyd. 13/31, s. 311).

19. QB podal proti společnosti Mercedes-Benz Group žalobu k Landgericht Ravensburg (zemský soud v Ravensburgu), předkládajícímu soudu, s tvrzením, že dotčený software kromě dotčeného teplotního okna obsahuje další zakázaná odpojovací zařízení ve smyslu čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007, která podle něj snižují účinnost systémů regulace emisí znečišťujících látek v podmínkách reálného provozu na silnici. Uvedl, že jej společnost Mercedes-Benz Group v tomto ohledu úmyslně oklamala, a to v rozporu s veřejným pořádkem a dobrými mravy, a že tato společnost je povinna nahradit způsobenou škodu. QB doplnil, že s ohledem na úmyslné jednání společnosti Mercedes-Benz Group nenáleží žádná náhrada za používání dotčeného vozidla. Z titulu předběžné opatrnosti je nicméně připraven zaplatit náhradu za používání za ujeté kilometry ponechanou na uvážení předkládajícího soudu. QB měl za to, že tato náhrada by měla vycházet maximálně ze 75 % kupní ceny, která mohla být nadhodnocena maximálně o 30 %, a to z důvodu přítomnosti vadného systému regulace emisí znečišťujících látek.

20. Podle společnosti Mercedes-Benz Group z rozsudku CLCV plyne, že odpojovací zařízení ve smyslu čl. 5 bodu 2 nařízení č. 715/2007 je pouze systémem, který umožňuje zjistit charakteristické podmínky zkoušky schvalování typu týkající se emisí znečišťujících látek, která se provádí v laboratoři, a snížit manipulací emise NOx pouze pro účely řízení o ES schválení typu. Takový systém přitom není v dotčeném vozidle přítomen.

21. Společnost Mercedes-Benz Group nezpochybnila, že míra recirkulace výfukových plynů se sníží, jakmile je venkovní teplota vyšší než 0 stupňů Celsia. Kdyby k recirkulaci docházelo při příliš nízkých venkovních teplotách, došlo by podle ní ke kondenzaci složek výfukových plynů, což by vedlo ke vzniku nežádoucích usazenin v motoru, a opakované fungování motoru v tomto stavu by mohlo způsobit trvalá poškození. Pro ochranu motoru je tedy podle ní nutné v závislosti na venkovní teplotě snížit recirkulaci výfukových plynů. Jde o průmyslový postup, který odjakživa používali všichni výrobci automobilů a který zohledňuje fyzické a technické vlastnosti motorů s vnitřním spalováním. Společnost Mercedes-Benz Group dodala, že i za předpokladu, že tento postup je odpojovacím zařízením ve smyslu nařízení č. 715/2007, není její chování v rozporu s veřejným pořádkem a s dobrými mravy, přičemž tvrdí, že se opírala o přesné nebo přinejmenším odůvodnitelné chápání pravidel stanovených unijním právem o emisích.

22. Podpůrně společnost Mercedes-Benz Group tvrdila, že QB nevznikla žádná škoda, neboť dotčené vozidlo mělo platné ES schválení typu, mohlo být používáno bez omezení a neztratilo na hodnotě. Mimoto v rámci bezplatně nabízených služeb společnost vyvinula a dala QB k dispozici aktualizaci dotčeného softwaru pro dotčené vozidlo.

23. Předkládající soud zdůrazňuje, že podle jeho předběžného posouzení je dotčené teplotní okno zakázaným odpojovacím zařízením ve smyslu čl. 3 bodu 10 nařízení č. 715/2007 ve spojení s čl. 5 odst. 2 tohoto nařízení ve světle rozsudku CLCV. Společnost Mercedes-Benz Group však podle něj nejednala v rozporu s veřejným pořádkem a dobrými mravy, což vyžaduje zvláště zavrženíhodné jednání, přičemž úmysl, účel, prostředky a důsledky musí být v tomto ohledu posouzeny vyčerpávajícím způsobem. V tomto ohledu nelze vyloučit, že v okamžiku uvedení dotčeného vozidla na trh se společnost Mercedes-Benz Group svým výkladem čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007 nesnažila úmyslně poškodit potencionální kupující. Proto nemůže mít QB právo na náhradu škody opírající se o deliktní odpovědnost podle § 826 BGB.

24. QB by mohlo být takové právo na náhradu škody naopak přiznáno podle § 823 odst. 2 BGB, který dopadá na pouhou nedbalost. Toto ustanovení však předpokládá porušení zákona určeného k ochraně druhých, což podle judikatury Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr, Německo) znamená, že jeho cílem je přinejmenším chránit jednotlivce nebo skupiny osob před porušením

konkrétního právního zájmu. Stačí, aby tento zákon chránil zájem jednotlivce v rámci cílů tohoto zákona, i když se tento zákon týká především obecného zájmu. Uvedené ustanovení mimoto implikuje, že nebezpečí, proti kterému má zákon chránit, se projevilo jako konkrétní škoda a že konkrétní poškozený musí spadat do osobní působnosti porušeného zákona. Vzniká proto otázka, zda 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 usilují mimo ochrany obecných zájmů i o ochranu zájmů individuálního kupujícího vozidla, které není v souladu s unijním právem, a to zejména je-li vybaveno odpojovacím zařízením zakázaným na základě tohoto nařízení.

25. V německé judikatuře a nauce existují na tyto otázky různé názory. V tomto ohledu má Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr) za to, že i když informace obsažené v prohlášení o shodě, jak je zakotveno ve směrnici 2007/46, v osobní rovině míří i na individuálního kupujícího vozidla, nechrání právo tohoto kupujícího na hospodářské sebeurčení. Podle jiných vnitrostátních soudů mají čl. 18 odst. 1, čl. 26 odst. 1 a článek 46 směrnice 2007/46 a čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007 individuální ochrannou povahu.

26. Podle předkládajícího soudu i za předpokladu, že tato ustanovení chrání pouze obecné právní zájmy, a nikoli zájmy individuálních kupujících, může ze zásady efektivity plynout požadavek, aby jakékoli nedbalostní nebo úmyslné pochybení, jehož se dopustí výrobce automobilů tím, že uvádí na trh vozidla vybavená zakázaným odpojovacím zařízením, bylo sankcionováno možností kupujícího uplatnit vůči tomuto výrobci právo na náhradu škody opírající se o deliktní odpovědnost.

27. Pro případ, že by QB mohl takové právo na náhradu škody mít na základě § 823 odst. 2 BGB, dotazuje se předkládající soud, zda je pro zajištění užitečného účinku použitelných ustanovení unijního práva nezbytné, aby proti právu na náhradu škody nebyl započten prospěch z užívání vozidla nebo aby tomu tak bylo jen v omezeném rozsahu. Tato otázka byla ve vnitrostátní judikatuře a nauce opět předmětem rozdílných výkladů. V tomto ohledu Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr) konstatoval, že s ohledem na zákaz bezdůvodného obohacení stanovený vnitrostátním právem v oblasti odškodňování, se poškozený nemůže ocitnout ve výhodnějším postavení, než v jakém by byl, kdyby nedošlo ke škodné události, a že proti právu na náhradu škody musí být započten pouze prospěch spojený s touto událostí, avšak škůdce nesmí být v nepřiměřené míře zbaven břemene.

28. Předkládající soud konečně uvádí, že na základě § 348 odst. 3 bodů 1 a 2 ZPO je původně příslušný soud povinen předložit věc občanskoprávnímu senátu k rozhodnutí o převzetí, existují-li zvláštní obtíže skutkové povahy nebo má-li věc zásadní význam [9]. Samosoudce v tomto ohledu nemá žádnou posuzovací pravomoc. Z judikatury Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr) plyne, že tento soud může podat žádost o rozhodnutí o předběžné otázce v souladu s ústavní zásadou zákonného soudce stanovenou v § 101 odst. 1 věta druhá Grundgesetz für die Bundesrepublik Německo (základní zákon Spolkové republiky Německo) ze dne 23. května 1949 [10] pouze, pokud senát odmítl spor převzít.

29. Předkládající soud poznamenává, že podle nauky nesmí být vnitrostátním procesním právem dotčena možnost podat žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podle čl. 267 odst. 2 SFEU, a to zejména pokud se dotčený soud domnívá, že právní posouzení soudu vyššího stupně by mohlo vést k rozhodnutí v rozporu s unijním právem. Z článku 267 druhého pododstavce SFEU tedy

[9] – V písemném vyjádření QB zdůraznil, že vnitrostátní judikatura je vykládána v tom smyslu, že předběžná otázka položena Soudnímu dvoru se pojí s předmětem, který vykazuje „zásadní význam“.

[10] – BGBl. 1949, s. 1.

podle všeho plyne, že § 348 odst. 3 body 1 a 2 ZPO se na předkládací rozhodnutí vydaná původním samosoudcem nepoužijí. V projednávaném případě, není-li výslovně konstatována přednost unijního práva před vnitrostátním procesním právem, by mohla být příslušnost samosoudce zpochybněna v rámci opravných prostředků.

30. Za těchto okolností se Landgericht Ravensburg (zemský soud v Ravensburgu) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru tyto předběžné otázky:

„1) Směřují 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 i k ochraně zájmů individuálních kupujících motorových vozidel?

Pokud ano:

2) Zahrnuje to zájem individuálního kupujícího vozidla nepořídit vozidlo, které není v souladu s požadavky unijního práva, a konkrétně nepořídit vozidlo, které je vybaveno odpojovacím zařízením zakázaným v souladu s čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007?

V případě záporné odpovědi na první otázku:

3) Je s unijním právem neslučitelné, aby kupující, který si nechtěně pořídí vozidlo, které výrobce uvedl na trh s odpojovacím zařízením zakázaným v souladu s čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007, měl právo podat občanskoprávní žalobu z titulu deliktní odpovědnosti proti výrobci, a konkrétně také návrh na vrácení kupní ceny zaplacené za vozidlo současně s předáním vozidla a převodem vlastnického práva k němu, pouze za výjimečných okolností, kdy výrobce automobilů jednal úmyslně a také v rozporu s veřejným pořádkem a dobrými mravy?

Pokud ano:

4) Ukládá unijní právo, aby měl kupující vozidla právo na náhradu škody na základě občanskoprávní odpovědnosti výrobce vozidla za delikt, pokud se tento výrobce se dopustil pochybení (z nedbalosti nebo úmyslně) tím, že uvedl na trh vozidlo vybavené odpojovacím zařízením zakázaným v souladu s čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007?

Ať už jsou odpovědi na první čtyři otázky jakékoli:

5) Je s unijním právem neslučitelné, aby ve vnitrostátním právu musel být kupujícímu vozidla započítán prospěch ze skutečného používání vozidla, domáhá-li se na výrobci z titulu deliktní odpovědnosti vrácení kupní ceny vozidla vybaveného odpojovacím zařízením zakázaným v souladu s článkem 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007 současně s předáním vozidla a převodem vlastnického práva k němu?

Pokud ne:

6) Je s unijním právem neslučitelné, aby se tento prospěch z používání vypočítal na základě celkové kupní ceny vozidla, aniž se provede odpočet z titulu ztráty hodnoty vyplývající z namontování zakázaného odpojovacího zařízení a/nebo z používání vozidla nedopovídajícího unijnímu právu, které si kupující nepřál?

Ať už jsou odpovědi na prvních šest otázek jakékoli:

7) Je § 348 odst. 3 ZPO v rozsahu, v němž se toto ustanovení týká přijímání předkládacích rozhodnutí podle čl. 267 druhého pododstavce SFEU, neslučitelné s pravomocí předkládat předběžné otázky, kterou mají vnitrostátní soudy podle čl. 267 druhého pododstavce SFEU, a tedy nepoužitelný na přijímání předkládacích rozhodnutí?“

31. Písemná vyjádření byla předložena QB, společností Mercedes-Benz Group a Evropskou komisí. Tito účastníci řízení i německá vláda rovněž na jednání konaném dne 8. března 2022 přednesli ústní vyjádření.

## IV. Analýza

### *A. Úvodní poznámky*

32. Předkládající soud uvádí, že podle jeho předběžného posouzení je dotčené teplotní okno zakázaným odpojovacím zařízením ve smyslu čl. 3 bodu 10 nařízení č. 715/2007 ve spojení s čl. 5 odst. 2 písm. a) tohoto nařízení. Sníží-li se účinnost systému omezování emisí znečišťujících látek, jakmile je venkovní teplota vyšší než 0 stupňů Celsia, ocitá se tato situace v podmínkách, jejichž výskyt lze očekávat při běžném provozu a používání vozidla ve smyslu uvedeného čl. 3 odst. 10. Tento soud dodává, že nezáleží na tom, zda dotčené teplotní okno neumožňuje zjistit parametry zkoušky schvalování typu za účelem ověření úrovně emisí znečišťujících látek, jelikož tento prvek není vyžadován ani čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007, ani rozsudkem CLCV. Toto okno mimoto není povoleno z titulu výjimky na základě čl. 5 odst. 2 písm. a) tohoto nařízení, jelikož tento rozsudek stanovil, že pouze bezprostřední rizika poškození, která vyvolávají konkrétní nebezpečí při řízení vozidla, mohou odůvodnit použití odpojovacího zařízení [11]. V projednávané věci přitom společnost Mercedes-Benz Group tvrdí, že účelem dotčeného teplotního okna je zabránit nežádoucím usazeninám v motoru, tedy ochránit motor před opotřebením, což podle uvedeného soudu podle všeho neodpovídá přísným požadavkům stanoveným Soudním dvorem k tomu, aby byl odpojovací prostředek povolený.

33. V tomto ohledu uvádím, že v rozsudku CLCV Soudní dvůr rozhodl, že čl. 3 bod 10 nařízení č. 715/2007 musí být vykládán v tom smyslu, že „odpojovacím zařízením“ ve smyslu tohoto ustanovení je zařízení, které rozpozná jakýkoli parametr související s průběhem postupů schvalování typu stanovených tímto nařízením, s cílem zlepšit během těchto postupů výkon systému regulace emisí, a získat tak schválení typu vozidla, i když lze takové zlepšení také pozorovat ad hoc za běžných podmínek používání vozidla [12]. Kromě toho Soudní dvůr upřesnil, že čl. 5 odst. 2 písm. a) tohoto nařízení musí být vykládán v tom smyslu, že takové odpojovací zařízení, které systematicky zlepšuje výkon systému regulace emisí vozidel během postupů schvalování typu, s cílem dodržet mezní hodnoty emisí stanovené tímto nařízením, a získat tak schválení typu těchto vozidel, nemůže spadat pod výjimku ze zákazu takových zařízení stanovenou v tomto ustanovení, jež se týká ochrany motoru proti poškození nebo poruše a bezpečného provozu vozidla, i když toto zařízení přispívá k zabránění stárnutí nebo zanášení motoru [13].

[11] – Viz rozsudek CLCV, bod 114.

[12] – Rozsudek CLCV, bod 102.

[13] – Rozsudek CLCV, bod 115.

34. Věc, ve které byl tento rozsudek vydán, se týkala vozidel vybavených softwarem, který může měnit systém regulace emisí znečišťujících plynů v závislosti na podmínkách řízení, které rozpoznal [14]. Tento software totiž umožnil rozpoznat parametry odpovídající parametrům zkoušky schvalování typu týkající se emisí znečišťujících látek, která se provádí v laboratoři.

35. Na rozdíl od této věci vztahující se k „přepínacímu systému“ se věci C-128/20, GSMB Invest, C-134/20, Volkswagen a C-145/20, Porsche Inter Auto a Volkswagen stejně jako věc v původním řízení týkají teplotního okna. Ve svém společném stanovisku v těchto třech věcech [15] jsem navrhl, aby Soudní dvůr konstatoval, že čl. 3 bod 10 nařízení č. 715/2007 ve spojení s čl. 5 odst. 1 tohoto nařízení musí být vykládán v tom smyslu, že zařízení, které za podmínek při skutečném provozu motorového vozidla zajišťuje plnou recirkulaci výfukových plynů pouze při venkovních teplotách v rozmezí 15 a 33 stupňů Celsia a v nadmořské výšce do 1 000 m, přičemž mimo toto teplotní okno v rozmezí deseti stupňů Celsia a ve výšce nad 1 000 m n. m. v intervalu 250 výškových metrů míra recirkulace výfukových plynů klesne v lineárně na nulu, čímž dochází ke zvýšení emisí NOx nad mezní hodnoty stanovené v uvedeném nařízení, představuje „odpojovací zařízení“ [16].

36. V nyní projednávané věci předkládající soud uvádí, že venkovní teplota určuje, od které teploty dochází ke snížení míry recirkulace výfukových plynů, a rozsah tohoto snížení je předmětem sporu mezi stranami v původním řízení. Předkládajícímu soudu, který je jako jediný příslušný ke zjištění a k posouzení skutkových okolností sporu v původním řízení, přísluší zkoumat podmínky, za nichž dotčené teplotní okno funguje. Jak jsem naznačil ve svém stanovisku [17], podle oficiálních údajů byla průměrná roční teplota v Německu v roce 2017 9,6 stupně Celsia, v roce 2018 10,4 stupně Celsia a v roce 2019 10,2 stupně Celsia. S ohledem na tyto údaje i průměrnou roční teplotu v ostatních členských státech Evropské unie [18] přísluší tomuto soudu ověřit, zda dotčený software, jak se domnívá, snižuje účinnost systému omezování emisí znečišťujících látek „za podmínek, jejichž výskyt lze očekávat při běžném provozu a používání vozidla“. Pokud ano, je tento software „odpojovacím zařízením“ ve smyslu čl. 3 bodu 10 nařízení č. 715/2007.

37. Je-li tomu tak, sdílím postoj předkládajícího soudu, podle kterého nelze toto zařízení podle čl. 5 odst. 2 písm. a) tohoto nařízení odůvodnit, je-li jeho jediným účelem přispívat k zabránění stárnutí nebo zanášení motoru [19]. Pouze v případech, že usazeniny vytvářející se během recirkulace výfukových plynů mají za následek nesprávné fungování, které může vyvolávat náhlá a bezprostřední rizika poškození samotného motoru, čímž i při pravidelné a odpovídající údržbě tohoto vozidla způsobují konkrétní nebezpečí při řízení vozidla, může takové odpojovací zařízení spadat do působnosti uvedeného čl. 5 odst. 2 písm. a) [20]. Opět přísluší předkládajícímu soudu, aby ověřil, zda může k takovému nesprávnému fungování dojít.

38. V situaci, kdy tento soud na základě těchto ověření potvrdí své posouzení, že dotčené teplotní okno je zakázaným odpojovacím zařízením ve smyslu čl. 5 odst. 2 písm. a) nařízení č. 715/2007, vyvstává otázka práva na náhradu škody, které by mohl mít kupující vozidla vybaveného takovým zařízením, k čemuž se váže prvních šesti předběžných otázek.

[14] – Rozsudek CLCV, bod 2.

[15] – Viz bod 1 tohoto stanoviska.

[16] – Bod 104 tohoto stanoviska.

[17] – Viz bod 100 stanoviska ve věcech GSMB Invest, Volkswagen a Porsche Inter Auto a Volkswagen (C-128/20, C-134/20 a C-145/20, EU:C:2021:758).

[18] – Viz rovněž bod 100 tohoto stanoviska.

[19] – V tomto smyslu viz rozsudek CLCV, bod 115.

[20] – V tomto smyslu viz body 125 a 126 mého stanoviska ve věcech GSMB Invest, Volkswagen a Porsche Inter Auto a Volkswagen (C-128/20, C-134/20 a C-145/20, EU:C:2021:758).

### *B. K první a druhé předběžné otázce*

39. Podstatou první a druhé otázky předkládajícího soudu, které je třeba zkoumat společně, je, zda musí být čl. 18 odst. 1, čl. 26 odst. 1 a článek 46 směrnice 2007/46 vykládány v tom smyslu, že chrání zájmy individuálního kupujícího motorového vozidla, a to zejména zájem nepořídit si vozidlo, je-li vybaveno zakázaným odpojovacím zařízením ve smyslu čl. 5 bodu 2 nařízení č. 715/2007.

40. V tomto ohledu je třeba uvést, že podle judikatury Soudního dvora z bodů 1, 5 a 6 odůvodnění nařízení č. 715/2007 plyne, že cíl sledovaný tímto nařízením spočívá v zajištění vysoké úrovně ochrany životního prostředí a zlepšení kvality ovzduší v Unii [21]. Toto nařízení zmiňuje pojmy „spotřebitel“ a „uživatel“ pouze jednou, a to v bodě 17 odůvodnění, podle něhož je „nutné zajistit, aby *zákazníci a uživatelé* dostávali objektivní a přesné informace“ [22] o spotřebě paliva a emisích oxidu uhličitého z vozidel. Článek 4 odst. 3 uvedeného nařízení kromě toho stanoví, že „[v]ýrobci uvedou hodnoty emisí oxidu uhličitého a spotřeby paliva v dokumentu předaném *kupujícímu* vozidla při koupi vozidla“ [23]. Jde také o jediný odkaz na „kupujícího“ v rámci téhož nařízení jako celku. Nařízení č. 715/2007 tedy stanoví konkrétní povinnosti o informování spotřebitele a kupujícího ohledně spotřeby dotčeného vozidla s cílem umožnit jim rozhodnout se s plnou znalostí věci, zda si toto vozidlo pořídí, či nikoli. Tyto informační povinnosti však podle všeho spadají do rámce cíle sledovaného tímto nařízením, jímž je vysoká úroveň ochrany životního prostředí prostřednictvím snížení emisí znečišťujících látek. Nad rámec uvedených povinností nezakládá uvedené nařízení výslovný vztah mezi výrobcem automobilů a individuálním kupujícím vozidla za účelem ochrany zájmů kupujícího.

41. V tomto smyslu čl. 5 odst. 1 a 2 nařízení č. 715/2007 stanoví, že výrobce vybaví vozidla tak, aby konstrukční části, které by mohly mít vliv na emise, byly navržené, konstruované a namontované tak, aby vozidlo při běžném použití vyhovovalo tomuto nařízení a jeho prováděcím opatřením, a že použití odpojovacích zařízení snižujících účinnost systému regulace emisí se až na výjimky zakazuje. Tato ustanovení se tedy týkají pouze výrobců. Sdílím tedy postoj Komise, podle něhož toto nařízení jako takové, a zejména jeho čl. 5 odst. 1 a 2, přímo nesměřuje k ochraně zájmů individuálního kupujícího motorového vozidla vybaveného zakázaným odpojovacím zařízením.

42. Za účelem odpovědi na první dvě položené předběžné otázky je však třeba nařízení č. 715/2007 zasadit do kontextu. Směrnice 2007/46, která stanoví *rámec* pro schvalování typu motorových vozidel, je totiž ve vztahu k tomuto nařízení základním právním aktem. Jak stanoví bod 3 odůvodnění této směrnice, regulační akty, které definují použitelné technické požadavky, by měly mít především za cíl zajistit vysokou míru bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, ochrany zdraví, ochrany životního prostředí, energetické účinnosti a ochrany proti neoprávněnému použití. Podle mého názoru a na rozdíl od toho, co tvrdí společnost Mercedes-Benz Group a německá vláda, však z ustanovení uvedené směrnice plyne, že tato směrnice směřuje i k ochraně zájmů individuálního kupujícího vozidla vybaveného zakázaným odpojovacím zařízením.

43. Článek 3 bod 5 směrnice 2007/46 totiž definuje „ES schválení typu“ jako „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“ uvedené směrnice. Tato příloha IV,

[21] – Viz rozsudek CLCV, body 86, 87 a 113.

[22] – Kurzivou zvýraznil autor stanoviska.

[23] – Kurzivou zvýraznil autor stanoviska.

nadepsaná „Požadavky pro ES schválení typu vozidla“, ve své části I, nadepsané „Právní předpisy k ES schválení typu vozidla vyráběného v neomezených sériích“, uvádí nařízení č. 715/2007, pokud jde o „[e]mise z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a 6)/přístup k informacím“.

44. Jak ostatně stanoví čl. 5 odst. 1 směrnice 2007/46, „[v]ýrobce odpovídá schvalovacímu orgánu za všechna hlediska postupu schvalování a za zajištění shodnosti výroby, ať už je výrobce přímo zapojen do všech stupňů výroby vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku či nikoliv“. Výrobce je proto při podání žádosti o ES schválení typu vozidla povinen dodržet čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007.

45. Dodržení těchto požadavků je sice nezbytné pro účely tohoto ES schválení typu, je však třeba zdůraznit, že toto dodržení prostřednictvím *prohlášení o shodě* se přímo týká i individuálního kupujícího vozidla. Prohlášení o shodě je vymezeno v čl. 3 bodu 36 směrnice 2007/46 jako „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. Příloha IX, nadepsaná „ES prohlášení o shodě“, obsahuje bod 0, nadepsaný „Cíle“, podle něhož je prohlášení o shodě osvědčením, které *výrobce vozidla* vydává *kupujícímu*, aby ho ujistil, že vozidlo, které získal, splňovalo v době výroby platné právní předpisy Evropské unie [24]. Směrnice 2007/46 proto na rozdíl od nařízení č. 715/2007 zakládá *výslovný vztah* mezi výrobcem automobilů a individuálním kupujícím vozidla, a to s cílem zajistit, že tomuto kupujícímu bude zaručeno, že koupené vozidlo splňuje požadavky platné unijní právní úpravy.

46. Článek 18 odst. 1 této směrnice v tomto rámci stanoví, že 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. Tento doklad je podle čl. 26 odst. 1 uvedené směrnice povinný při registraci nebo prodeji. Kromě toho článek 46 směrnice 2007/46 stanoví, že členské státy stanoví sankce za nedodržení ustanovení této směrnice, a zejména zákazu, který je obsažen v článku 31 nebo z něj vyplývá, a regulačních aktů uvedených v části I přílohy IV uvedené směrnice a přijmou veškerá nezbytná opatření pro jejich uplatňování. Podle judikatury Soudního dvora sleduje článek 46 především cíl spočívající ve vytvoření a fungování vnitřního trhu, který se vyznačuje poctivou hospodářskou soutěží mezi výrobci, a kromě tohoto cíle mají sankce uvedené v článku 46 rámcové směrnice rovněž zajistit, aby byl *kupující vozidla* držitelem prohlášení o shodě, které mu podle přílohy IX této směrnice umožňuje toto vozidlo zaregistrovat v kterémkoli členském státě, aniž by musel předložit další technickou dokumentaci [25].

47. Z těchto různých ustanovení směrnice 2007/46 plyne, že v rámci ES schválení typu musí výrobce dodržet zejména požadavky týkající se odpojovacích zařízení uvedené v čl. 5 odst. 1 a 2 nařízení č. 715/2007. Pouze v tomto případě může tento výrobce vydat kupujícímu vozidla prohlášení o shodě, které tomuto kupujícímu umožní toto vozidlo zaregistrovat nebo prodat. Toto prohlášení, které je zárukou, má tedy kupujícího ochránit před nedodržením povinnosti uvést na trh vozidla ve shodě s platnými unijními regulačními ustanoveními ze strany výrobce.

[24] – S přihlédnutím k tomuto znění nesdílím postoj vyjádřený při jednání společností Mercedes-Benz Group, podle něhož není kupující tím, komu je prohlášení o shodě určeno.

[25] – Rozsudek ze dne 4. října 2018, Komise v. Německo (C-668/16, EU:C:2018:802, bod 87).

48. ES schválení typu však mohlo být získáno zejména v době, kdy schvalovací orgán nevěděl o přítomnosti zakázaného odpojovacího zařízení ve smyslu čl. 5 odst. 1 a 2 nařízení č. 715/2007 [26]. Kromě toho také dotčené vozidlo nemusí odpovídat schválenému typu. V rámci individuálního prodeje vozidla vybaveného takovým zakázaným zařízením nemá toto vozidlo přesné prohlášení o shodě, a nelze jej tedy podle čl. 26 odst. 1 směrnice 2007/46 registrovat nebo dále prodat. V takové situaci nebyly zájmy kupujícího takového vozidla ochráněny, což mu způsobuje škodu.

49. Jak mimoto uvedl Soudní dvůr, kupujícímu vzniká hmotná škoda vyplývající ze ztráty hodnoty dotčeného vozidla a ze skutečnosti, že při odhalení instalace softwaru umožňujícího manipulovat s údaji o emisích výfukových plynů je protihodnotou platby za pořízení takového vozidla vozidlo, které je stiženo vadou, a má tudíž nižší hodnotu [27]. Vlastnictví vozidla, které nesplňuje ustanovení unijního práva v oblasti ochrany životního prostředí tím, že produkuje emise znečišťujících látek, které překračují stanovené mezní hodnoty, podle mého názoru tomuto kupujícímu způsobuje i nemajetkovou újmu.

50. Za těchto podmínek navrhuji na první a druhou otázku odpovědět tak, že čl. 18 odst. 1, čl. 26 odst. 1 a článek 46 směrnice 2007/46 musí být vykládány v tom smyslu, že chrání zájmy individuálního kupujícího motorového vozidla, a to zejména zájem nepořídit si vozidlo, je-li toto vozidlo vybaveno zakázaným odpojovacím zařízením ve smyslu čl. 5 bodu 2 nařízení č. 715/2007.

### *C. Ke třetí a šesté předběžné otázce*

51. Podstatou třetí a šesté otázky předkládajícího soudu, které je třeba zkoumat společně [28], je, zda musí být směrnice 2007/46 vykládána v tom smyslu, že ukládá členským státům, aby zakotvily, že kupující vozidla má právo na náhradu škody vůči výrobci vozidla v situaci, kdy je vozidlo vybaveno zakázaným odpojovacím zařízením ve smyslu čl. 5 bodu 2 nařízení č. 715/2007, a pokud ano, v jakém rozsahu musí tyto státy stanovit započítávání prospěchu plynoucího ze skutečného používání tohoto vozidla oproti výši náhrady škody.

52. Úvodem uvádím, QB podal žalobu proti společnosti Mercedes-Benz Group, tedy výrobci, a nikoli proti osobě, která mu toto ojeté vozidlo prodala. Směrnici 1999/44/ES [29], která se týká vztahů mezi spotřebitelem a prodávajícím, proto nelze v takové věci, jako je věc v původním řízení, použít. Kromě toho se QB nedovolává směrnice 2005/29/ES [30] o nekalých obchodních praktikách, nýbrž vychází z deliktní odpovědnosti, jak je zakotvena ustanoveními BGB. V tomto rámci se předkládající soud snaží zjistit, do jaké míry je vnitrostátní právní úprava v souladu s unijním právem, pokud jde o právo na náhradu škody a způsob výpočtu náhrady škody.

53. Pokud jde o deliktní odpovědnost, z odpovědi, kterou navrhuji dát na první dvě předběžné otázky, plyne, že směrnice 2007/46 zakládá kupujícímu ve vztahu k výrobci práva, zakoupil-li vozidlo vybavené zakázaným odpojovacím zařízením ve smyslu čl. 5 bodu 2 nařízení č. 715/2007.

[26] – V tomto smyslu viz bod 149 stanoviska ve věcech GSMB Invest, Volkswagen a Porsche Inter Auto a Volkswagen (C-128/20, C-134/20 a C-145/20, EU:C:2021:758).

[27] – V tomto smyslu viz rozsudek ze dne 9. července 2020, Verein für Konsumenteninformation (C-343/19, EU:C:2020:534, bod 34).

[28] – Předkládající soud uvádí, že třetí otázku pokládá pro případ záporné odpovědi na první otázku. Čtvrtá otázka je kromě toho podotázka třetí otázky. Aby byla tomuto soudu poskytnuta užitečná odpověď, pojednám však společně o všech otázkách souvisejících s právem na náhradu škody a jeho působností.

[29] – Směrnice Evropského parlamentu a Rady 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. 15/4, s. 223).

[30] – Směrnice Evropského parlamentu a Rady ze dne 11. května 2005 o nekalých obchodních praktikách vůči spotřebitelům na vnitřním trhu a o změně směrnice Rady 84/450/EHS, směrnic Evropského parlamentu a Rady 97/7/ES, 98/27/ES a 2002/65/ES a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2006/2004 („směrnice o nekalých obchodních praktikách“) (Úř. věst. 2005, L 149, s. 22).

Článek 46 této směrnice kromě toho zakotvuje, že členské státy stanoví sankce použitelné v případě porušení regulačních aktů uvedených v příloze IV části I uvedené směrnice a přijmou veškerá nezbytná opatření pro jejich uplatňování prostřednictvím účinných, přiměřených a odrazujících sankcí [31]. Tento článek se tedy použije na situaci, kdy jsou dotčená vozidla pro účely ES schválení typu v rozporu s čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007 vybavena zakázaným odpojovacím zařízením [32].

54. Tyto sankce tedy musí být nejen ve prospěch dotčeného členského státu v rámci ES schválení typu, nýbrž i individuálního kupujícího vozidla vybaveného zakázaným odpojovacím zařízením. Jinak řečeno, směrnice 2007/46 členským států ukládá, aby stanovily, že kupující vozidla má právo na náhradu škody, dopustil-li se výrobce pochybení spočívajícího v uvedení takového vozidla na trh. Tato směrnice nicméně pouze stanoví, že tyto státy musí zavést účinné, přiměřené a odrazující sankce [33].

55. Podle judikatury Soudního dvora je při neexistenci unijní právní úpravy na členských státech, aby určily příslušné soudy a upravily procesní podmínky soudních řízení určených k zajištění ochrany práv, která jednotlivcům vyplývají z unijního práva [34]. Soudní dvůr však upřesnil i to, že s výhradou práva na náhradu újmy, které má základ přímo v unijním právu, pokud jsou podmínky nezbytné pro tyto účely splněny, musí stát poskytnout náhradu za důsledky způsobené újmy v souladu s vnitrostátními právními předpisy upravujícími odpovědnost, přičemž podmínky náhrady újmy stanovené vnitrostátními právními předpisy nesmějí být méně příznivé než podmínky platné pro podobné nároky vzniklé na základě vnitrostátního práva (zásada rovnocennosti) a nesmějí být upraveny tak, aby v praxi znemožňovaly nebo nadměrně ztěžovaly získání náhrady újmy (zásada efektivity) [35].

56. V projednávaném případě se předkládající soud zaprvé dotazuje, zda je v souladu s unijním právem, aby kupující vozidla vybaveného odpojovacím zařízením měl právo podat proti výrobci občanskoprávní žalobu z titulu deliktní odpovědnosti pouze za okolností, kdy výrobce způsobil jinému újmu úmyslně, a to bez ohledu na veřejný pořádek a dobré mravy ve smyslu § 826 BGB.

57. V tomto ohledu vedle zásady rovnocennosti, která není podle všeho v projednávané věci ve hře, a v souladu se zásadou efektivity je na tomto soudu, aby zkoumal, zda podmínky stanovené v § 826 BGB mohou prakticky znemožnit nebo nadměrně ztížit výkon práva na náhradu škody, které kupující vozidla vyvozuje ze směrnice 2007/46. Pokud ano, nejsou tato vnitrostátní procesní pravidla v souladu s unijním právem.

[31] – V odpovědi na písemnou otázku Soudního dvora upřesnila německá vláda povahu různých sankcí zavedených na vnitrostátní úrovni s ohledem na článek 46 směrnice 2007/46 a článek 13 nařízení č. 715/2007.

[32] – Jak uvedl generální advokát Mengozzi ve svém stanovisku k věci Komise v. Německo (C-668/16, EU:C:2018:230, bod 94), povinnost stanovená v článku 46 rámcové směrnice, která se týká ukládání účinných, přiměřených a odrazujících sankcí v případě nedodržení ustanovení rámcové směrnice, musí být uplatňována nezávisle na povinnosti k obnovení shody se schváleným typem, která je zakotvena v článcích 12 a 30 uvedené směrnice.

[33] – V témže smyslu čl. 13 odst. 1 nařízení č. 715/2007 stanoví, že členské státy přijmou předpisy, které stanoví sankce za porušení ustanovení tohoto nařízení ze strany výrobců, a přijmou veškerá opatření nezbytná k jejich uplatněn sankcemi, které budou stanoveny jako účinné, přiměřené a odrazující.

[34] – Rozsudek ze dne 24. února 2022, ORLEN KolTrans (C-563/20, EU:C:2022:113, bod 63 a citovaná judikatura). V písemných vyjádřeních společnost Mercedes-Benz Group odkazuje zejména na rozsudek ze dne 16. února 2017, Schmitt (C-219/15, EU:C:2017:128, body 49 až 60), na jehož základě má za to, že kupující dotčeného vozidla nemá právo na náhradu škody. Argumentace sledovaná v tomto rozsudku však podle všeho jde v témže směru jako ta, kterou navrhuji v nyní projednávané věci.

[35] – Viz rozsudek ze dne 6. října 2021, Consorzio Italian Management a Catania Multiservizi (C-561/19, EU:C:2021:799, bod 63 a citovaná judikatura).

58. V této fázi podotýkám, že předkládající soud ve svém rozhodnutí uvedl, že je málo pravděpodobné, že podmínky stanovené v § 826 BGB, jak jsou vykládány vnitrostátními soudy, vyhovují článku 46 směrnice 2007/46, neboť těmto podmínkám vyhovují jen výjimečné případy, a že výrobce se tedy za nynějšího právního stavu nemusí žaloby o náhradu škody obávat, což má za následek, že nemá žádnou motivaci k tomu, aby důsledně dodržoval ustanovení unijního práva a vyhnul se tomu, že nastoupí jeho deliktní odpovědnost [36].

59. V případě, že předkládající soud toto posouzení potvrdí, by se tedy musel uchýlit k § 823 odst. 2 BGB, jehož použití podle tohoto soudu vyžaduje prostou nedbalost. Podotýkám, že podle uvedeného soudu platí, že i za předpokladu, že by relevantní ustanovení unijního práva směřovala pouze k ochraně obecného zájmu, byla by pravděpodobně dodržena pouze, pokud by porušení z nedbalosti bylo sankcionováno též právem kupujících na náhradu škody opírajícím se o deliktní odpovědnost výrobců a pokud by to výrobci museli vzít od počátku v úvahu.

60. Zadruhé se předkládající soud snaží zjistit, zda v rámci práva kupujícího vozidla vybaveného zakázaným odpojovacím zařízením na náhradu škody brání unijní právo tomu, aby se prospěch plynoucí ze skutečného používání tohoto vozidla započítal proti vrácení kupní ceny uvedeného vozidla.

61. Jak vyplývá z judikatury Soudního dvora, pokud jde o formu a způsob výpočtu náhrady újmy, je třeba uvést, že náhrada újmy způsobené jednotlivcům porušeními práva Unie musí být přiměřená vzniklé újmě, tak aby zajišťovala skutečnou ochranu jejich práv [37]. Je na vnitrostátním právu členských států, aby definoval[o] pravidla týkající se způsobu výpočtu náhrady újmy způsobené jednotlivci porušením ustanovení směrnice 2007/46 [38]. V tomto ohledu jsou vnitrostátní soudy oprávněny dbát na to, aby ochrana práv zaručených unijním právním řádem nevedla k bezdůvodnému obohacení oprávněných osob [39].

62. Předkládajícímu soudu přísluší, aby ověřil, do jaké míry zajistí započtení prospěchu plynoucího ze skutečného používání vozidla – za obvyklých podmínek pro použití vozidla – oproti vrácení kupní ceny vozidla kupujícímu přiměřenou náhradu. Tento soud uvádí, že do dne před ním konaného jednání ujel QB s dotčeným vozidlem více než 60 000 km, a kdyby se měl započítat prospěch plynoucí z používání, bylo by pro účely výpočtu výše započtení třeba odhadnout ztrátu hodnoty tohoto vozidla. V tomto ohledu, jak plyne z judikatury citované v předchozím bodě tohoto stanoviska, je uvedený soud oprávněn vzít v úvahu, že ochrana práv zaručená směrnicí 2000/46 nemá za následek bezdůvodné obohacení QB. Prospěch ze skutečného používání dotčeného vozidla tedy lze započítat oproti vrácení kupní ceny uvedeného vozidla. Je podle všeho nicméně jasné, že kdyby toto započtení vedlo k tomu, že QB nakonec žádnou náhradu za vzniklou škodu neobdrží, nezajišťuje tento způsob výpočtu jeho účinnou ochranu a není v souladu s unijním právem.

63. Předkládající soud se zatřetí dotazuje, zda se prospěch z používání vozidla musí vypočítat na základě jeho celkové kupní ceny bez odpočtu ztráty hodnoty vyplývající z namontování zakázaného odpojovacího zařízení a/nebo z používání vozidla, které není v souladu s unijním právem. Opět platí, že při neexistenci unijněprávní úpravy nepřísluší Soudnímu dvoru, aby se

[36] – Společnost Mercedes-Benz Group tuto úvahu předkládajícího soudu zpochybňuje, když tvrdí, že porušení unijního práva, kterých se dopustí výrobci, mohou vést k citelným pokutám a sankcím.

[37] – Rozsudek ze dne 25. listopadu 2010, Fuß (C-429/09, EU:C:2010:717, bod 92 a citovaná judikatura).

[38] – V tomto smyslu viz rozsudek ze dne 25. listopadu 2010, Fuß (C-429/09, EU:C:2010:717, bod 94).

[39] – Viz rozsudek ze dne 25. března 2021, Balgarska Narodna Banka (C-501/18, EU:C:2021:249, bod 125 a citovaná judikatura).

zevrubněji zabýval právem členských států a uvedl, jak by měla být vypočítána náhrada vzniklé škody [40]. Jediným požadavkem zakotveným unijním právem je, aby byla náhrada škody přiměřená, tj. aby byla taková, že zajistí účinnou ochranu práv kupujícího.

64. Uvádím konečně, že ač požadavky uvedené v příloze IV směrnice 2007/46, a to zejména použití čl. 5 bodů 1 a 2 nařízení č. 715/2007, musí výrobci automobilů dodržet u nových vozidel [41], týkají se i ojetých vozidel v rámci deliktní odpovědnosti, pokud se výrobce dopustil pochybení spočívajícího v instalování zakázaného odpojovacího zařízení.

65. S ohledem na výše uvedené navrhuji na třetí až šestou otázku odpovědět tak, že směrnice 2007/46 musí být vykládána v tom smyslu, že členským státům ukládá, aby zakotvily, že kupující vozidla má právo na náhradu škody vůči výrobci automobilů v situaci, kdy je toto vozidlo vybaveno zakázaným odpojovacím zařízením ve smyslu čl. 5 bodu 2 nařízení č. 715/2007. Je na členských státech, aby vymezily pravidla způsobu výpočtu náhrady škody způsobené kupujícímu v rozsahu, v němž je taková náhrada škody při uplatnění zásady efektivity přiměřená vzniklé škodě.

## *D. K sedmé předběžné otázce*

66. Podstatou sedmé předběžné otázky předkládajícího soudu je, zda musí být článek 267 SFEU vykládán v tom smyslu, že brání vnitrostátní právní úpravě, podle níž se samosoudce příslušný k rozhodnutí sporu může obrátit se žádostí o rozhodnutí o předběžné otázce na Soudní dvůr pouze v případě, že tento soudce předtím předložil uvedený spor občanskoprávnímu senátu, který se jej rozhodl nepřevzít.

### *1. K přípustnosti*

67. Společnost Mercedes-Benz Group tvrdí, že tato otázka je nepřípustná z důvodu, že v rámci řízení zahájeného na základě článku 267 SFEU nemá Soudní dvůr pravomoc rozhodovat o slučitelnosti vnitrostátního práva s unijním právem [42].

68. Německá vláda při jednání zdůraznila, že tato otázka není pro účely věci v původním řízení užitečná.

69. Komise uvádí, že má pochybnosti o přípustnosti této otázky. Odpověď na tuto otázku totiž není relevantní pro řešení sporu v původním řízení, který se týká existence práva na náhradu škody svědčícího kupujícímu vozidla z důvodu použití zakázaného odpojovacího zařízení. Mimoto má uvedená otázka podle všeho hypotetickou povahu. Jak totiž plyne z předkládacího rozhodnutí, toto rozhodnutí nebylo v okamžiku předložení věci Soudnímu dvoru předmětem žaloby. Případná odpověď na tuto otázku proto nemůže podle všeho předkládajícímu soudu poskytnout výklad unijního práva, který by mu umožnil rozhodnout o procesních otázkách vnitrostátního práva dříve, než může rozhodnout o meritu sporu, který mu byl předložen [43].

[40] – V tomto smyslu sdílím postoj německé vlády, podle kterého musí mít členské státy možnost uplatněním svého deliktního práva rozhodnout, jak napravit škodu vzniklou jednotlivci. Dodávám nicméně, že toto deliktní právo musí dodržovat zásady stanovené unijním právem.

[41] – Viz rozsudek ze dne 24. ledna 2019, RDW a další (C-326/17, EU:C:2019:59, bod 61).

[42] – Tato část odkazuje zejména na rozsudek ze dne 29. listopadu 2001, De Coster (C-17/00, EU:C:2001:651, bod 23).

[43] – Komise odkazuje na usnesení ze dne 2. července 2020, S. A. D. Maler und Anstreicher (C-256/19, EU:C:2020:523, body 44 a 48).

70. Pokud jde o přípustnost sedmé otázky, z předkládacího rozhodnutí plyne, že podle vnitrostátní právní úpravy je samosoudce, který se sporem zabývá, povinen předložit věc občanskoprávnímu senátu k rozhodnutí o převzetí, vykazuje-li věc zvláštní skutkové nebo právní obtíže nebo má-li zásadní význam. Z tohoto rozhodnutí plyne, že předkládající soud, a to samosoudce, nyní projednávanou věc občanskoprávnímu senátu nepředložil a se svou žádostí o rozhodnutí o předběžné otázce se obrátil přímo na Soudní dvůr.

71. Podle ustálené judikatury je odmítnutí rozhodnout o předběžné otázce položené vnitrostátním soudem ze strany Soudního dvora možné pouze tehdy, je-li zjevné, že žádaný výklad unijního práva nemá žádný vztah k realitě nebo předmětu sporu v původním řízení, jestliže se jedná o hypotetický problém nebo také jestliže Soudní dvůr nedisponuje skutkovými nebo právními poznatky nezbytnými pro užitečnou odpověď na otázky, které jsou mu položeny [44].

72. V tomto ohledu se spor v původním řízení týká práva na náhradu škody a způsobu výpočtu této náhrady, pokud jde o individuálního kupujícího vozidla vybaveného zakázaným odpojovacím zařízením ve smyslu čl. 5 bodu 2 nařízení č. 715/2007. Podle judikatury Soudního dvora i za předpokladu, že předkládající soud, kterým je samosoudce, měl v souladu s příslušnými vnitrostátními procesními pravidly předat věc v původním řízení občanskoprávnímu senátu, je prvních šest otázek týkajících se tohoto práva na náhradu škody přípustných. Soudnímu dvoru nepřísluší ověřovat, zda bylo předkládací rozhodnutí přijato v souladu s vnitrostátními předpisy upravujícími organizaci soudů a soudní řízení [45].

73. Pokud jde o sedmou otázku, ta se týká samotného výkladu článku 267 SFEU, který není pro účely rozhodnutí sporu v původním řízení dotčen. Předkládající soud mimoto pouze uvádí, že příslušnost samosoudce může být zpochybněna v rámci opravných prostředků. Tento soud přitom neupřesňuje, jaké důsledky z toho lze vyvodit pro předkládací rozhodnutí. Ze spisu předloženého Soudnímu dvoru dále neplyne, že v této fázi bylo předkládací rozhodnutí předmětem žaloby.

74. Za těchto podmínek jsem toho názoru, že výklad požadovaný v rámci uvedené otázky není objektivně nezbytný pro rozhodnutí, které musí předkládající soud vydat [46]. Proto je tedy podle mého názoru tato otázka hypotetická a musí být proto odmítnuta jako nepřípustná.

### *2. K věci samé*

75. Pro případ, že by se Soudní dvůr domníval, že sedmá otázka přípustná je, rád bych připomněl judikaturu, podle které mají vnitrostátní soudy tu nejširší možnost obrátit se na Soudní dvůr s otázkou ohledně výkladu příslušných ustanovení unijního práva, přičemž tato možnost se u soudů rozhodujících v posledním stupni až na výjimky zakotvené v judikatuře Soudního dvora stává povinností. Tato možnost i tato povinnost jsou totiž nedílnou součástí systému spolupráce mezi vnitrostátními soudy a Soudním dvorem zavedeného článkem 267 SFEU a patří k funkcím soudu aplikujícího unijní právo, které tato ustanovení svěřují vnitrostátním soudům. Pokud tedy vnitrostátní soud, kterému byla věc předložena, dospěje k závěru, že před ním v této věci vyvstala

[44] – Rozsudek ze dne 15. července 2021, The Department for Communities in Northern Ireland (C-709/20, EU:C:2021:602, bod 55).

[45] – V tomto smyslu viz rozsudek ze dne 13. prosince 2018, Rittinger a další (C-492/17, EU:C:2018:1019, body 29 až 34).

[46] – V tomto smyslu viz rozsudek ze dne 9. července 2020, Land Hessen (C-272/19, EU:C:2020:535, bod 62 a citovaná judikatura). Uvádím i to, že předkládající soud položil analogickou otázku ve věcech, které jsou nezávislé na nyní projednávané věci, a to zejména ve věcech C-336/20, Bank 11 für Privatkunden und Handel; C-47/21, C. Bank a Bank D. K., a dále C-232/21, Volkswagen Bank a Audi Bank).

otázka týkající se výkladu či platnosti unijního práva, má možnost, resp. povinnost obrátit se na Soudní dvůr s předběžnou otázkou, a vnitrostátní legislativa ani judikatura nemůže tuto možnost, resp. povinnost vyloučit [47].

76. Pokud se jedná o vnitrostátní soud, jehož rozhodnutí lze napadnout vnitrostátními opravnými prostředky podle vnitrostátního práva, nebrání článek 267 SFEU tomu, aby rozhodnutí tohoto soudu, který se na Soudní dvůr obrací s žádostí o rozhodnutí o předběžné otázce, podléhala obvyklým opravným prostředkům upraveným ve vnitrostátním právu. Výsledek takovéhoto řízení o opravném prostředku však nesmí omezit pravomoc uvedeného soudu obrátit se na Soudní dvůr, má-li za to, že ve věci, kterou projednává, vyvstaly otázky týkající se výkladu ustanovení unijního práva vyžadující jeho rozhodnutí [48], kterou mu svěřuje článek 267 SFEU. Fungování systému spolupráce mezi Soudním dvorem a vnitrostátními soudy zavedeného článkem 267 SFEU a zásada přednosti unijního práva tedy vyžadují, aby se vnitrostátní soud mohl v kterémkoli okamžiku v průběhu řízení, který považuje za vhodný, obrátit na Soudní dvůr s jakoukoli předběžnou otázkou, kterou pokládá za nezbytnou [49], a to včetně případu, že jde o samosoudce [50].

77. Jsem proto toho názoru, že článek 267 SFEU brání vnitrostátní právní úpravě, pokud tato ukládá samosoudci, má-li za to, že v rámci věci, kterou se zabývá, vyvstává otázka týkající se výkladu nebo platnosti unijního práva, která vyžaduje rozhodnutí Soudního dvora, aby tuto otázku předložil občanskoprávnímu senátu, a důsledkem toho je, že se tento samosoudce nemůže obrátit s předběžnou otázkou na Soudní dvůr [51].

## V. Závěry

78. S ohledem na výše uvedené úvahy navrhuji Soudnímu dvoru, aby na předběžné otázky položené Landgericht Ravensburg (zemský soud v Ravensburgu, Německo) odpověděl 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 pozdějších předpisů, musí být vykládány v tom smyslu, že chrání zájmy individuálního kupujícího motorového vozidla, a to zejména zájem nepořídit si vozidlo, je-li vybaveno zakázaným odpojovacím zařízením ve smyslu 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 přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla, ve znění pozdějších předpisů.

[47] – Rozsudek ze dne 23. listopadu 2021, IS (Protiprávnost předkládacího usnesení) (C-564/19, EU:C:2021:949, body 68 až 70 a citovaná judikatura).

[48] – V tomto smyslu viz rozsudek ze dne 16. prosince 2008, Cartesio (C-210/06, EU:C:2008:723, bod 93).

[49] – V tomto smyslu viz rozsudek ze dne 16. července 2020, Adusbef a další (C-686/18, EU:C:2020:567, bod 30 a citovaná judikatura).

[50] – V tomto smyslu viz rozsudek ze dne 13. prosince 2018, Rittinger a další (C-492/17, EU:C:2018:1019, body 29 až 34).

[51] – V tomto smyslu viz rozsudek ze dne 5. dubna 2016, PFE (C-689/13, EU:C:2016:199, bod 36).

2) Směrnice 2007/46, ve znění pozdějších předpisů, musí být vykládána v tom smyslu, že členským státům ukládá, aby zakotvily, že kupující vozidla má právo na náhradu škody vůči výrobci automobilů v situaci, kdy je toto vozidlo vybaveno zakázaným odpojovacím zařízením ve smyslu čl. 5 bodu 2 nařízení č. 715/2007. Je na členských státech, aby vymezily pravidla způsobu výpočtu náhrady škody způsobené kupujícímu v rozsahu, v němž je taková náhrada škody při uplatnění zásady efektivity přiměřená vzniklé škodě.“