Zbierka súdnych rozhodnutí

NÁVRHY GENERÁLNEHO ADVOKÁTA
ATHANASIOS RANTOS
prednesené 2. júna 2022 [1]

Vec C-100/21

QB
proti
Mercedes-Benz Group AG, predtým Daimler AG

[návrh na začatie prejudiciálneho konania, ktorý podal Landgericht Ravensburg (Krajinský súd Ravensburg, Nemecko)]

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – Aproximácia právnych predpisov – Smernica 2007/46/ES – Typové schvaľovanie motorových vozidiel – Článok 18 ods. 1, článok 26 ods. 1 a článok 46 – Nariadenie (ES) č. 715/2007 – Článok 5 ods. 2 – Dieselový motor – Emisie znečisťujúcich látok – Zníženie emisií oxidu dusičitého obmedzené ‚teplotným oknom' – Rušiace zariadenie – Ochrana záujmov individuálneho kupujúceho vozidla, ktoré je vybavené zakázaným rušiacim zariadením – Právo na náhradu škody voči výrobcovi motorových vozidiel z dôvodu mimozmluvnej zodpovednosti – Spôsob výpočtu náhrady škody – Zásada efektivity – Článok 267 ZFEÚ – Možnosť samosudcu obrátiť sa na Súdny dvor s návrhom na začatie prejudiciálneho konania"

I. Úvod

1. Tento návrh na začatie prejudiciálneho konania patrí do rámca vecí predložených Súdnemu dvoru, ktoré sa vzťahujú na nedodržanie ustanovení práva Európskej únie týkajúcich sa emisií znečisťujúcich plynov, najmä oxidu dusičitého (NOx), dieselovými vozidlami. V tejto súvislosti sa už Súdny dvor vyjadril predovšetkým v rozsudku zo 17. decembra 2020, CLCV a i. (Rušiace zariadenie na dieselových motoroch) (C-693/18, ďalej len „rozsudok CLCV", EU:C:2020:1040), k definícii „rušiaceho zariadenia" v zmysle článku 3 bodu 10 nariadenia (ES) č. 715/2007 [2], a k podmienkam povolenia takéhoto zariadenia z hľadiska článku 5 ods. 2 písm. a) tohto nariadenia. Okrem toho veci C-128/20, GSMB Invest; C-134/20, Volkswagen, ako aj C-145/20, Porsche Inter Auto a Volkswagen, vo vzťahu ku ktorým som predniesol spoločné návrhy 23. septembra 2021 [3], sa týkajú súladu „teplotného okna" vytváraného softvérom začleneným do riadiacej jednotky, ktorou sú vybavené dotknuté vozidlá, s právom Únie.

[1] Jazyk prednesu: francúzština.

[2] Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady z 20. júna 2007 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel so zreteľom na emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 5 a Euro 6) a o prístupe k informáciám o opravách a údržbe vozidiel (Ú. v. EÚ L 171, 2007, s. 1), zmenené nariadením Komisie (ES) č. 692/2008 z 18. júla 2008 (Ú. v. EÚ L 199, 2008, s. 1, ďalej len „nariadenie č. 715/2007").

[3] Návrhy vo veciach GSMB Invest, Volkswagen a Porsche Inter Auto a Volkswagen (C-128/20, C-134/20 a C-145/20, EU:C:2021:758). Súdny dvor v čase vypracovania týchto návrhov ešte v uvedených veciach nerozhodol.

2. V prejednávanej veci sa Landgericht Ravensburg (Krajinský súd Ravensburg, Nemecko) pýta Súdneho dvora, či smernica 2007/46/ES [4], vykladaná v spojení s nariadením č. 715/2007, priznáva individuálnemu kupujúcemu vozidla, ktoré nespĺňa emisné limity NOx stanovené týmto nariadením, právo na náhradu škody voči výrobcovi automobilov z dôvodu mimozmluvnej zodpovednosti, a ak áno, aký spôsob výpočtu náhrady škody musia členské štáty stanoviť na to, aby dodržali právo Únie.

3. Tento súd sa tiež pýta, či článok 267 ZFEÚ bráni vnútroštátnej právnej úprave, na základe ktorej samosudca, ktorý má právomoc rozhodovať vo veci, môže podať návrh na začatie prejudiciálneho konania na Súdny dvor iba v prípade, že predtým túto vec postúpil občianskoprávnemu senátu, ktorý rozhodol, že vo veci nezačne konať.

II. Právny rámec

A. Právo Únie

1. Nariadenie č. 715/2007

4. Podľa odôvodnení 1, 5 a 6 nariadenia č. 715/2007:

„(1) Vnútorný trh predstavuje oblasť bez vnútorných hraníc, kde je zaručený voľný pohyb tovaru, osôb, služieb a kapitálu. … Technické požiadavky na typové schválenie motorových vozidiel vzhľadom na emisie by sa preto mali harmonizovať s cieľom predísť tomu, aby sa tieto požiadavky v jednotlivých členských štátoch líšili, a s cieľom zabezpečiť vyššiu úroveň ochrany životného prostredia.

…

(5) Dosahovanie cieľov Európskej únie v oblasti kvality ovzdušia si vyžaduje nepretržité úsilie o znižovanie emisií motorových vozidiel. …

(6) Je najmä potrebné výrazne znížiť emisie oxidu dusíka z dieselových vozidiel, aby sa zlepšila kvalita ovzdušia a aby sa splnili limitné hodnoty znečistenia. …“

5. Článok 1 tohto nariadenia, s názvom „Predmet úpravy“, vo svojom odseku 1 stanovuje:

„Toto nariadenie zavádza spoločné technické požiadavky na typové schválenie motorových vozidiel (ďalej len ‚vozidlá‘) a náhradných dielov, ako sú náhradné zariadenia na reguláciu znečisťovania, s ohľadom na emisie.“

[4] Smernica Európskeho parlamentu a Rady z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (rámcová smernica) (Ú. v. EÚ L 263, 2007, s. 1), zmenená nariadením Komisie (EÚ) 2017/1151 z 1. júna 2017 (Ú. v. EÚ L 175, 2017, s. 1, ďalej len „smernica 2007/46“).

6. V článku 3 uvedeného nariadenia, s názvom „Vymedzenie pojmov“, sa uvádza:

„Na účely tohto nariadenia a jeho vykonávacích opatrení:

…

10. ‚rušiace zariadenie‘ je konštrukčný prvok, ktorý sníma teplotu, rýchlosť vozidla, otáčky motora (RPM), zaradený prevodový stupeň, podtlak v sacom potrubí alebo akýkoľvek iný parameter na účely aktivácie, modulácie, zdržania alebo deaktivácie činnosti ktorejkoľvek časti systému regulácie emisií, ktorá znižuje účinnosť systému regulácie emisií za podmienok, ktoré sa môžu odôvodnene očakávať pri bežnej prevádzke a používaní vozidla;

…“

7. Článok 5 toho istého nariadenia, s názvom „Požiadavky a skúšky“ vo svojich odsekoch 1 a 2 stanovuje:

„1. Výrobca vybaví vozidlá tak, aby komponenty, ktoré by mohli mať vplyv na emisie, boli navrhnuté, konštruované a namontované tak, aby vozidlo pri bežnom používaní bolo v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími opatreniami.

2. Používanie rušiacich zariadení, ktoré znižujú účinnosť systémov regulácie emisií, sa zakazuje. Zákaz sa nevzťahuje na nasledujúce prípady:

a) potreba takéhoto zariadenia je opodstatnená z dôvodu ochrany motora proti poškodeniu alebo havárii a bezpečnej prevádzky vozidla;

…“

2. Smernica 2007/46

8. Článok 1 smernice 2007/46[5], s názvom „Predmet úpravy“, znie:

„Táto smernica ustanovuje zosúladený rámec, ktorý obsahuje správne ustanovenia a všeobecné technické požiadavky na schválenie všetkých nových vozidiel, ktoré patria do jej rozsahu pôsobnosti, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá na účely uľahčenia ich evidencie, predaja a uvedenia do prevádzky v premávke v rámci [Únie].

…

Osobitné technické požiadavky týkajúce sa konštrukcie a fungovania vozidiel sa pri uplatňovaní tejto smernice ustanovia v regulačných aktoch, ktorých úplný zoznam je uvedený v prílohe IV.“

[5] Smernica 2007/46 bola zrušená nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 z 30. mája 2018 o schvaľovaní motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá a o dohľade nad trhom s nimi, ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 a zrušuje smernica 2007/46/ES (Ú. v. EÚ L 151, 2018, s. 1), s účinnosťou od 1. septembra 2020 na základe článku 88 tohto nariadenia. Vzhľadom na dátum predmetných skutkových okolností sa však smernica 2007/46 naďalej uplatňuje na spor vo veci samej.

9. Článok 18 tejto smernice, s názvom „Osvedčenie o zhode“, vo svojom odseku 1 stanovuje:

„Výrobca v postavení držiteľa typového schválenia ES vozidla vydá osvedčenie o zhode, ktoré musí sprevádzať každé vozidlo, či už dokončené, nedokončené alebo dokončované, ktoré je vyrobené v súlade so schváleným typom vozidla.

…“

10. V článku 26 uvedenej smernice, s názvom „Evidencia a predaj vozidiel a ich uvedenie do prevádzky v premávke“, sa v odseku 1 uvádza:

„Bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia článkov 29 a 30, členské štáty zaregistrujú vozidlá a povolia ich predaj alebo uvedenie do prevádzky v premávke len vtedy, ak sú vybavené platným osvedčením o zhode vydaným v súlade s článkom 18.

…“

11. Článok 46 tej istej smernice, s názvom „Sankcie“, znie:

„Členské štáty určia sankcie, ktoré sa uplatňujú na porušenie ustanovení tejto smernice a najmä zákazov obsiahnutých v článku 31 alebo z neho vyplývajúcich a regulačných aktov uvedených v prílohe IV časti I a prijmú všetky potrebné opatrenia na ich vykonávanie. Určené sankcie musia byť účinné, primerané a odrádzajúce. Členské štáty oznámia tieto ustanovenia Komisii najneskôr 29. apríla 2009 a čo najskôr jej oznámia akékoľvek ich nasledujúce zmeny.“

B. Nemecké právo

12. § 823 Bürgerliches Gesetzbuch (Občiansky zákonník, ďalej len „BGB“), s názvom „Povinnosť na náhradu škody“, stanovuje:

„1. Kto úmyselne alebo z nedbanlivosti protiprávne spôsobí inému ujmu na živote, tele, zdraví, slobode, majetku alebo akomkoľvek inom práve, je povinný nahradiť mu škodu, ktorá tým vznikla.

2. Rovnakú povinnosť má ten, kto poruší zákon, ktorého účelom je ochrana inej osoby. Ak je podľa obsahu tohto zákona možné jeho porušenie aj bez zavinenia, povinnosť nahradiť škodu vzniká len v prípade zavinenia.“

13. V § 826 BGB s názvom „Úmyselné spôsobenie škody v rozpore s verejným poriadkom a dobrými mravmi“ sa uvádza:

„Kto spôsobom porušujúcim verejný poriadok a dobré mravy úmyselne spôsobí inému škodu, je povinný túto škodu nahradiť.“

14. § 6 Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung) [nariadenie o typovom schvaľovaní ES motorových vozidiel, ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek

určených pre tieto vozidlá (nariadenie o typovom schvaľovaní ES motorových vozidiel)][6] z 3. februára 2011, s názvom „Osvedčenie o zhode a označení“, vo svojom odseku 1 znie:

„Pre každé vozidlo, ktoré je v zhode so schváleným typom, musí držiteľ typového schválenia ES vozidla vydať osvedčenie o zhode v zmysle článku 18, v spojení s prílohou IX smernice [2007/46]. V súlade s článkom 18 ods. 3 smernice [2007/46] je osvedčenie o zhode koncipované tak, aby sa zabránilo akémukoľvek falšovaniu.“

15. § 27 tohto nariadenia, s názvom „Registrácia a predaj“, vo svojom odseku 1 stanovuje:

„Nové vozidlá, samostatné technické jednotky alebo komponenty, ktoré si vyžadujú osvedčenie o zhode v súlade s prílohou IX smernice [2007/46], prílohou IV smernice 2002/24/ES[7] alebo prílohou III smernice 2003/37/ES[8], sa môžu ponúkať na predaj, predávať alebo uvádzať na trh v Nemecku na účely cestnej premávky len vtedy, ak je k nim priložené platné osvedčenie o zhode. To sa nevzťahuje na vozidlá v zmysle článku 8 smernice [2003/37].“

16. § 348 Zivilprozessordnung (Občiansky súdny poriadok, ďalej len „ZPO“), s názvom „Pôvodný samosudca“, znie:

„1. Občianskoprávny senát rozhoduje prostredníctvom jedného zo svojich členov ako samosudcu. To neplatí, ak:

…

3. Samosudca postúpi vec občianskoprávnemu senátu, aby vo veci začal konať samotný tento senát, v prípade, že

(1) vec vykazuje osobitné skutkové alebo právne ťažkosti;

(2) ide o vec zásadného významu alebo

(3) účastníci konania o to jednomyseľne požiadajú.

Senát vo veci začne konať, ak sú splnené podmienky podľa prvej vety bodov 1 alebo 2. Po vypočutí účastníkov konania vydá v tejto súvislosti svoje rozhodnutie uznesením. Opätovné postúpenie veci samosudcovi je vylúčené.

…“

[6] BGBl. 2011 I, s. 126.

[7] Smernica Európskeho parlamentu a Rady z 18. marca 2002 o typovom schválení dvoj- a trojkolesových motorových vozidiel, ktorou sa zrušuje smernica Rady 92/61/EHS (Ú. v. ES L 124, 2002, s. 1; Mim. vyd. 13/029, s. 399).

[8] Smernica Európskeho parlamentu a Rady z 26. mája 2003 o typovom schválení poľnohospodárskych alebo lesných traktorov, ich prípojných vozidiel a ťahaných vymeniteľných strojov, spolu s ich systémami, komponentmi a samostatnými technickými jednotkami, ktorou sa zrušuje smernica 74/150/EHS (Ú. v. EÚ L 171, 2003, s. 1; Mim. vyd. 13/031, s. 311).

III. Spor vo veci samej, prejudiciálne otázky a konanie pred Súdnym dvorom

17. Dňa 20. marca 2014 kúpil QB od spoločnosti Auto Y GmbH jazdené motorové vozidlo značky Mercedes-Benz, model C 220 CDI s počtom najazdených kilometrov 28 591 km, za cenu 29 999 eur (ďalej len „predmetné vozidlo“). Toto vozidlo, ktoré bolo uvedené na trh výrobcom motorových vozidiel Daimler AG a po prvýkrát bolo zapísané do evidencie 15. marca 2013, je vybavené dieselovým motorom typu OM 651, generácie Euro 5.

18. Uvedené vozidlo obsahuje programovací softvér motora stanovujúci teplotné okno (ďalej len „dotknutý softvér“), na základe ktorého je miera recirkulácie výfukových plynov znížená vtedy, keď sú vonkajšie teploty chladnejšie (ďalej len „predmetné teplotné okno“), čoho dôsledkom je zvýšenie emisií NOx. Presná vonkajšia teplota, od ktorej dochádza k zníženiu miery recirkulácie výfukových plynov, a rozsah tohto zníženia sú predmetom sporu medzi účastníkmi konania vo veci samej.

19. QB podal na Landgericht Ravensburg (Krajinský súd Ravensburg), ktorý je súdom, ktorý podal návrh na začatie prejudiciálneho konania, žalobu proti spoločnosti Mercedes-Benz Group AG, pričom tvrdil, že predmetný softvér obsahuje okrem predmetného teplotného okna ďalšie zakázané rušiace zariadenia v zmysle článku 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007, ktoré znižujú účinnosť systémov regulácie emisií znečisťujúcich látok za skutočných podmienok prevádzky na ceste. QB uviedol, že Mercedes-Benz Group ho v tejto súvislosti úmyselne podviedla, čo je v rozpore s verejným poriadkom a dobrými mravmi, a že táto spoločnosť je povinná nahradiť spôsobenú škodu. QB dodal, že vzhľadom na úmyselné konanie spoločnosti Mercedes-Benz Group nevzniká nárok na žiadnu náhradu z dôvodu používania predmetného vozidla. Z dôvodu zásady predchádzania škodám je však pripravený zaplatiť náhradu za používanie, ponechanú na voľnú úvahu vnútroštátneho súdu, za počet najazdených kilometrov. QB usúdil, že táto náhrada by mala byť založená na podiele predstavujúcom nanajvýš 75 % kúpnej ceny, z dôvodu existencie chybného systému regulácie emisií znečisťujúcich látok.

20. Podľa spoločnosti Mercedes-Benz Group z rozsudku CLCV vyplýva, že rušiacim zariadením v zmysle článku 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007 je len systém umožňujúci jednak odhaliť charakteristické podmienky testu typového schválenia, týkajúceho sa emisií znečisťujúcich látok, ktorý sa vykonáva v laboratóriu, a jednak znížiť emisie NOx prostredníctvom manipulácie výlučne na účely postupu typového schvaľovania ES. Takýto systém sa však v predmetnom vozidle nenachádza.

21. Mercedes-Benz Group nepoprela, že miera recirkulácie výfukových plynov sa znižuje už počnúc vonkajšou teplotou nad 0 stupňov Celzia. Ak by sa totiž pri nízkych vonkajších teplotách uskutočňovala plná recirkulácia, došlo by ku kondenzácii zložiek výfukových plynov, čo by viedlo k rôznym nežiaducim usadeninám v motore, a opakovaná prevádzka tohto motora by v tomto stave mohla spôsobiť trvalé poškodenie. S cieľom chrániť motor je teda potrebné znížiť recirkuláciu výfukových plynov v závislosti od vonkajšej teploty. Ide o priemyselný proces, ktorý odvždy používajú všetci výrobcovia motorových vozidiel a ktorý zohľadňuje fyzické a technické vlastnosti motorov s vnútorným spaľovaním. Mercedes-Benz Group dodala, že aj za predpokladu, že tento proces predstavuje rušiace zariadenie v zmysle nariadenia č. 715/2007, jej konanie nie je v rozpore s verejným poriadkom ani dobrými mravmi, pričom uviedla, že vychádza z presného, alebo prinajmenšom odôvodniteľného chápania pravidiel stanovených právom Únie v oblasti emisií.

22. Subsidiárne Mercedes-Benz Group tvrdila, že QB nevznikla žiadna škoda, a to z dôvodu, že predmetné vozidlo malo platné typové schválenie ES, mohlo byť používané bez obmedzenia a nedošlo k žiadnemu zníženiu jeho hodnoty. Okrem toho táto spoločnosť v rámci bezplatnej služby vyvinula a poskytla QB aktualizáciu daného softvéru pre predmetné vozidlo.

23. Vnútroštátny súd zdôrazňuje, že podľa jeho predbežného posúdenia predmetné teplotné okno predstavuje s prihliadnutím na rozsudok CLCV zakázané rušiace zariadenie v zmysle článku 3 bodu 10 nariadenia č. 715/2007, vykladaného v spojení s jeho článkom 5 ods. 2 Mecedes-Benz Group však nekonala v rozpore s verejným poriadkom ani dobrými mravmi, čo predpokladá obzvlášť zavrhnutiahodné konanie, úmysel, cieľ, prostriedky a dôsledky, ktoré treba v tejto súvislosti posúdiť vyčerpávajúcim spôsobom. V tejto súvislosti nemožno vylúčiť, že v čase, keď bolo predmetné vozidlo uvedené na trh, sa Mercedes-Benz Group nesnažila úmyselne škodiť potenciálnym kupujúcim prostredníctvom svojho výkladu článku 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007. QB preto nemôže mať právo na náhradu škody založené na mimozmluvnej zodpovednosti podľa § 826 BGB.

24. Naopak, je možné QB takéto právo na náhradu škody priznať na základe § 823 ods. 2 BGB, ktorý sa týka obyčajnej nedbanlivosti. Pri tomto ustanovení sa však predpokladá porušenie zákona určeného na ochranu iných osôb, čo podľa judikatúry Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor, Nemecko) znamená, že jeho cieľom je prinajmenšom ochrana jednotlivca alebo skupiny osôb proti porušeniu osobitného právneho záujmu. Stačí, aby bol tento zákon určený aj na ochranu záujmu jednotlivca, tvoriac súčasť cieľov uvedeného zákona, aj keď sa tento zákon týka hlavne všeobecného záujmu. Okrem toho si uvedené ustanovenie vyžaduje, že nebezpečenstvo, proti ktorému má tento zákon chrániť iné osoby, sa prejavilo v konkrétnej škode a že na konkrétne poškodenú osobu sa musí vzťahovať osobná pôsobnosť porušeného zákona. Vzniká teda otázka, či sa článok 18 ods. 1, článok 26 ods. 1 a článok 46 smernice 2007/46, vykladané v spojení s článkom 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007, týkajú okrem ochrany všeobecných záujmov aj záujmov individuálneho kupujúceho vozidla, ktoré nie je v súlade s právom Únie, najmä ak je vybavené zakázaným rušiacim zariadením na základe tohto nariadenia.

25. V nemeckej judikatúre a doktríne existujú na tieto otázky rozdielne názory. V tejto súvislosti Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor) zastáva názor, že hoci informácie uvedené v osvedčení o zhode, tak ako je to stanovené v smernici 2007/46, sa z osobného hľadiska týkajú aj individuálneho kupujúceho vozidla, nechránia právo tohto kupujúceho na hospodárske sebaurčenie. Podľa ďalších vnútroštátnych súdov majú článok 18 ods. 1, článok 26 ods. 1 a článok 46 smernice 2007/46, ako aj článok 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007 povahu individuálnej ochrany.

26. Podľa vnútroštátneho súdu, ktorý podal návrh na začatie prejudiciálneho konania, aj za predpokladu, že tieto ustanovenia chránia len všeobecné právne záujmy, a nie záujmy individuálnych kupujúcich, zásada efektivity môže vyžadovať, aby akékoľvek zavinené konanie, či už z nedbanlivosti, alebo úmyselné, ktorého sa dopustil výrobca motorových vozidiel tým, že uviedol na trh vozidlá vybavené zakázaným rušiacim zariadením, bolo sankcionované možnosťou kupujúceho uplatniť voči tomuto výrobcovi právo na náhradu škody založené na mimozmluvnej zodpovednosti.

27. V prípade, že by QB mohol mať takéto právo na náhradu škody na základe § 823 ods. 2 BGB, vnútroštátny súd sa zamýšľa nad tým, či je na účely poskytnutia praktického účinku uplatniteľným ustanoveniam práva Únie nevyhnutné, aby výhoda vyplývajúca z používania predmetného vozidla nebola započítaná do práva na náhradu škody alebo aby bola táto výhoda započítaná len

v obmedzenom rozsahu. Aj v tomto prípade bola táto otázka predmetom rozdielnych výkladov vo vnútroštátnej judikatúre a doktríne. V tejto súvislosti Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor) usudzuje, že vzhľadom na zákaz bezdôvodného obohatenia, stanovený vnútroštátnym právom v oblasti náhrady škody, sa poškodená osoba nemôže dostať do priaznivejšej situácie, než je situácia, v ktorej by sa táto osoba nachádzala bez škodovej udalosti, a že proti nároku na náhradu škody sa majú započítať len výhody súvisiace s touto udalosťou, a to bez toho, aby bol pôvodca škody neprimerane zbavený svojej povinnosti na náhradu škody.

28. Napokon vnútroštátny súd poukazuje na to, že podľa § 348 ods. 3 bodov 1 a 2 ZPO je pôvodný súd s právomocou v prípade, že existujú osobitné ťažkosti skutkovej povahy, alebo že má vec zásadný význam, povinný postúpiť vec občianskoprávnemu senátu, aby tento senát konal vo veci.[9] Samosudca v tejto súvislosti nemá žiadnu voľnú úvahu. Z judikatúry Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor) vyplýva, že iba ak senát odmietne začať konať vo veci, môže tento súd podať návrh na začatie prejudiciálneho konania na základe ústavnej zásady zákonného sudcu stanovenej v článku 101 ods. 1 druhej vete Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland (Základný zákon Spolkovej republiky Nemecko) z 23. mája 1949[10].

29. Vnútroštátny súd poznamenáva, že podľa doktríny nesmie byť vnútroštátnym procesným právom dotknutá možnosť podať návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 druhého odseku ZFEÚ, a to osobitne v prípade, že sa dotknutý súd domnieva, že právne posúdenie súdu vyššieho stupňa by mohlo viesť k rozhodnutiu, ktoré je v rozpore s právom Únie. Zdá sa teda, že z článku 267 druhého odseku ZFEÚ vyplýva, že § 348 ods. 3 body 1 a 2 ZPO sa neuplatňuje na tie rozhodnutia vnútroštátneho súdu o podaní návrhu na začatie prejudiciálneho konania, ktoré sú vydané pôvodným samosudcom. V predmetnom prípade, hoci sa výslovne nekonštatuje prednosť práva Únie pred vnútroštátnym procesným právom, právomoc samosudcu by mohla byť spochybnená v rámci opravných prostriedkov.

30. Za týchto okolností Landgericht Ravensburg (Krajinský súd Ravensburg) rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru tieto prejudiciálne otázky:

„1. Je cieľom článku 18 ods. 1, článku 26 ods. 1 a článku 46 [smernice 2007/46] v spojení s článkom 5 ods. 2 [nariadenia č. 715/2007] aj ochrana záujmov jednotlivých držiteľov motorových vozidiel?

Ak áno:

2. Patrí k tomu aj záujem jednotlivého kupujúceho motorového vozidla nenadobudnúť motorové vozidlo, ktoré nie je v súlade s predpismi práva Únie, najmä nenadobudnúť motorové vozidlo, ktoré je vybavené zakázaným rušiacim zariadením podľa článku 5 ods. 2 [nariadenia č. 715/2007]?

Ak je odpoveď na prvú otázku záporná:

3. Je nezlučiteľné s právom Únie, ak kupujúci, ktorý nedobrovoľne kúpil od výrobcu motorové vozidlo, ktoré bolo do obehu uvedené so zakázaným rušiacim zariadením podľa článku 5 ods. 2 [nariadenia č. 715/2007], môže uplatniť občianskoprávne nároky z mimozmluvnej zodpovednosti voči výrobcovi motorového vozidla na náhradu škody, najmä nárok na

[9] QB vo svojich písomných pripomienkach zdôraznil, že vnútroštátna judikatúra sa vykladá v tom zmysle, že prejudiciálna otázka položená Súdnemu dvoru sa týka záležitosti, ktorá má „základný význam“.

[10] BGBl. 1949, s. 1.

vrátenie kúpnej ceny zaplatenej za motorové vozidlo výmenou za vydanie a prevod vlastníctva motorového vozidla, len výnimočne, ak výrobca motorového vozidla konal úmyselne a v rozpore s dobrými mravmi?

Ak áno:

4. Požaduje právo Únie, aby existoval občianskoprávny nárok kupujúceho motorového vozidla z mimozmluvnej zodpovednosti na náhradu voči výrobcovi motorového vozidla v prípade akéhokoľvek zavineného (nedbanlivého alebo úmyselného) konania výrobcu motorových vozidiel v súvislosti s uvedením motorového vozidla do obehu, ktoré je vybavené zakázaným rušiacim zariadením podľa článku 5 ods. 2 [nariadenia č. 715/2007]?

Bez ohľadu na odpoveď na prvú až štvrtú otázku:

5. Je nezlučiteľné s právom Únie, ak sa vo vnútroštátnom práve kupujúcemu motorového vozidla musí započítať výhoda z používania za skutočné používanie motorového vozidla, ak od výrobcu formou mimozmluvného nároku na náhradu škody požaduje vrátenie kúpnej ceny vozidla, ktoré bolo do obehu uvedené so zakázaným rušiacim zariadením podľa článku 5 ods. 2 [nariadenia č. 715/2007], výmenou za vydanie a prevod vlastníctva motorového vozidla?

Ak nie:

6. Je nezlučiteľné s právom Únie, ak sa táto výhoda z používania stanoví podľa celkovej kúpnej ceny bez toho, aby sa odpočítala znížená hodnota motorového vozidla vyplývajúca z vybavenia vozidla zakázaným rušiacim zariadením a/alebo v súvislosti s používaním motorového vozidla, ktoré nie je v súlade s právom Únie a o ktoré kupujúci nemal záujem?

Bez ohľadu na odpovede na prvú až šiestu otázku:

7. Je § 348 ods. 3 ZPO, pokiaľ sa táto úprava týka vydania uznesení o návrhu na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 druhého odseku ZFEÚ, nezlučiteľný s oprávnením vnútroštátnych súdov podať návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 druhého odseku ZFEÚ, a preto sa na vydanie uznesení o začatí prejudiciálneho konania neuplatní?“

31. Písomné pripomienky predložili QB, Mercedes-Benz Group a Európska komisia. Títo účastníci konania, ako aj nemecká vláda, tiež predniesli ústne pripomienky na pojednávaní, ktoré sa konalo 8. marca 2022.

IV. Analýza

A. Úvodné pripomienky

32. Vnútroštátny súd uvádza, že podľa jeho predbežného posúdenia predstavuje predmetné teplotné okno zakázané rušiace zariadenie v zmysle článku 3 bodu 10 nariadenia č. 715/2007, vykladaného v spojení s článkom 5 ods. 2 písm. a) tohto nariadenia. Ak sa totiž účinnosť systému regulácie emisií znečisťujúcich látok znižuje už počnúc vonkajšou teplotou nad 0 stupňov Celzia, táto situácia je zasadená do podmienok, ktoré možno odôvodnene očakávať pri bežnej prevádzke a používaní vozidiel v zmysle uvedeného článku 3 bodu 10. Tento súd dodáva, že skutočnosť, že predmetné teplotné okno neumožňuje zistiť parametre testu typového schválenia na účely

overenia úrovne emisií znečisťujúcich látok, je bezvýznamná, keďže to nevyžaduje ani článok 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007, ani rozsudok CLCV. Okrem toho toto teplotné okno nie je povolené z dôvodu uplatnenia výnimky na základe článku 5 ods. 2 písm. a) tohto nariadenia, keďže v tomto rozsudku sa stanovilo, že iba bezprostredné riziká poškodenia, ktoré predstavujú konkrétne nebezpečenstvo pri riadení vozidla, môžu odôvodniť použitie rušiaceho zariadenia.[11] V predmetnom prípade pritom Mercedes-Benz Group tvrdí, že predmetné teplotné okno má za cieľ zabrániť neželateľným usadeninám v motore, to znamená ochrániť motor pred opotrebením, čo podľa názoru uvedeného súdu nespĺňa prísne podmienky stanovené Súdnym dvorom na to, aby bolo rušiace zariadenie dovolené.

33. V tejto súvislosti poukazujem na to, že v rozsudku CLCV Súdny dvor rozhodol, že článok 3 bod 10 nariadenia č. 715/2007 sa má vykladať v tom zmysle, že „rušiace zariadenie“ v zmysle tohto ustanovenia predstavuje zariadenie, ktoré sníma všetky parametre spojené s priebehom postupov typového schvaľovania stanovených týmto nariadením s cieľom zlepšiť výkonnosť systému regulácie emisií pri týchto postupoch a tak dosiahnuť typové schválenie vozidla, aj keď takéto zlepšenie možno konštatovať aj v konkrétnych okamihoch za podmienok bežnej prevádzky vozidla.[12] Okrem toho Súdny dvor uviedol, že článok 5 ods. 2 písm. a) uvedeného nariadenia sa má vykladať v tom zmysle, že na rušiace zariadenie, ktoré systematicky zlepšuje výkonnosť systému regulácie emisií vozidiel pri postupoch typového schvaľovania, aby sa dodržali emisné limity stanovené týmto nariadením a dosiahlo sa tak typové schválenie týchto vozidiel, sa nemôže vzťahovať výnimka zo zákazu takýchto zariadení uvedená v tomto ustanovení, týkajúca sa ochrany motora proti poškodeniu alebo havárii a bezpečnej prevádzky vozidla, aj keď toto zariadenie prispieva k prevencii starnutia alebo zanášania motora.[13]

34. Vec, v ktorej bol vydaný rozsudok CLCV, sa týkala vozidiel vybavených softvérom, ktorý mohol zmeniť systém regulácie emisií znečisťujúcich plynov v závislosti od podmienok prevádzky, ktoré zistil.[14] Tento softvér totiž umožňoval zistiť parametre zodpovedajúce parametrom testu typového schválenia, týkajúceho sa emisií znečisťujúcich látok, ktorý sa vykonáva v laboratóriu.

35. Na rozdiel od tejto veci týkajúcej sa „systému prepínania“, veci C-128/20, GSMB Invest; C-134/20, Volkswagen, ako aj C-145/20, Porsche Inter Auto a Volkswagen sa týkajú teplotného okna, tak ako vo veci samej. Vo svojich spoločných návrhoch v týchto troch veciach[15] som navrhol, aby Súdny dvor usúdil, že článok 3 bod 10 nariadenia č. 715/2007 v spojení s článkom 5 ods. 1 tohto nariadenia sa má vykladať v tom zmysle, že „rušiace zariadenie“ je zariadenie, ktoré pri skutočnej jazde motorového vozidla zabezpečuje v plnom rozsahu recirkuláciu výfukových plynov, len keď sa vonkajšia teplota pohybuje v rozmedzí od 15 do 33 stupňov Celzia a keď je nadmorská výška nižšia ako 1 000 metrov, pričom pri vybočení z tohto teplotného okna o 10 stupňov Celzia a pri prekročení nadmorskej výšky 1 000 metrov o 250 metrov sa miera recirkulácie výfukových plynov lineárne zníži až na 0, a tým dôjde k zvýšeniu emisií NOx nad hraničné hodnoty stanovené uvedeným nariadením.[16]

[11] Pozri rozsudok CLCV, bod 114.

[12] Tamže, bod 102.

[13] Tamže, bod 115.

[14] Tamže, bod 2.

[15] Pozri bod 1 vyššie.

[16] Pozri bod 104 nižšie.

36. V prejednávanej veci vnútroštátny súd uvádza, že presná vonkajšia teplota, od akej dochádza k zníženiu miery recirkulácie výfukových plynov, a rozsah tohto zníženia sú predmetom sporu medzi účastníkmi konania vo veci samej. Je úlohou vnútroštátneho súdu, ktorý má ako jediný právomoc konštatovať a posúdiť skutkové okolnosti sporu vo veci samej, aby preskúmal podmienky, za akých predmetné teplotné okno funguje. Ako som uviedol vo svojich návrhoch [17], podľa oficiálnych údajov bola v Nemecku priemerná ročná teplota 9,6 stupňa Celzia v roku 2017, ďalej 10,4 stupňa Celzia v roku 2018 a 10,2 stupňa Celzia v roku 2019. Vzhľadom na tieto údaje, ako aj na priemernú ročnú teplotu v iných členských štátoch Únie [18], je úlohou tohto súdu overiť, či tak, ako sa domnieva, dotknutý softvér znižuje účinnosť systému regulácie emisií znečisťujúcich látok za „podmienok, ktoré možno odôvodnene očakávať pri bežnej prevádzke a používaní vozidiel“. V prípade kladnej odpovede by tento softvér predstavoval „rušiace zariadenie“ v zmysle článku 3 bodu 10 nariadenia č. 715/2007.

37. Ak je tomu tak, stotožňujem sa so stanoviskom vnútroštátneho súdu, podľa ktorého môže byť toto zariadenie odôvodnené na základe článku 5 ods. 2 písm. a) tohto nariadenia len vtedy, ak je jeho jediným účelom prispievať k prevencii starnutia alebo zanášania motora. [19] Podľa môjho názoru by sa na takéto rušiace zariadenie mohol článok 5 ods. 2 písm. a) vzťahovať len v prípade, že usadeniny, ktoré sa tvoria pri recirkulácii výfukových plynov, majú za následok nefunkčnosť, ktorá môže vytvárať náhle a bezprostredné riziká škôd na samotnom motore, spôsobujúc konkrétne nebezpečenstvo pri riadení vozidla, a to aj v prípade existencie pravidelnej a primeranej údržby tohto vozidla. [20] Aj v tomto prípade preverenie toho, či by k takejto nefunkčnosti mohlo dôjsť, prináleží vnútroštátnemu súdu.

38. V situácii, keď tento súd po vykonaní týchto preverení potvrdí svoje posúdenie, podľa ktorého predmetné teplotné okno predstavuje zakázané rušiace zariadenie v zmysle článku 5 ods. 2 písm. a) nariadenia č. 715/2007, vzniká otázka práva na náhradu škody, ktoré by mohol mať kupujúci vozidla vybaveného takýmto zariadením a ktoré je predmetom prvých šiestich prejudiciálnych otázok.

B. O prvej a druhej prejudiciálnej otázke

39. Svojou prvou a druhou otázkou, ktoré treba preskúmať spoločne, sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa majú článok 18 ods. 1, článok 26 ods. 1 a článok 46 smernice 2007/46 vykladať v tom zmysle, že chránia záujmy individuálneho kupujúceho motorového vozidla, predovšetkým záujem nenadobudnúť vozidlo v prípade, že je vybavené zakázaným rušiacim zariadením v zmysle článku 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007.

40. V tejto súvislosti treba poukázať na to, že podľa judikatúry Súdneho dvora z odôvodnení 1, 5 a 6 nariadenia č. 715/2007 vyplýva, že cieľom, ktorý toto nariadenie sleduje, je zabezpečenie vysokej úrovne ochrany životného prostredia a zlepšenie kvality ovzdušia v rámci Únie. [21] V tomto nariadení sa pojmy „zákazník“ a „používateľ“ zmieňujú iba jedenkrát, a to v odôvodnení 17, podľa ktorého je „potrebné zabezpečiť, aby *zákazníci a používatelia* dostávali

[17] Pozri bod 100 návrhov vo veciach GSMB Invest, Volkswagen a Porsche Inter Auto a Volkswagen (C-128/20, C-134/20 a C-145/20, EU:C:2021:758).

[18] Pozri tiež bod 100 nižšie.

[19] Pozri v tomto zmysle rozsudok CLCV, bod 115.

[20] Pozri v tomto zmysle body 125 a 126 návrhov, ktoré som predniesol vo veciach GSMB Invest, Volkswagen a Porsche Inter Auto a Volkswagen (C-128/20, C-134/20 a C-145/20, EU:C:2021:758).

[21] Pozri rozsudok CLCV, body 86, 87 a 113.

objektívne a presné informácie“ [22], pokiaľ ide o spotrebu paliva a emisie oxidu uhličitého z vozidiel. Okrem toho článok 4 ods. 3 uvedeného nariadenia stanovuje, že „výrobcovia uvedú údaje o emisiách oxidu uhličitého a o spotrebe paliva v doklade, ktorý sa odovzdáva *kupujúcemu* vozidla v čase kúpy vozidla“ [23]. Aj v tomto prípade ide o jedinú zmienku „*kupujúceho*“ v celom tomto nariadení. V dôsledku toho nariadenie č. 715/2007 stanovuje konkrétne povinnosti informovať zákazníka a kupujúceho, týkajúce sa spotreby dotknutého vozidla, s cieľom umožniť im rozhodnúť sa s úplnou znalosťou veci, či toto vozidlo nadobudnú, alebo nie. Zdá sa však, že tieto informačné povinnosti patria do rámca cieľa sledovaného týmto nariadením, spočívajúceho vo vysokej úrovni ochrany životného prostredia prostredníctvom znižovania emisií znečisťujúcich látok. Nad rámec uvedených povinností uvedené nariadenie nestanovuje výslovné prepojenie medzi výrobcom motorových vozidiel a individuálnym kupujúcim vozidla na účely ochrany záujmov tohto kupujúceho.

41. V tomto zmysle článok 5 ods. 1 a 2 nariadenia č. 715/2007 stanovuje, že výrobca vybaví vozidlá tak, aby komponenty, ktoré by mohli mať vplyv na emisie, boli navrhnuté, konštruované a namontované tak, aby tieto vozidlá pri bežnom používaní boli v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími opatreniami, a že používanie rušiacich zariadení, ktoré znižujú účinnosť systémov regulácie emisií, sa bez výnimky zakazuje. Tieto ustanovenia sa teda týkajú len výrobcov. Preto sa stotožňujem so stanoviskom Komisie, podľa ktorého cieľom uvedeného nariadenia ako takého, a najmä jeho článku 5 ods. 1 a 2, nie je priamo chrániť záujmy individuálneho kupujúceho motorového vozidla vybaveného zakázaným rušiacim zariadením.

42. Na účely poskytnutia odpovede na prvé dve položené otázky však treba nariadenie č. 715/2007 zasadiť do svojho kontextu. Smernica 2007/46, ktorá je smernicou stanovujúcou *rámec* pre typové schválenie motorových vozidiel, je totiž vo vzťahu k tomuto nariadeniu základným aktom. Ako sa uvádza v odôvodnení 3 tejto smernice, hlavným cieľom regulačných aktov, ktoré vymedzujú uplatniteľné technické požiadavky, by malo byť zabezpečenie vysokej úrovne bezpečnosti cestnej premávky, ochrany zdravia a životného prostredia, energetickej účinnosti a ochrany proti neoprávnenému používaniu. Podľa môjho názoru však v rozpore s tým, čo tvrdia Mercedes-Benz Group a nemecká vláda, z ustanovení uvedenej smernice vyplýva, že jej cieľom je tiež ochrana záujmov individuálneho kupujúceho vozidla vybaveného zakázaným rušiacim zariadením.

43. Článok 3 bod 5 smernice 2007/46 totiž vymedzuje „typové schválenie ES“ ako „postup, ktorým členský štát osvedčuje, že typ vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky spĺňa príslušné správne ustanovenia a technické požiadavky tejto smernice a regulačných aktov uvedených v zozname v prílohe IV alebo XI“ tejto smernice. V tejto prílohe IV s názvom „Požiadavky na účely typového schválenia ES vozidiel“ sa v jej časti I s názvom „Regulačné akty pre typové schválenie ES vozidiel vyrábaných v neobmedzených sériách“ zmieňuje nariadenie č. 715/2007, pokiaľ ide o „emisie (Euro 5 a 6) z ľahkých úžitkových vozidiel/prístup k informáciám“.

44. Okrem toho, ako sa uvádza v článku 5 ods. 1 smernice 2007/46, „výrobca zodpovedá schvaľovaciemu orgánu za všetky aspekty postupu schválenia a za zabezpečenie zhody výroby, či už výrobca je alebo nie je priamo zapojený do všetkých stupňov výroby vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky“. Keď teda výrobca žiada o typové schválenie ES na vozidlá, je povinný dodržiavať článok 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007.

[22] Kurzívou zvýraznil generálny advokát.

[23] Kurzívou zvýraznil generálny advokát..

45. Hoci je dodržanie týchto požiadaviek nevyhnutné na účely tohto typového schválenia ES, treba zdôrazniť, že toto dodržiavanie sa tiež priamo týka individuálneho kupujúceho vozidla, a to *prostredníctvom osvedčenia o zhode*. Toto osvedčenie je v článku 3 bode 36 smernice 2007/46 vymedzené ako „doklad uvedený v prílohe IX, ktorý vydal výrobca a ktorým sa osvedčuje, že vozidlo patriace do typovej série schválenej v súlade s touto smernicou dodržiava v čase svojej výroby všetky regulačné akty“. Táto príloha IX s názvom „Osvedčenie ES o zhode“ obsahuje bod 0 s názvom „Ciele“, podľa ktorého je osvedčenie o zhode vyhlásením, ktoré *výrobca vozidiel poskytuje kupujúcemu*, aby ho uistil, že ním zakúpené vozidlo je v súlade s právnymi predpismi Únie platnými v čase jeho výroby.[24] V dôsledku uvedeného smernica 2007/46, na rozdiel od nariadenia č. 715/2007, stanovuje *výslovné prepojenie* medzi výrobcom motorových vozidiel a individuálnym kupujúcim vozidla s cieľom zaručiť tomuto kupujúcemu, že kúpené vozidlo je v súlade s uplatniteľnou platnou úpravou Únie.

46. V tomto rámci článok 18 ods. 1 smernice 2007/46 stanovuje, že výrobca v postavení držiteľa typového schválenia ES vozidla vydá osvedčenie o zhode, ktoré musí sprevádzať každé vozidlo, ktoré je vyrobené v súlade so schváleným typom vozidla. Tento dokument je podľa článku 26 ods. 1 tejto smernice povinný pre registráciu alebo predaj. Okrem toho článok 46 uvedenej smernice stanovuje, že členské štáty určia sankcie, ktoré sa uplatňujú na porušenie ustanovení tejto smernice, a najmä zákazov obsiahnutých v článku 31 alebo z neho vyplývajúcich zákazov, a regulačných aktov uvedených v prílohe IV časti I smernice 2007/46, a prijmú všetky potrebné opatrenia na ich vykonávanie. Podľa judikatúry Súdneho dvora tento článok 46 v prvom rade sleduje cieľ vytvorenia a fungovania vnútorného trhu so spravodlivou hospodárskou súťažou medzi výrobcami, pričom okrem tohto cieľa majú sankcie stanovené v uvedenom článku 46 aj zabezpečiť, že *kupujúci vozidla* je držiteľom osvedčenia o zhode, ktoré mu umožní zapísať vozidlo do evidencie podľa prílohy IX tejto smernice v každom členskom štáte bez toho, aby musel predložiť ďalšiu technickú dokumentáciu.[25]

47. Z týchto jednotlivých ustanovení smernice 2007/46 vyplýva, že v rámci typového schválenia ES musí výrobca dodržiavať najmä požiadavky týkajúce sa rušiacich zariadení uvedených v článku 5 ods. 1 a 2 nariadenia č. 715/2007. Iba v tomto prípade môže tento výrobca vydať kupujúcemu vozidla osvedčenie o zhode, ktoré umožňuje tomuto kupujúcemu zaregistrovať alebo predávať toto vozidlo. Cieľom tohto osvedčenia, ktoré predstavuje záruku, je teda chrániť kupujúceho pred nedodržaním povinnosti výrobcu uvádzať na trh vozidlá, ktoré sú v súlade s uplatniteľnými právnymi predpismi Únie.

48. Môže sa však najmä stať to, že typové schválenie ES bolo získané, pričom však schvaľujúci orgán nevedel o existencii zakázaného rušiaceho zariadenia v zmysle článku 5 ods. 1 a 2 nariadenia č. 715/2007.[26] Okrem toho sa tiež môže stať, že dotknuté vozidlo nezodpovedá schválenému typu. V rámci individuálneho predaja vozidla vybaveného takýmto zakázaným zariadením nemá toto vozidlo správne osvedčenie o zhode, a nemohlo by teda na základe článku 26 ods. 1 smernice 2007/46 byť zaregistrované alebo byť predmetom ďalšieho predaja. V takejto situácii záujmy kupujúceho takéhoto vozidla neboli chránené, dôsledkom čoho je škoda vzniknutá tomuto kupujúcemu.

[24] Vzhľadom na toto znenie sa nestotožňujem so stanoviskom vyjadreným spoločnosťou Mercedes-Benz Group na pojednávaní, podľa ktorého adresátom osvedčenia o zhode nie je kupujúci.

[25] Rozsudok zo 4. októbra 2018, Komisia/Nemecko (C-668/16, EU:C:2018:802, bod 87).

[26] Pozri v tomto zmysle bod 149 návrhov, ktoré som predniesol vo veciach GSMB Invest, Volkswagen a Porsche Inter Auto a Volkswagen (C-128/20, C-134/20 a C-145/20, EU:C:2021:758).

49. Okrem toho, ako uviedol Súdny dvor, kupujúcemu vznikla vecná škoda, ktorá vyplýva zo straty hodnoty dotknutého vozidla a je dôsledkom skutočnosti, že po odhalení inštalácie softvéru na manipuláciu s emisnými hodnotami výfukových plynov je protihodnotou platby za nadobudnutie takéhoto vozidla vozidlo, ktoré má vadu, a teda nižšiu hodnotu.[27] Vlastníctvo vozidla, ktoré nedodržiava ustanovenia práva Únie v oblasti ochrany životného prostredia na základe emisií znečisťujúcich plynov, ktoré prekračujú stanovené hraničné hodnoty, spôsobuje podľa môjho názoru tomuto kupujúcemu aj nemateriálnu ujmu.

50. Za týchto podmienok navrhujem na prvú a druhú prejudiciálnu otázku odpovedať tak, že článok 18 ods. 1, článok 26 ods. 1 a článok 46 smernice 2007/46 sa majú vykladať v tom zmysle, že chránia záujmy individuálneho kupujúceho motorového vozidla, predovšetkým záujem nenadobudnúť vozidlo v prípade, že je toto vozidlo vybavené zakázaným rušiacim zariadením v zmysle článku 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007.

C. O tretej až šiestej prejudiciálnej otázke

51. Svojou treťou až šiestou otázkou, ktoré treba preskúmať spoločne[28], sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa má smernica 2007/46 vykladať v tom zmysle, že členským štátom ukladá povinnosť stanoviť, že kupujúci vozidla má právo na náhradu škody voči výrobcovi motorových vozidiel v situácii, že je toto vozidlo vybavené zakázaným rušiacim zariadením v zmysle článku 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007, a ak áno, v akom rozsahu musia tieto štáty stanoviť, že sa výhoda vyplývajúca zo skutočného používania uvedeného vozidla započítava do sumy náhrady škody.

52. Na úvod poukazujem na to, že QB podal svoju žalobu proti spoločnosti Mercedes-Benz Group, t. j. proti výrobcovi, a nie proti osobe, ktorá mu toto jazdené vozidlo predala. Smernica 1999/44/ES[29], ktorá sa týka vzťahov medzi spotrebiteľom a predávajúcim, sa preto vo veci, o akú ide vo veci samej, nemôže uplatniť. QB sa okrem toho neodvolával na smernicu 2005/29/ES[30] o nekalých obchodných praktikách, ale opieral sa o mimozmluvnú zodpovednosť, tak ako ju upravujú ustanovenia BGB. V tomto rámci sa vnútroštátny súd pýta, v akom rozsahu je vnútroštátna právna úprava v súlade s právom Únie, pokiaľ ide o právo na náhradu škody a spôsob výpočtu náhrady škody.

53. Pokiaľ ide o mimozmluvnú zodpovednosť, z odpovede, ktorú navrhujem dať na prvé dve prejudiciálne otázky, vyplýva, že smernica 2007/46 zakladá práva v prospech kupujúceho v jeho vzťahoch s výrobcom v prípade, že nadobudol vozidlo vybavené zakázaným rušiacim zariadením v zmysle článku 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007. Okrem toho článok 46 tejto smernice stanovuje, že členské štáty určia sankcie, ktoré sa uplatňujú na porušenie regulačných aktov uvedených v prílohe IV časti I uvedenej smernice, a prijmú všetky potrebné opatrenia na ich vykonávanie

[27] Pozri v tomto zmysle rozsudok z 9. júla 2020, Verein für Konsumenteninformation (C-343/19, EU:C:2020:534, bod 34).

[28] Vnútroštátny súd uvádza, že tretiu otázku kladie pre prípad zápornej odpovede na prvú otázku. Okrem toho je štvrtá otázka podotázkou tretej otázky. S cieľom poskytnúť vnútroštátnemu súdu užitočnú odpoveď sa však budem zaoberať spoločne všetkými otázkami týkajúcimi sa práva na náhradu škody a rozsahu tohto práva.

[29] Smernica Európskeho parlamentu a Rady z 25. mája 1999 o určitých aspektoch predaja spotrebného tovaru a záruk na spotrebný tovar (Ú. v. ES L 171, 1999, s. 12; Mim. vyd. 15/004, s. 223).

[30] Smernica Európskeho parlamentu a Rady z 11. mája 2005 o nekalých obchodných praktikách podnikateľov voči spotrebiteľom na vnútornom trhu, a ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 84/450/EHS, smernice Európskeho parlamentu a Rady 97/7/ES, 98/27/ES a 2002/65/ES a nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2006/2004 (smernica o nekalých obchodných praktikách) (Ú. v. EÚ L 149, 2005, s. 22).

prostredníctvom účinných, primeraných a odrádzajúcich sankcií.[31] Tento článok sa teda uplatňuje na situáciu, v ktorej sú na účely typového schválenia ES dotknuté vozidlá vybavené zakázaným rušiacim zariadením, a to v rozpore s článkom 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007.[32]

54. Tieto sankcie preto musia byť v rámci typového schválenia ES na prospech nielen dotknutému členskému štátu, ale aj individuálnemu kupujúcemu vozidla vybaveného zakázaným rušiacim zariadením. Inými slovami, smernica 2007/46 ukladá členským štátom povinnosť stanoviť, že kupujúci vozidla má právo na náhradu škody v prípade, že sa výrobca dopustil zavineného konania spočívajúceho v uvedení takéhoto vozidla na trh. V tejto smernici sa však uvádza iba to, že tieto štáty musia zaviesť účinné, primerané a odrádzajúce sankcie.[33]

55. Podľa ustálenej judikatúry platí, že v prípade neexistencie právnej úpravy Únie členským štátom prislúcha určiť príslušné súdy a upraviť procesné náležitosti týkajúce sa súdnych žalôb určených na zabezpečenie ochrany práv, ktoré osobám podliehajúcim súdnej právomoci vyplývajú z práva Únie.[34] S výhradou práva na náhradu škody, ktoré má priamy základ v práve Únie, pokiaľ sú splnené podmienky potrebné na tento účel, práve v rámci vnútroštátneho práva upravujúceho zodpovednosť treba posúdiť, ako sa má spôsobená ujma napraviť, pričom podmienky stanovené vnútroštátnymi právnymi poriadkami v oblasti náhrady škody musia umožňovať účinné, primerané a odrádzajúce sankcie.

56. V predmetnom prípade sa vnútroštátny súd po prvé pýta, či je v súlade s právom Únie, aby kupujúci vozidla vybaveného rušiacim zariadením mal v zmysle § 826 BGB právo podať proti výrobcovi žalobu o náhradu škody z iného ako zmluvného vzťahu len za okolností, keď tento výrobca úmyselne spôsobil škodu inej osobe, a to v rozpore s verejným poriadkom a dobrými mravmi.

57. V tejto súvislosti prináleží tomuto súdu v súlade so zásadou efektivity[35] preskúmať, či podmienky stanovené v § 826 BGB môžu viesť k praktickej nemožnosti alebo nadmernému sťaženiu výkonu práva na náhradu škody, ktoré kupujúci vozidla vyvodzuje zo smernice 2007/46. V prípade kladnej odpovede by tieto vnútroštátne procesné pravidlá neboli v súlade s právom Únie.

58. V tomto štádiu poukazujem na to, že vnútroštátny súd vo svojom rozhodnutí uviedol, že je málo pravdepodobné, že podmienky stanovené v § 826 BGB tak, ako ich vykladajú vnútroštátne súdy, spĺňajú článok 46 smernice 2007/46, keďže tieto podmienky spĺňajú iba výnimočné prípady,

[31] V odpovedi na písomnú otázku Súdneho dvora nemecká vláda spresnila povahu jednotlivých sankcií uplatňovaných na vnútroštátnej úrovni s ohľadom na článok 46 smernice 2007/46 a článok 13 nariadenia č. 715/2007.

[32] Ako uviedol generálny advokát Mengozzi v návrhoch, ktoré predniesol vo veci Komisia/Nemecko (C-668/16, EU:C:2018:230, bod 94), povinnosť podľa článku 46 smernice 2007/46, týkajúca sa ukladania účinných, primeraných a odrádzajúcich sankcií za porušenie ustanovení tejto smernice, treba vykonávať nezávisle od povinnosti obnoviť zhodu so schváleným typom podľa článkov 12 a 30 uvedenej smernice.

[33] V tom istom zmysle článok 13 ods. 1 nariadenia č. 715/2007 stanovuje, že členské štáty prijmú ustanovenia o sankciách za porušenie ustanovení tohto nariadenia výrobcami a prijmú všetky opatrenia potrebné na zabezpečenie ich vykonávania, pričom tieto sankcie musia byť účinné, primerané a odrádzajúce.

[34] Rozsudok z 24. februára 2022, ORLEN KolTrans (C-563/20, EU:C:2022:113, bod 63 a citovaná judikatúra). Mercedes-Benz Group vo svojich písomných pripomienkach odkazuje najmä na rozsudok zo 16. februára 2017, Schmitt (C-219/15, EU:C:2017:128, body 49 až 60), s cieľom dospieť k záveru, že kupujúci predmetného vozidla nemá právo na náhradu škody. Domnievam sa však, že odôvodnenie uvedené v tomto rozsudku sa uberá rovnakým smerom ako to, ktoré navrhujem v prejednávanej veci.

[35] O tejto zásade pozri rozsudok zo 6. októbra 2021, Consorzio Italian Management a Catania Multiservizi(C-561/19, EU:C:2021:799, bod 63 a citovaná judikatúra).

a že teda za súčasného právneho stavu sa výrobca nemusí obávať žaloby o náhradu škody, čoho dôsledkom je skutočnosť, že nemá žiadnu motiváciu dôsledne spĺňať ustanovenia práva Únie, aby zabránil tomu, že dôjde k uplatneniu jeho mimozmluvnej zodpovednosti.[36]

59. V prípade, že by vnútroštátny súd toto posúdenie potvrdil, mal by potom poukázať na § 823 ods. 2 BGB, ktorého uplatnenie si podľa tohto súdu vyžaduje obyčajnú nedbanlivosť. Poznamenávam, že podľa uvedeného súdu aj za predpokladu, že príslušné ustanovenia práva Únie majú za cieľ len chrániť všeobecný záujem, pravdepodobne by boli dodržiavané len vtedy, ak by porušenie z nedbanlivosti bolo sankcionované aj právom kupujúcich na náhradu škody, založeným na mimozmluvnej zodpovednosti výrobcov, a ak by s ním títo výrobcovia mali rátať od počiatku.

60. Po druhé, vnútroštátny súd sa pýta, či v rámci práva kupujúceho vozidla, ktoré je vybavené zakázaným rušiacim zariadením, na náhradu škody právo Únie bráni tomu, aby bola výhoda vyplývajúca zo skutočného používania tohto vozidla započítaná na vrátenie kúpnej ceny uvedeného vozidla.

61. Tak ako vyplýva z judikatúry Súdneho dvora, pokiaľ ide o formu a spôsob výpočtu náhrady škody, náhrada škôd spôsobených jednotlivcom porušením práva Únie musí byť primeraná vzniknutej škode, aby mohla zabezpečiť skutočnú ochranu ich práv.[37] Ako už bolo uvedené, je na vnútroštátnom práve členských štátov, aby definovalo pravidlá týkajúce sa spôsobu výpočtu náhrady škody spôsobenej jednotlivcovi porušením ustanovení smernice 2007/46.[38] V tejto súvislosti majú vnútroštátne súdy dbať na to, aby ochrana práv zaručených právnym poriadkom Únie nemala za následok bezdôvodné obohatenie oprávnených osôb.[39]

62. Vnútroštátnemu súdu teda prináleží overiť, v akom rozsahu by započítanie výhody vyplývajúcej zo skutočného používania vozidla – za bežných podmienok jeho používania – na vrátenie kúpnej ceny tohto vozidla zabezpečilo pre kupujúceho primeranú náhradu škody. Tento súd uvádza, že až do dátumu pojednávania, ktoré sa na tomto súde uskutočnilo, najazdil QB s predmetným vozidlom viac ako 60 000 km, a že ak by sa mala započítať výhoda vyplývajúca z používania, na účely výpočtu sumy započítania by bolo potrebné odhadnúť znížený hodnotu tohto vozidla. V tejto súvislosti, ako vyplýva z judikatúry citovanej v predchádzajúcom bode vyššie, uvedený súd oprávnene môže zohľadniť, že ochrana práv zaručených smernicou 2007/46 nesmie mať za dôsledok bezdôvodné obohatenie QB. Výhodu vyplývajúcu zo skutočného používania predmetného vozidla teda možno započítať na vrátenie kúpnej ceny tohto vozidla. Podľa môjho názoru je však jasné, že ak by toto započítanie viedlo k tomu, že QB v konečnom dôsledku nezíska žiadnu náhradu vzniknutej škody, tento spôsob výpočtu by nezabezpečoval jeho účinnú ochranu a nebol by v súlade s právom Únie.

63. Po tretie, vnútroštátny súd sa pýta, či sa výhoda vyplývajúca z používania predmetného vozidla má vypočítať na základe jeho celkovej kúpnej ceny bez toho, aby sa odpočítala znížená hodnota, ktorá je dôsledkom namontovania zakázaného rušiaceho zariadenia a/alebo používania vozidla, ktoré nie je v súlade s právom Únie. Aj v tomto prípade vzhľadom na neexistenciu právnej úpravy Únie nie je úlohou Súdneho dvora, aby sa podrobne zaoberal právom členských

[36] Mercedes-Benz Group namieta proti tomuto konštatovaniu vnútroštátneho súdu, pričom tvrdí, že porušenia práva Únie, ktorých sa dopustili výrobcovia, môžu viesť k významným pokutám a sankciám.

[37] Pozri v tomto zmysle rozsudok z 25. novembra 2010, Fuß (C-429/09, EU:C:2010:717, bod 92 a citovaná judikatúra).

[38] Pozri v tomto zmysle rozsudok z 25. novembra 2010, Fuß (C-429/09, EU:C:2010:717, bod 94).

[39] Pozri rozsudok z 25. marca 2021, Balgarska Narodna Banka (C-501/18, EU:C:2021:249, bod 125 a citovaná judikatúra).

štátov na tie účely, aby uviedol, ako by sa náhrada spôsobenej škody mala počítať.[40] Jedinou požiadavkou, ktorú stanovuje právo Únie, je, aby bola náhrada škody primeraná, to znamená, aby zabezpečila účinnú ochranu práv kupujúceho.

64. Napokon poukazujem na to, že hoci požiadavky uvedené v prílohe IV smernice 2007/46, predovšetkým uplatňovanie článku 5 ods. 1 a 2 nariadenia č. 715/2007, musia byť dodržiavané výrobcami motorových vozidiel vo vzťahu k novým vozidlám[41], týkajú sa aj jazdených vozidiel v rámci mimozmluvnej zodpovednosti, pokiaľ sa výrobca dopustil protiprávneho konania tým, že nainštaloval zakázané rušiace zariadenie.

65. Vzhľadom na vyššie uvedené navrhujem na tretiu až šiestu prejudiciálnu otázku odpovedať tak, že smernica 2007/46 sa má vykladať v tom zmysle, že členským štátom ukladá povinnosť stanoviť, že kupujúci vozidla má právo na náhradu škody voči výrobcovi motorových vozidiel v situácii, že je toto vozidlo vybavené zakázaným rušiacim zariadením v zmysle článku 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007. Členským štátom prináleží vymedziť pravidlá týkajúce sa spôsobu výpočtu náhrady škody spôsobenej kupujúcemu, a to za predpokladu, že na základe uplatnenia zásady efektivity je táto náhrada škody vo vzťahu k vzniknutej škode primeraná.

D. O siedmej prejudiciálnej otázke

66. Svojou siedmou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa má článok 267 ZFEÚ vykladať v tom zmysle, že bráni vnútroštátnej právnej úprave, na základe ktorej samosudca, ktorý má právomoc rozhodovať vo veci, môže podať návrh na začatie prejudiciálneho konania na Súdny dvor iba v prípade, že tento sudca predtým postúpil túto vec občianskoprávnemu senátu, ktorý rozhodol, že vo veci nezačne konať.

1. O prípustnosti

67. Mercedes-Benz Goup tvrdí, že siedma prejudiciálna otázka je neprípustná z dôvodu, že v rámci konania začatého podľa článku 267 ZFEÚ Súdny dvor nemá právomoc rozhodovať o zlučiteľnosti vnútroštátneho práva s právom Únie.[42]

68. Nemecká vláda na pojednávaní zdôraznila, že táto otázka nie je potrebná na účely veci samej.

69. Komisia uvádza, že má pochybnosti, pokiaľ ide o prípustnosť uvedenej otázky. Odpoveď na túto otázku totiž podľa jej názoru nie je relevantná pre vyriešenie sporu vo veci samej, ktorý sa týka existencie práva kupujúceho vozidla na náhradu škody z dôvodu použitia zakázaného rušiaceho zariadenia. Okrem toho sa zdá, že má táto otázka hypotetickú povahu. Ako totiž vyplýva z rozhodnutia vnútroštátneho súdu, ktorým bol podaný návrh na začatie prejudiciálneho konania, v čase podania tohto návrhu na Súdny dvor nebol proti tomuto rozhodnutiu podaný žiadny opravný prostriedok. Preto sa nejaví, že by prípadná odpoveď na siedmu prejudiciálnu otázku

[40] V tomto zmysle súhlasím s nemeckou vládou v tom, že prostredníctvom uplatňovania svojho práva mimozmluvnej zodpovednosti musia mať členské štáty možnosť rozhodnúť, ako nahradiť škodu spôsobenú jednotlivcovi. Dodávam však, že toto právo mimozmluvnej zodpovednosti musí rešpektovať zásady stanovené právom Únie.

[41] Pozri rozsudok z 24. januára 2019, RDW a i. (C-326/17, EU:C:2019:59, bod 61).

[42] Tento účastník konania odkazuje najmä na rozsudok z 29. novembra 2001, De Coster (C-17/00, EU:C:2001:651, bod 23).

mohla vnútroštátnemu súdu poskytnúť taký výklad práva Únie, ktorý by mu umožnil rozhodnúť o procesných otázkach vnútroštátneho práva predtým, ako bude môcť rozhodnúť o merite sporu, ktorý mu bol predložený. [43]

70. Pokiaľ ide o prípustnosť siedmej prejudiciálnej otázky, z návrhu na začatie prejudiciálneho konania vyplýva, že podľa vnútroštátnej právnej úpravy je samosudca, ktorému bol spor predložený, povinný postúpiť vec občianskoprávnemu senátu, aby vo veci začal konať tento samotný senát, ak vec vykazuje osobitné skutkové alebo právne ťažkosti alebo ak má zásadný význam. Z tohto rozhodnutia vyplýva, že vnútroštátny súd, to znamená samosudca, nepostúpil túto vec občianskoprávnemu senátu a priamo sa obrátil na Súdny dvor s návrhom na začatie prejudiciálneho konania.

71. Podľa ustálenej judikatúry môže Súdny dvor odmietnuť rozhodnúť o prejudiciálnej otázke položenej vnútroštátnym súdom len vtedy, ak je zjavné, že požadovaný výklad práva Únie nemá nijakú súvislosť s existenciou alebo predmetom sporu vo veci samej, pokiaľ ide o hypotetický problém alebo ak Súdny dvor nedisponuje skutkovými ani právnymi okolnosťami potrebnými na užitočnú odpoveď na otázky, ktoré mu boli položené. [44]

72. V tejto súvislosti sa spor vo veci samej týka práva na náhradu škody a spôsobu jeho výpočtu, pokiaľ ide o individuálneho kupujúceho vozidla vybaveného zakázaným rušiacim zariadením v zmysle článku 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007. Podľa judikatúry Súdneho dvora aj za predpokladu, že podľa relevantných vnútroštátnych procesných pravidiel mal vnútroštátny súd, rozhodujúci ako samosudca, postúpiť konanie vo veci samej kolektívnemu občianskoprávnemu senátu, prvých šesť prejudiciálnych otázok, ktoré sa týkajú tohto práva na náhradu škody, je prípustných. Súdnemu dvoru totiž neprináleží preverovať, či rozhodnutie vnútroštátneho súdu bolo prijaté v súlade s vnútroštátnymi pravidlami organizácie a súdnymi konaniami. [45]

73. Pokiaľ ide o siedmu prejudiciálnu otázku, tá sa týka výkladu samotného článku 267 ZFEÚ, ktorý nie je spochybnený na účely rozhodnutia sporu vo veci samej. Okrem toho vnútroštátny súd uvádza len to, že právomoc samosudcu by mohla byť napadnutá v rámci opravných prostriedkov. Jednak pritom tento súd neuvádza, aký dôsledok by z toho mohol vyplývať pre rozhodnutie vnútroštátneho súdu, ktorým bol podaný návrh na začatie prejudiciálneho konania. Po druhé, zo spisu predloženého Súdnemu dvoru nevyplýva, že bol proti danému vnútroštátnemu súdu v tomto štádiu podaný opravný prostriedok.

74. Za týchto okolností zastávam taký názor, že výklad, o ktorý sa žiada siedmou prejudiciálnou otázkou, nezodpovedá objektívnej potrebe na účel rozhodnutia, ktoré má prijať vnútroštátny súd. [46] Domnievam sa teda, že táto otázka je hypotetická, a preto musí byť zamietnutá ako neprípustná.

[43] Komisia poukazuje na uznesenie z 2. júla 2020, S.A.D. Maler und Anstreicher (C-256/19, EU:C:2020:523, body 44 a 48).

[44] Rozsudok z 15. júla 2021, The Department for Communities in Northern Ireland (C-709/20, EU:C:2021:602, bod 55).

[45] Pozri v tomto zmysle rozsudok z 13. decembra 2018, Rittinger a i. (C-492/17, EU:C:2018:1019, body 29 až 34).

[46] Pozri v tomto zmysle rozsudok z 9. júla 2020, Land Hessen (C-272/19, EU:C:2020:535, bod 62 a citovaná judikatúra). Poukazujem tiež na to, že vnútroštátny súd položil podobnú otázku vo veciach nezávislých od prejednávanej veci, najmä vo veciach C-336/20, Bank 11 für Privatkunden und Handel; C-47/21, C. Bank a Bank D. K., ako aj C-232/21, Volkswagen Bank a Audi Bank.

2. O veci samej

75. Pre prípad, že by Súdny dvor usúdil, že siedma prejudiciálna otázka je prípustná, chcel by som pripomenúť judikatúru, podľa ktorej majú vnútroštátne súdy veľmi širokú možnosť obrátiť sa na Súdny dvor s otázkou týkajúcou sa výkladu príslušných ustanovení práva Únie, pričom sa táto možnosť mení pre súdy rozhodujúce v poslednom stupni na povinnosť, okrem výnimiek stanovených v judikatúre Súdneho dvora. Táto možnosť, ako aj táto povinnosť sú totiž neoddeliteľnou súčasťou systému spolupráce medzi vnútroštátnymi súdmi a Súdnym dvorom, stanoveného článkom 267 ZFEÚ, a patrí k funkciám súdu povereného uplatňovaním práva Únie, ktoré toto ustanovenie zveruje vnútroštátnym súdom. Z toho vyplýva, že pokiaľ vnútroštátny súd, ktorý rozhoduje vo veci, zastáva názor, že v tejto veci vzniká otázka týkajúca sa výkladu alebo platnosti práva Únie, má možnosť, prípadne povinnosť obrátiť sa na Súdny dvor s návrhom na začatie prejudiciálneho konania bez toho, aby tejto možnosti alebo povinnosti mohla brániť vnútroštátna legislatíva alebo judikatúra. [47]

76. Pokiaľ ide o vnútroštátny súdny orgán, ktorého rozhodnutia môžu byť predmetom opravných prostriedkov vnútroštátneho práva, článok 267 ZFEÚ nebráni tomu, aby v prípade rozhodnutí takéhoto súdneho orgánu, ktorý sa obrátil na Súdny dvor s prejudiciálnou otázkou, mohli byť podané zvyčajné opravné prostriedky stanovené vnútroštátnym právom. Výsledok takéhoto opravného prostriedku by však nemal obmedziť právomoc, ktorú zveruje článok 267 ZFEÚ vnútroštátnemu súdu, obrátiť sa na Súdny dvor, ak sa domnieva, že vo veci v konaní na tomto súde vznikli otázky týkajúce sa výkladu ustanovení práva Únie vyžadujúce si rozhodnutie Súdneho dvora. [48] Fungovanie systému spolupráce medzi Súdnym dvorom a vnútroštátnymi súdmi, zavedeného článkom 267 ZFEÚ, a zásada prednosti práva Únie tak vyžadujú, aby sa vnútroštátny súd mohol v ktoromkoľvek okamihu konania, ktorý považuje za vhodný, slobodne obrátiť na Súdny dvor s akoukoľvek prejudiciálnou otázkou, ktorú pokladá za potrebnú [49], a to aj v prípade, že ide o samosudcu. [50]

77. Preto zastávam názor, že článok 267 ZFEÚ bráni vnútroštátnej právnej úprave, ak táto právna úprava ukladá samosudcovi v prípade, že usúdi, že v rámci veci, o ktorej koná, vzniká otázka týkajúca sa výkladu alebo platnosti práva Únie, vyžadujúca si rozhodnutie Súdneho dvora, povinnosť postúpiť túto otázku občianskoprávnemu senátu, a pokiaľ je dôsledkom uvedeného to, že je tomuto samosudcovi zabránené obrátiť sa na Súdny dvor s návrhom na začatie prejudiciálneho konania. [51]

[47] Rozsudok z 23. novembra 2021, IS (Nezákonnosť uznesenia o podaní návrhu na začatie prejudiciálneho konania) (C-564/19, EU:C:2021:949, body 68 až 70 a citovaná judikatúra).

[48] Pozri v tomto zmysle rozsudok zo 16. decembra 2008, Cartesio (C-210/06, EU:C:2008:723, bod 93).

[49] Pozri v tomto zmysle rozsudok zo 16. júla 2020, Adusbef a i. (C-686/18, EU:C:2020:567, bod 30 a citovaná judikatúra).

[50] Pozri v tomto zmysle rozsudok z 13. decembra 2018, Rittinger a i. (C-492/17, EU:C:2018:1019, body 29 až 34).

[51] Pozri v tomto zmysle rozsudok z 5. apríla 2016, PFE (C-689/13, EU:C:2016:199, bod 36).

V. Návrh

78. Vzhľadom na vyššie uvedené úvahy navrhujem, aby Súdny dvor na prejudiciálne otázky, ktoré položil Landgericht Ravensburg (Krajinský súd Ravensburg, Nemecko), odpovedal takto:

1. Článok 18 ods. 1, článok 26 ods. 1 a článok 46 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (rámcová smernica), v znení zmien, sa majú vykladať v tom zmysle, že chránia záujmy individuálneho kupujúceho motorového vozidla, predovšetkým záujem nenadobudnúť vozidlo, v prípade, že je toto vozidlo vybavené zakázaným rušiacim zariadením v zmysle článku 5 ods. 2 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 z 20. júna 2007 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel so zreteľom na emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 5 a Euro 6) a o prístupe k informáciám o opravách a údržbe vozidiel, v znení zmien.

2. Smernica 2007/46, v znení zmien, sa má vykladať v tom zmysle, že členským štátom ukladá povinnosť stanoviť, že kupujúci vozidla má právo na náhradu škody voči výrobcovi motorových vozidiel v situácii, že je toto vozidlo vybavené zakázaným rušiacim zariadením v zmysle článku 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007. Členským štátom prináleží vymedziť pravidlá týkajúce sa spôsobu výpočtu náhrady škody spôsobenej tomuto kupujúcemu, a to za predpokladu, že na základe uplatnenia zásady efektivity je táto náhrada škody vo vzťahu k vzniknutej škode primeraná.