Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (piata komora)

z 1. augusta 2025*

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – Aproximácia právnych predpisov – Typové schvaľovanie motorových vozidiel – Smernica 2007/46/ES – Článok 18 ods. 1 – Článok 26 ods. 1 – Článok 46 – Nariadenie (ES) č. 715/2007 – Článok 5 ods. 2 – Motorové vozidlá – Dieselový motor – Emisie škodlivín – Zníženie emisií oxidov dusíka (NOx) obmedzené ‚teplotným oknom' – Rušiace zariadenie – Ochrana záujmov jednotlivého kupujúceho vozidla vybaveného zakázaným rušiacim zariadením – Montáž tohto zariadenia po uvedení vozidla do prevádzky – Právo na náhradu škody na základe mimozmluvnej zodpovednosti výrobcu tohto vozidla – Dôvod na oslobodenie od zodpovednosti – Neodvrátiteľný omyl výrobcu týkajúci sa možnosti zakázať rušiace zariadenie – Zásada efektivity – Primeraná náhrada škody – Spôsob výpočtu náhrady škody – Rozpätie náhrady škody"

Vo veci C-666/23,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podaný rozhodnutím Landgericht Ravensburg (Krajinský súd Ravensburg, Nemecko) z 27. októbra 2023 a doručený Súdnemu dvoru 9. novembra 2023, ktorý súvisí s konaním

CM,

DS,

proti

Volkswagen AG,

SÚDNY DVOR (piata komora),

v zložení: predsedníčka šiestej komory M. L. Arastey Sahún (spravodajkyňa), sudcovia D. Gratsias, E. Regan, J. Passer a B. Smulders,

generálny advokát: A. Rantos,

tajomník: A. Calot Escobar,

so zreteľom na písomnú časť konania,

* Jazyk konania: nemčina.

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

– CM, v zastúpení: K. Borwieck, C. Douhaire, R. Geulen, R. Klinger, D. Krebs a L. Rhiel, Rechtsanwälte,

– Volkswagen AG, v zastúpení: T. André, M. de Lind van Wijngaarden a H.-P. Schroeder, Rechtsanwälte,

– Európska komisia, v zastúpení: J. Flett a M. Noll-Ehlers, splnomocnení zástupcovia,

so zreteľom na rozhodnutie prijaté po vypočutí generálneho advokáta, že vec bude prejednaná bez jeho návrhov,

vyhlásil tento

Rozsudok

1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu 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 (Ú. v. EÚ L 171, 2007, s. 1).

2 Tento návrh bol podaný v rámci dvoch sporov medzi CM a DS na jednej strane a spoločnosťou Volkswagen AG na druhej strane vo veci náhrady škody utrpenej z dôvodu kúpy vozidiel vybavených zakázanými rušiacimi zariadeniami.

Právny rámec

Právo Únie

Smernica 1999/44/ES

3 Smernica Európskeho parlamentu a Rady 1999/44/ES 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) bola s účinnosťou od 1. januára 2022 zrušená smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/771 z 20. mája 2019 o určitých aspektoch týkajúcich sa zmlúv o predaji tovaru, ktorou sa mení nariadenie (EÚ) 2017/2394 a smernica 2009/22/ES a zrušuje smernica 1999/44/ES (Ú. v. EÚ L 136, 2019, s. 28). Vzhľadom na čas skutkových okolností sporov vo veci samej sa však na tieto spory naďalej uplatňuje smernica 1999/44.

4 Článok 3 ods. 2 smernice 1999/44 stanovoval:

„V prípade nesúladu má spotrebiteľ právo, aby sa podľa odseku 3 tovar bezplatne uviedol do súladu tak, že sa opraví alebo nahradí, alebo sa primerane zníži cena, alebo v súlade s odsekmi 5 a 6 sa zruší zmluva týkajúca sa takéhoto tovaru.“

Smernica 2007/46/ES

5 Smernica 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) (Ú. v. EÚ L 263, 2007, s. 1), v znení nariadenia Komisie (ES) č. 385/2009 zo 7. mája 2009 (Ú. v. EÚ L 118, 2009, s. 13) (ďalej len „smernica 2007/46“) bola s účinnosťou od 1. septembra 2020 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). Vzhľadom na čas skutkových okolností sporov vo veci samej sa však táto smernica na tieto spory naďalej uplatňuje.

6 Článok 3 body 3, 5, 17 a 36 smernice 2007/46 znel:

„Na účely tejto smernice a regulačných aktov uvedených v zozname v prílohe IV, pokiaľ v nich nie je uvedené inak:

…

3. ‚typové schválenie‘: je postup, ktorým členský štát osvedčuje, že typ vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky spĺňa príslušné správne ustanovenia a technické požiadavky;

…

5. ‚typové schválenie ES‘: znamená 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;

…

17. ‚typ vozidla‘: sú vozidlá určitej kategórie, ktoré sa nelíšia aspoň v podstatných znakoch uvedených v prílohe II oddiele B. Typ vozidla môže obsahovať varianty a verzie vymedzené v prílohe II oddiele B;

…

36. ‚Osvedčenie o zhode‘: je 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;“

7 Článok 8 ods. 6 tejto smernice stanovoval:

„Schvaľovací orgán bezodkladne informuje schvaľovacie orgány ostatných členských štátov o svojom odmietnutí vydať schválenie vozidla alebo o jeho odobratí a odôvodní svoje rozhodnutie.“

8 Článok 10 ods. 2 uvedenej smernice stanovoval:

„Členský štát udelí typové schválenie ES komponentu alebo samostatnej technickej jednotky všetkým typom komponentov alebo samostatných technických jednotiek, ktoré zodpovedajú údajom informačnej zložky a ktoré spĺňajú technické požiadavky uvedené v príslušnej samostatnej smernici alebo nariadení, ako je predpísané v prílohe IV.“

9 Článok 13 ods. 1 tej istej smernice stanovoval:

„Výrobca bezodkladne informuje členský štát, ktorý udelil typové schválenie ES, o akejkoľvek zmene údajov uvedených v informačnom zväzku. Členský štát v súlade s pravidlami stanovenými v tejto kapitole rozhodne o tom, ktorý postup sa má dodržať. V prípade potreby môže členský štát po dohode s výrobcom rozhodnúť o tom, že sa má udeliť nové typové schválenie ES.“

10 Podľa článku 18 ods. 1 smernice 2007/46:

„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.“

11 Článok 26 ods. 1 tejto smernice znel:

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

V prípade nedokončených vozidiel povolí členský štát predaj takýchto vozidiel, ale môže do doby ich dokončenia odmietnuť ich definitívnu evidenciu a uvedenie do prevádzky v premávke.“

12 Článok 30 ods. 1 uvedenej smernice stanovoval:

„Ak členský štát, ktorý udelil typové schválenie ES, zistí, že nové vozidlá, systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky, ktoré majú osvedčenie o zhode alebo značku schválenia, sa nezhodujú s typom, ktorý schválil, vykoná nevyhnutné opatrenia v prípade potreby aj vrátane odobratia typového schválenia na zabezpečenie zhody vyrábaného vozidla, systémov, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky so schváleným typom. Schvaľovací orgán takéhoto členského štátu upozorní schvaľovacie orgány ostatných členských štátov na vykonané opatrenia.“

13 Článok 46 tej istej smernice stanovoval:

„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 [Európskej] komisii najneskôr 29. apríla 2009 a čo najskôr jej oznámia akékoľvek ich nasledujúce zmeny.“

Nariadenie č. 715/2007

14 Podľa odôvodnení 6 a 15 nariadenia č. 715/2007:

„(6) Je najmä potrebné výrazne znížiť emisie oxidu dusíka z dieselových vozidiel, aby sa zlepšila kvalita ovzdušia a aby sa splnili limitné hodnoty znečistenia. To si vyžaduje dosiahnutie ambicióznych limitných hodnôt vo fáze Euro 6 bez toho, aby bolo nutné zriecť sa výhod dieselových motorov z hľadiska spotreby paliva a emisií uhľovodíkov a oxidu uhoľnatého. Včasné stanovenie tejto úrovne na znižovanie oxidov dusíka umožní výrobcom motorových vozidiel dlhodobé plánovanie výroby v celoeurópskom meradle.

…

(15) Komisia by mala pravidelne posudzovať potrebu revízie nového európskeho jazdného cyklu, ako skúšobného postupu, ktorý tvorí základ predpisov o typovom schválení ES vo vzťahu k emisiám. Možno bude potrebná aj aktualizácia alebo nahradenie skúšobných cyklov tak, aby odrážali zmeny v špecifikácii vozidiel a v správaní vodičov. Možno budú potrebné úpravy na zabezpečenie toho, aby skutočné emisie zodpovedali emisiám nameraným pri typovom schválení. Bolo by taktiež potrebné zvážiť použitie prenosných systémov merania emisií a zavedenie regulačného pojmu ‚nepresahujúci‘.“

15 Článok 3 bod 10 tohto nariadenia stanovuje:

„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.“

16 Článok 4 ods. 1 a 2 uvedeného nariadenia uvádza:

„1. Výrobcovia preukážu, že všetky nové vozidlá, ktoré sa predávajú, registrujú alebo uvádzajú do prevádzky na území [Európskeho s]poločenstva, sú typovo schválené v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími opatreniami. Výrobcovia tiež preukazujú, že všetky nové náhradné zariadenia na reguláciu znečistenia, pre ktoré sa vyžaduje typové schválenie a ktoré sa predávajú alebo uvádzajú do prevádzky na území Spoločenstva, sú typovo schválené v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími opatreniami.

Tieto povinnosti zahŕňajú splnenie emisných limitov uvedených v prílohe I a vo vykonávacích opatreniach uvedených v článku 5.

2. Výrobcovia zabezpečia, aby boli splnené postupy typového schválenia na overenie zhody výroby, životnosti zariadení na reguláciu znečisťovania a overenie zhody v prevádzke.

Okrem toho technické opatrenia prijaté výrobcami, musia umožňovať, aby sa v súlade s týmto nariadením účinne obmedzili výfukové emisie a emisie z odparovania v priebehu celej bežnej

životnosti vozidiel v bežnej prevádzke. Preto sa opatrenia na overenie zhody v prevádzke kontrolujú po uplynutí 5 rokov alebo po 100 000 km, podľa toho, čo nastane skôr. Skúšanie životnosti zariadení na reguláciu znečisťovania vykonávané pri typovom schválení má platiť pre 160 000 km. Aby boli požiadavky skúšky životnosti splnené, mali by mať výrobcovia možnosť vykonať skúšku starnutia na skúšobnom zariadení s ohľadom na vykonávacie opatrenia uvedené v odseku 4.

Zhoda v prevádzke sa kontroluje najmä pre výfukové emisie, ktoré nesmú prekročiť emisné limity uvedené v prílohe I. V záujme zlepšenia kontroly emisií z odparovania a emisií pri nízkych teplotách okolia Komisia preskúma skúšobné postupy.“

17 Článok 5 ods. 1 a 2 toho istého nariadenia znie:

„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;

b) zariadenie funguje len pri spustení motora,

alebo

c) podmienky sú zväčša zahrnuté v skúšobných postupoch na overenie emisií z odparovania a priemerných výfukových emisií.“

18 Podľa článku 13 nariadenia č. 715/2007:

„1. Členské štáty prijmú ustanovenia o sankciách za porušenie ustanovení tohto nariadenia výrobcami a prijmú všetky opatrenia potrebné na zabezpečenie ich vykonávania. Tieto sankcie musia byť účinné, primerané a odrádzajúce. …

2. Druhy porušení, ktoré sú predmetom pokút zahŕňajú:

…

d) používanie rušiacich zariadení;

…“

Nariadenie č. 692/2008

19 Nariadenie Komisie (ES) č. 692/2008 z 18. júla 2008, ktorým sa vykonáva, mení a dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 (Ú. v. EÚ L 199, 2008, s. 1), bolo zmenené nariadením Komisie (EÚ) č. 566/2011 z 8. júna 2011 (Ú. v. EÚ L 158, 2011, s. 1) (ďalej len „nariadenie č. 692/2008“). Nariadenie č. 692/2008 bolo od 1. januára 2022 zrušené nariadením

Komisie (EÚ) 2017/1151 z 1. júna 2017, ktorým sa dopĺňa nariadenie č. 715/2007, mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES, nariadenie Komisie (ES) č. 692/2008 a nariadenie Komisie (EÚ) č. 1230/2012, a ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 692/2008 (Ú. v. EÚ L 175, 2017, s. 1). Vzhľadom na čas skutkových okolností sporov vo veci samej sa však na tieto spory naďalej uplatňuje nariadenie č. 692/2008.

20 Článok 10 ods. 1 nariadenia č. 692/2008 stanovoval:

„Výrobca zabezpečuje, aby náhradné zariadenia na reguláciu znečisťovania, určené na montáž do vozidiel s typovým schválením ES, patriace do pôsobnosti nariadenia [č. 715/2007], dostali typové schválenie ES ako samostatné technické jednotky v zmysle článku 10 ods. 2 [smernice 2007/46], v súlade s článkom 12, článkom 13 a prílohou XIII k tomuto nariadeniu.“

Nemecké právo

21 Ustanovenie § 276 Bürgerliches Gesetzbuch (Občiansky zákonník, ďalej len „BGB“) stanovuje:

„1. Dlžník je zodpovedný za úmyselné konanie alebo za svoju nedbanlivosť, ak nebola dohodnutá žiadna zmiernená alebo sprísnená zodpovednosť, alebo pokiaľ zodpovednosť nemožno vyvodiť z obsahu záväzkového vzťahu, najmä z prijatia záruky alebo prevzatia rizika. Ustanovenia § 827 a § 828 sa uplatňujú primerane.

2. Koná nedbanlivo ten, kto nepreukázal náležitú starostlivosť vyžadovanú v obchodnom styku.

3. Dlžník nemôže byť vopred zbavený svojej zodpovednosti za úmyselné zavinenie.“

22 Podľa § 823 BGB:

„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.“

23 Ustanovenie § 826 BGB uvádza:

„Kto úmyselne a v rozpore s dobrými mravmi spôsobí inému škodu, je voči nemu povinný túto škodu nahradiť.“

24 Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung – EG-FGV [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 vozidiel ES) ďalej len „EG-FGV“] z 3. februára 2011, v § 6 ods. 1 stanovuje:

„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.“

25 Ustanovenie § 27 ods. 1 EG-FGV stanovuje:

„Nové vozidlá, samostatné technické jednotky alebo komponenty, ktoré si vyžadujú osvedčenie o zhode v súlade s prílohou IX smernice 2007/46,… 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.“

Spory vo veci samej a prejudiciálne otázky

26 Volkswagen je výrobcom motorových vozidiel, ktoré CM a DS nadobudli ako ojazdené od profesionálnych predajcov.

27 Pokiaľ ide o CM, v súlade s objednávkou zo 14. marca 2016 a za cenu 49 950 eur nadobudol vozidlo značky Volkswagen s dieselovým motorom typu EA 288. V čase jeho nadobudnutia bolo toto vozidlo vybavené systémom detekcie skúšobného zariadenia, ktorý bol 10. októbra 2017 po aktualizácii príslušného softvéru deaktivovaný, ako aj ďalším softvérom programovania motora znižujúcim mieru recirkulácie výfukových plynov v prípade, že sa vonkajšie teploty nachádzajú pod určitou hranicou, čo má za následok zvýšenie emisií NOx. Táto recirkulácia je tak úplne účinná len vtedy, ak vonkajšia teplota neklesne pod túto hranicu (ďalej len „teplotné okno“).

28 Z dôvodu existencie týchto dvoch údajne zakázaných rušiacich zariadení sa CM považuje za poškodeného v dôsledku úmyselného porušenia v rozpore s verejným poriadkom a dobrými mravmi v zmysle § 826 BGB, ktoré možno pripísať spoločnosti Volkswagen.

29 Svojou žalobou podanou na Landgericht Ravensburg (Krajinský súd Ravensburg, Nemecko), ktorý je vnútroštátnym súdom predkladajúcim návrh na začatie prejudiciálneho konania, sa z titulu náhrady svojej škody domáha zaplatenia sumy 8 938 eur predstavujúcej 20 % kúpnej ceny vozidla a subsidiárne náhrady škody, ktorej výška je ponechaná na úvahu tohto súdu, ktorá však nemôže byť nižšia ako 6 703,50 eura, čo zodpovedá 15 % kúpnej ceny.

30 Podľa rozhodnutia vnútroštátneho súdu Volkswagen pripúšťa, že systém detekcie skúšobného zariadenia je súčasťou softvéru používaného na zníženie miery recirkulácie výfukových plynov mimo nového európskeho jazdného cyklu, ak prevádzková teplota dosiahne 200 stupňov Celzia. Od tejto teploty systém selektívnej katalytickej redukcie prispieva k zníženiu emisií NOx, takže limitné hodnoty sú napriek tomu dodržané.

31 Pokiaľ ide o teplotné okno, táto spoločnosť tvrdí, že dochádza k zníženiu miery recirkulácie výfukových plynov pri teplote okolia pod + 12 stupňov Celzia. Toto teplotné okno je v súlade s predpismi, keďže je nevyhnutné na bezpečné fungovanie vozidla.

32 Subsidiárne sa uvedená spoločnosť na účely zbavenia od svojej zodpovednosti odvoláva na existenciu neodvrátiteľného omylu, pokiaľ ide o zakázanú povahu rušiacich zariadení, a v tejto súvislosti sa opiera o tzv. „hypotetické“ schválenie zo strany Kraftfahrt-Bundesamt (Spolkový úrad pre prevádzku motorových vozidiel, Nemecko), a to skutočnosť, že jej nesprávne právne posúdenie existencie prípustného rušiaceho zariadenia bolo týmto orgánom príslušným na typové schválenie ES potvrdené v prípade jej otázky (ďalej len „hypotetické schválenie“).

33 Pokiaľ ide o DS, v súlade s objednávkou z 29. marca 2016 a za cenu 32 000 eur nadobudol vozidlo značky Volkswagen vybavené dieselovým motorom typu EA 189. V čase jeho nadobudnutia bolo toto vozidlo vybavené zakázaným rušiacim zariadením, ktoré spočívalo v detekcii skúšobného zariadenia so systémom komutácie motora.

34 Spolkový úrad pre prevádzku motorových vozidiel rozhodnutiami zo 14. a z 15. októbra 2015 uložil spoločnosti Volkswagen povinnosť odstrániť toto zariadenie z vozidiel uvedených na trh, pričom softvér vyvinutý touto spoločnosťou a potvrdený týmto úradom bol do vozidla DS nainštalovaný 7. marca 2017. Zároveň však bolo do tohto vozidla nainštalované iné rušiace zariadenie, a to teplotné okno.

35 Z tohto dôvodu sa DS domnieva, že mu vznikla škoda v dôsledku úmyselného porušenia, ktoré je v rozpore s verejným poriadkom a dobrými mravmi, ktoré možno pripísať uvedenej spoločnosti.

36 Svojou žalobou podanou na vnútroštátny súd 4. marca 2021 sa DS domáha jednak zaplatenia náhrady škody, ktorej výška je ponechaná na úvahu tohto súdu, ale nesmie byť nižšia ako 4 800 eur, čo zodpovedá 15 % kúpnej ceny, a jednak navyše určenia, že tej istej spoločnosti prináleží nahradiť mu škodu, ktorá mu vznikla v dôsledku inštalácie rušiaceho zariadenia pozostávajúceho z teplotného okna.

37 Volkswagen proti tomuto návrhu namieta neprípustnosť založenú na premlčaní a v každom prípade navrhuje, aby bol vecne zamietnutý.

38 Pokiaľ ide o teplotné okno, táto spoločnosť tvrdí, že recirkulácia výfukových plynov sa znižuje len pri teplote pod + 10 stupňov Celzia, čo je nevyhnutné pre bezpečnú prevádzku vozidla.

39 Navyše uvádza, že Súdny dvor vo svojich rozsudkoch zo 14. júla 2022, GSMB Invest (C-128/20, EU:C:2022:570), Volkswagen (C-134/20, EU:C:2022:571), a Porsche Inter Auto a Volkswagen (C-145/20, EU:C:2022:572), vychádzal, pokiaľ ide o vozidlá značky Volkswagen vybavené rovnakým teplotným oknom, z teplotného rozsahu od 15 do 33 stupňov Celzia pre vonkajšiu teplotu. Tento prístup vychádza zo skutkových zistení vnútroštátnych súdov, ktoré nezodpovedajú okolnostiam, o ktoré ide v sporoch vo veci samej.

40 Uvedená spoločnosť sa subsidiárne odvoláva na neodvrátiteľný omyl, pokiaľ ide o možnosť zakázať toto rušiace zariadenie, a v tejto súvislosti sa opiera o hypotetické schválenie Spolkovým úradom pre prevádzku motorových vozidiel.

41 Vnútroštátny súd sa v prvom rade domnieva, že právo CM a DS na náhradu škody podľa § 826 BGB z dôvodu úmyselného poškodenia v rozpore s verejným poriadkom a dobrými mravmi sa nezdá dôvodné.

42 Tento súd uvádza, že vozidlo patriace CM bolo v čase jeho nadobudnutia samozrejme vybavené zakázaným rušiacim zariadením v zmysle článku 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007 a že takéto zariadenie, pokiaľ ide o vozidlo patriace DS, bolo nainštalované pri aktualizácii softvéru.

43 Pokiaľ ide o tieto dve vozidlá, recirkulácia výfukových plynov sa znižuje od teploty okolia + 10 stupňov Celzia, čo je dôvod, pre ktorý uvedený súd zastáva názor, že v oboch prípadoch existuje zakázané teplotné okno. Toto teplotné okno nemožno považovať za prípustné podľa článku 5 ods. 2 druhej vety písm. a) tohto nariadenia, pokiaľ ide o potrebu zabrániť bezprostrednému riziku poškodenia alebo havárie motora spôsobenému poruchou komponentu systému

recirkulácie výfukových plynov, ktorá je takej závažnosti, že predstavuje konkrétne nebezpečenstvo pri prevádzke vozidla vybaveného uvedeným zariadením, pretože takéto konkrétne riziko by malo v danom prípade absentovať.

44 Okrem toho, pokiaľ ide o CM, ten istý súd sa domnieva, že ani ďalšie kritérium výnimky vyplývajúce z tohto ustanovenia, podľa ktorého rušiace zariadenie nesmie fungovať počas väčšej časti roka, by sa nemalo považovať za splnené vzhľadom na judikatúru vyplývajúcu z rozsudku zo 14. júla 2022, GSMB Invest (C-128/20, EU:C:2022:570, bod 65). Recirkulácia výfukových plynov tohto vozidla sa totiž znižuje od teploty okolia + 12 stupňov Celzia, zatiaľ čo priemerné ročné teploty v Nemecku sú nižšie ako táto prahová hodnota.

45 Napriek týmto skutočnostiam vnútroštátny súd tvrdí, že v sporoch vo veci samej nedošlo k úmyselnému konaniu, ktoré je objektívne v rozpore s verejným poriadkom a dobrými mravmi v zmysle § 826 BGB, najmä z dôvodu neexistencie „zjavne zakázaných“ rušiacich zariadení podľa znenia judikatúry Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor, Nemecko).

46 V druhom rade sa tento súd domnieva, že CM a DS by mohli mať nárok na náhradu škody na základe § 823 ods. 2 BGB.

47 S odkazom na rozsudok Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor) z 26. júna 2023 (ďalej len „rozsudok Bundesgerichtshof“) uvedený súd uvádza, že § 823 ods. 2 BGB v spojení s § 6 ods. 1 a § 27 ods. 1 EG-FGV chráni záujmy nadobúdateľa vozidla, pokiaľ ide o prípadnú majetkovú stratu spôsobenú porušením práva Únie týkajúceho sa výfukových plynov z motorových vozidiel výrobcom.

48 V tejto súvislosti sa po prvé zdá, že Volkswagen porušila toto právo tým, že do dotknutých vozidiel nainštalovala zakázané teplotné okno.

49 Po druhé právo na náhradu škody je tiež podmienené tým, že výrobca dotknutého vozidla sa prinajmenšom dopustil nedbanlivosti, pokiaľ ide o predmetné rušiace zariadenie, keďže sa predpokladá zavinenie výrobcu.

50 Tento výrobca by sa mohol zbaviť svojej zodpovednosti tým, že by poukázal na existenciu výnimočných okolností odhaľujúcich neexistenciu nedbanlivosti z jeho strany a preukázal ju, čo zahŕňa dôkaz o neodvrátiteľnom omyle, pokiaľ ide o zakázanú povahu predmetného rušiaceho zariadenia.

51 Po tretie ten istý súd na jednej strane uvádza, že k takémuto omylu dochádza vtedy, keď sa uvedený výrobca, ktorý preukázal požadovanú náležitú starostlivosť, právne vyjadril na základe dôkladného preskúmania právnej situácie s prihliadnutím na judikatúru najvyšších súdov a nemohol očakávať odlišné posúdenie tejto situácie. Na druhej strane je takýto omyl neodvrátiteľný, ak výrobca môže uviesť typové schválenie ES udelené pre predmetné rušiace zariadenie v súlade s článkom 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007.

52 Schválenie, ktoré je len hypotetické, ako je uvedené v bode 32 tohto rozsudku, by odteraz podľa rozsudku Bundesgerichtshof mohlo stačiť.

53 Vnútroštátny súd sa pýta, či z hľadiska práva Únie možno zamietnuť právo nadobúdateľa vozidla vybaveného zakázaným rušiacim zariadením na náhradu škody z dôvodu, že dotknutý výrobca sa dopustil neodvrátiteľného omylu, pokiaľ ide o zakázanú povahu tohto zariadenia, a v prípade

kladnej odpovede na túto otázku, či oslobodenie tohto výrobcu môže byť založené na skutočnom schválení predmetného vozidla príslušným vnútroštátnym orgánom, alebo dokonca na hypotetickom schválení.

54 Po štvrté tento súd uvádza, že pokiaľ ide o DS, právo na náhradu škody, ktorého základom je rušiace zariadenie existujúce pri nadobudnutí vozidla, a to detekcia skúšobného zariadenia so systémom komutácie motora, je premlčané. Keďže však toto vozidlo má nové zakázané rušiace zariadenie vo forme teplotného okna od inštalácie aktualizácie poskytnutej spoločnosťou Volkswagen, vzniká otázka, či jeho majiteľ nemá voči výrobcovi právo na náhradu škody.

55 Po piate uvedený súd poznamenáva, že právo na náhradu škody podľa § 823 ods. 2 BGB v spojení s § 6 ods. 1 a § 27 ods. 1 EG-FGV sa vzťahuje na „náhradu škody malého rozsahu“, teda zaplatenie peňažnej sumy predstavujúcej rozdiel medzi hodnotou vozidla vybaveného zakázaným rušiacim zariadením a hodnotou tohto vozidla bez tohto zariadenia.

56 V súlade s rozsudkom Bundesgerichtshof sa výhody vyplývajúce z používania vozidla majú započítať na sumu náhrady škody, ak spolu so zostatkovou hodnotou tohto vozidla prevyšujú kúpnu cenu po odpočítaní tejto sumy. Okrem toho tento súd požaduje, aby výška náhrady škody nemohla presiahnuť 15 % kúpnej ceny z dôvodov proporcionality.

57 Vnútroštátny súd má pochybnosti, pokiaľ ide o zlučiteľnosť tejto judikatúry s právom Únie.

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

„1. Môže byť právo kupujúceho, ktorý nadobudol vozidlo, na náhradu škody voči výrobcovi automobilov z dôvodu nedbanlivého uvedenia vozidla so zakázaným rušiacim zariadením na trh v zmysle článku 5 ods. 2 nariadenia [č. 715/2007] zamietnuté s odôvodnením,
   a) že ide o neodvrátiteľný omyl pri posudzovaní zakázanej povahy konania?

      V prípade kladnej odpovede:
   b) že omylu pri posudzovaní zakázanej povahy konania sa výrobca nemôže vyhnúť, pretože orgán, v ktorého príslušnosti je typové schválenie ES a následné opatrenia, naozaj schválil zabudované rušiace zariadenie?

      V prípade kladnej odpovede:
   c) že omylu pri posudzovaní zakázanej povahy konania sa výrobca nemôže vyhnúť, pretože právny názor výrobcu automobilov o článku 5 ods. 2 nariadenia [č. 715/2007] by v prípade príslušnej otázky potvrdil orgán zodpovedný za typové schválenie ES alebo za následné opatrenia (hypotetické schválenie)?

2. Je výrobca automobilov, ktorý dodal aktualizáciu softvéru, povinný poskytnúť náhradu škody majiteľovi vozidla, ak mu vznikne škoda v dôsledku zakázaného rušiaceho zariadenia, v zmysle článku 5 ods. 2 nariadenia [č. 715/2007], nainštalovaného s aktualizáciou softvéru?

3. Je zlučiteľné s právom Únie, ak pri práve na náhradu škody voči výrobcovi automobilov z dôvodu nedbanlivého uvedenia vozidla so zakázaným rušiacim zariadením na trh v zmysle článku 5 ods. 2 nariadenia [č. 715/2007],

a) kupujúci, ktorý nadobudol vozidlo, a požaduje náhradu škody malého rozsahu, si musí výhody vyplývajúce z používania vozidla nechať započítať voči sume náhrady, ak tieto výhody spolu so zostatkovou hodnotou prevyšujú zaplatenú kúpnu cenu zníženú o túto sumu náhrady škody[;]
b) právo kupujúceho, ktorý nadobudol vozidlo, na náhradu škody malého rozsahu je obmedzené na maximálne 15 % zaplatenej kúpnej ceny?“

O prejudiciálnych otázkach

O prvej otázke

59 Podľa ustálenej judikatúry Súdneho dvora v rámci konania na základe spolupráce medzi vnútroštátnymi súdmi a Súdnym dvorom, zakotveného v článku 267 ZFEÚ, prináleží Súdnemu dvoru poskytnúť vnútroštátnemu súdu užitočnú odpoveď, ktorá mu umožní rozhodnúť spor, ktorý mu bol predložený. V tejto súvislosti Súdny dvor môže vziať do úvahy aj právne normy Únie, na ktoré sa vnútroštátny súd v znení svojej otázky neodvolával. Okolnosť, že vnútroštátny súd po formálnej stránke položil prejudiciálnu otázku s odkazom na určité ustanovenia práva Únie, totiž nebráni tomu, aby Súdny dvor poskytol tomuto súdu všetky prvky výkladu, ktoré môžu byť užitočné na rozhodnutie veci, ktorú prejednáva, či už na ne v texte svojich otázok odkázal, alebo nie. V tejto súvislosti prislúcha Súdnemu dvoru získať zo všetkých informácií, ktoré poskytol vnútroštátny súd, a najmä z odôvodnenia jeho návrhu na začatie prejudiciálneho konania, prvky práva Únie, ktoré si vyžadujú výklad so zreteľom na predmet sporu (rozsudok z 26. septembra 2024, Luxone a Sofein, C-403/23 a C-404/23, EU:C:2024:805, bod 47, ako aj citovaná judikatúra).

60 V prejednávanej veci je nesporné, že spory vo veci samej sa týkajú práva žalobcov CM a DS na náhradu škody voči spoločnosti Volkswagen za škodu spôsobenú prítomnosťou zakázaných rušiacich zariadení v zmysle článku 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007 v ich vozidlách, ako aj možnosti tohto výrobcu automobilov dovolávať sa ako dôvodu zbavenia svojej zodpovednosti z tohto dôvodu hypotetického schválenia vozidiel, ktoré možno charakterizovať ako neodvrátiteľný omyl, pokiaľ ide o možnosť zakázať toto zariadenie.

61 Treba zdôrazniť, že z judikatúry vyplývajúcej z rozsudku z 21. marca 2023, Mercedes-Benz Group (Zodpovednosť výrobcov vozidiel so zabudovanými rušiacimi zariadeniami) (C-100/21, ďalej len „rozsudok Mercedes-Benz Group“, EU:C:2023:229, bod 91), vyplýva, že kupujúci takéhoto motorového vozidla vybaveného rušiacim zariadením má podľa 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 právo na náhradu škody zo strany výrobcu tohto vozidla, ak toto zariadenie spôsobilo tomuto kupujúcemu škodu.

62 Za týchto podmienok treba konštatovať, že svojou prvou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa článok 18 ods. 1, článok 26 ods. 1 a článok 46 smernice 2007/46 v spojení s článkom 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007 majú vykladať v tom zmysle, že bránia v rámci žaloby podanej kupujúcim motorového vozidla o náhradu škody spôsobenej tým, že v tomto vozidle sa nachádza zakázané rušiace zariadenie, v zmysle tohto článku 5 ods. 2 tomu, aby sa výrobca vozidla mohol dovolávať ako dôvodu zbavenia sa svojej zodpovednosti z tohto titulu existencie neodvrátiteľného omylu týkajúceho sa možnosti zakázať toto zariadenie z dôvodu skutočnosti, že typové schválenie ES uvedeného zariadenia alebo vozidla, ktoré je ním vybavené, bolo udelené príslušným

vnútroštátnym orgánom alebo že tento orgán by v prípade, že by mu tento výrobca položil otázku, potvrdil jeho právne posúdenie, pokiaľ ide o údajné povolenie dotknutého rušiaceho zariadenia.

63 V tejto súvislosti treba pripomenúť, že článok 18 ods. 1, článok 26 ods. 1 a článok 46 smernice 2007/46 v spojení s článkom 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007 chránia osobitné záujmy jednotlivého kupujúceho motorového vozidla voči jeho výrobcovi, ak je toto vozidlo vybavené zakázaným rušiacim zariadením v zmysle tohto posledného uvedeného ustanovenia (rozsudok Mercedes-Benz Group, bod 88).

64 Z týchto ustanovení teda vyplýva, že jednotlivý kupujúci motorového vozidla má voči výrobcovi tohto vozidla nárok na to, aby uvedené vozidlo nebolo vybavené zakázaným rušiacim zariadením v zmysle článku 5 ods. 2 tohto nariadenia (rozsudok Mercedes-Benz Group, bod 89).

65 Prináleží teda členským štátom, aby podľa článku 46 smernice 2007/46 určili sankcie, ktoré sa uplatňujú na porušenie jej ustanovení. Tieto sankcie musia byť účinné, primerané a odrádzajúce. Okrem toho v súlade s článkom 13 ods. 1 uvedeného nariadenia členské štáty prijmú ustanovenia o sankciách za porušenie ustanovení tohto nariadenia. Tieto sankcie musia byť účinné, primerané a odrádzajúce (rozsudok Mercedes-Benz Group, bod 90).

66 Za týchto podmienok, ako bolo uvedené v bode 61 tohto rozsudku, z článku 18 ods. 1, článku 26 ods. 1 a článku 46 rámcovej smernice v spojení s článkom 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007 vyplýva, že členské štáty sú povinné stanoviť, že kupujúci motorového vozidla vybaveného zakázaným rušiacim zariadením v zmysle článku 5 ods. 2 tohto nariadenia má právo na náhradu škody od výrobcu tohto vozidla, ak uvedené zariadenie spôsobí tomuto kupujúcemu škodu (rozsudok Mercedes-Benz Group, bod 91).

67 Pri neexistencii ustanovení práva Únie upravujúcich pravidlá získania takejto náhrady pre kupujúcich, ktorí nadobudli takéto vozidlo, prináleží každému členskému štátu, aby stanovil tieto pravidlá (pozri v tomto zmysle rozsudok Mercedes-Benz Group, bod 92).

68 Vnútroštátna právna úprava, ktorá kupujúcemu motorového vozidla v praxi znemožňuje alebo nadmerne sťažuje získanie primeranej náhrady škody, ktorá mu bola spôsobená tým, že výrobca tohto vozidla porušil zákaz stanovený v článku 5 ods. 2 nariadenia č. 715/93, by však nebola v súlade so zásadou efektivity (rozsudok Mercedes-Benz Group, bod 93).

69 Konkrétne podmienky, za ktorých sa výrobca vozidiel môže odvolávať na neodvrátiteľný omyl týkajúci sa možnosti zakázať rušiace zariadenie s cieľom zbaviť sa akejkoľvek zodpovednosti z tohto dôvodu, nemôžu byť také, aby viedli k praktickej nemožnosti alebo nadmernému sťaženiu získania takejto náhrady škody kupujúcim vozidla vybaveného týmto zariadením.

70 Podľa návrhu na začatie prejudiciálneho konania má dotknutý výrobca automobilov podľa rozsudku Bundesgerichtshof možnosť zbaviť sa akejkoľvek zodpovednosti tým, že upozorní a preukáže existenciu neodvrátiteľného omylu týkajúceho sa možnosti zakázať rušiace zariadenie, ktorým je predmetné vozidlo vybavené, čo vylučuje jeho nedbanlivosť, a tým aj právo nadobúdateľa tohto vozidla na náhradu škody.

71 Zo spisu, ktorý má Súdny dvor k dispozícii, vyplýva, že odvolávanie sa na neodvrátiteľný omyl týkajúci sa možnosti zakázať rušiace zariadenie, sa podľa vnútroštátnej judikatúry považuje za dôvod na zbavenie sa zodpovednosti z dôvodu nedbanlivosti výrobcu automobilov, ktorý má výnimočnú povahu.

72 Okrem toho, ako vysvetľuje vnútroštátny súd, na tento neodvrátiteľný omyl týkajúci sa možnosti zakázať rušiace zariadenie, ktorým sú vybavené vozidlá, ako sú vozidlá dotknuté vo veci samej, sa môže účinne odvolávať výrobca automobilov, ak je spôsobená tým, že príslušný orgán udelil typové schválenie ES pre dotknutý typ vozidla.

73 V prvom rade treba pripomenúť, že podľa článku 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007 sa používanie rušiacich zariadení, ktoré znižujú účinnosť systémov regulácie emisií, zakazuje. Z tohto zákazu však existujú tri výnimky, ktoré sa majú vykladať reštriktívne [pozri v tomto zmysle rozsudok Mercedes-Benz Group, body 60 a 61].

74 Podľa článku 5 ods. 2 písm. a) až c) nariadenia č. 715/2007 sa tento zákaz neuplatní, ak „potreba takéhoto zariadenia je opodstatnená z dôvodu ochrany motora proti poškodeniu alebo havárii a bezpečnej prevádzky vozidla“ [písmeno a)], ak „zariadenie funguje len pri spustení motora“ [písmeno b)], alebo ak „podmienky sú zväčša zahrnuté v skúšobných postupoch na overenie emisií z odparovania a priemerných výfukových emisií“ [písmeno c)].

75 V prejednávanej veci z návrhu na začatie prejudiciálneho konania vyplýva, že vozidlá, o ktoré ide vo veci samej, boli vybavené zakázaným rušiacim zariadením v zmysle článku 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007.

76 Pokiaľ sa žiadna z výnimiek uvedených v písmenách a) až c) tohto ustanovenia neuplatňuje na predmetné rušiace zariadenia, čo prináleží overiť vnútroštátnemu súdu, výrobca automobilov, ktorý vybavuje svoje vozidlá takýmito zariadeniami, sa nemôže odvolávať na správanie, ktoré je vzhľadom na uvedené ustanovenie povolené.

77 V druhom rade treba poznamenať, že podľa znenia článku 3 bodu 5 smernice 2007/46 pojem „typové schválenie ES“ znamená 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 prílohe IV alebo XI k tejto smernici.

78 Typové schválenie ES tak zodpovedá štandardu zhody pre veľký počet vozidiel. Predstavuje nepriamy dôkaz o tom, že konštrukcia posudzovaného typu vozidla vrátane namontovaného rušiaceho zariadenia je v zhode s uplatniteľnými ustanoveniami a požiadavkami uvedenými v predchádzajúcom bode.

79 Z judikatúry Súdneho dvora pritom vyplýva, že nie je vylúčené, že typ vozidla, na ktoré sa vzťahuje typové schválenie ES, ktoré umožňuje toto vozidlo používať v cestnej premávke, môže byť pôvodne schválený príslušným orgánom v oblasti typového schválenia bez toho, aby v ňom bola odhalená prítomnosť zakázaného rušiaceho zariadenia. V tejto súvislosti sa smernica 2007/46 vzťahuje na situáciu, v ktorej je možnosť zakázať konštrukčný prvok vozidla, napríklad vzhľadom na požiadavky článku 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007, odhalená až po tomto schválení. Článok 8 ods. 6 tejto smernice tak stanovuje, že tento orgán môže zrušiť schválenie vozidla. Okrem toho z článku 13 ods. 1 prvej a tretej vety uvedenej smernice vyplýva, že ak výrobca informuje členský štát, ktorý udelil typové schválenie ES o zmene informácií uvedených v dokumentácii o schvaľovaní, tento členský štát môže, ak je to potrebné, rozhodnúť po porade s výrobcom o tom, že sa musí udeliť nové typové schválenie ES. Napokon článok 30 ods. 1 tej istej smernice stanovuje, že ak členský štát, ktorý udelil typové schválenie ES, zistí, že typ vozidla sa nezhoduje

s typom, ktorý schválil, vykoná nevyhnutné opatrenia v prípade potreby aj vrátane odobratia typového schválenia na zabezpečenie zhody vyrábaného vozidla s týmto typom (rozsudok Mercedes-Benz Group, bod 83 a citovaná judikatúra).

80 V dôsledku toho možnosť zakázať rušiace zariadenie, ktorým je vybavené motorové vozidlo, odhalená po typovom schválení ES na toto vozidlo, môže spochybniť platnosť tohto schválenia a v širšom zmysle platnosť osvedčenia o zhode, ktoré má osvedčiť, že uvedené vozidlo patriace do schválenej typovej série spĺňalo v čase jeho výroby všetky regulačné akty (rozsudok Mercedes-Benz Group, bod 84).

81 Z toho vyplýva, že typové schválenie ES vozidla vybaveného rušiacim zariadením nevyhnutne neznamená, že príslušný vnútroštátny orgán potvrdil posúdenie výrobcu dotknutého vozidla, pokiaľ ide o údajné povolenie tohto zariadenia. V každom prípade takéto schválenie alebo, tým menej, hypotetické schválenie nemôže oslobodiť tohto výrobcu od jeho povinnosti odškodniť kupujúceho dotknutého vozidla za prípadnú škodu spôsobenú prítomnosťou uvedeného zariadenia v jeho vozidle.

82 Ak by sa pripustilo, že typové schválenie ES vozidla vybaveného rušiacim zariadením by mohlo predstavovať dôvod na vylúčenie zodpovednosti výrobcu vozidla, malo by to za následok nemožnosť alebo nadmerné sťaženie pre kupujúceho uvedeného vozidla získať primeranú náhradu škody, ktorá mu bola spôsobená porušením zákazu stanoveného v článku 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007 výrobcom tohto vozidla, čo by bolo v rozpore so zásadou efektivity. Prijatie takéhoto dôvodu oslobodenia by totiž znamenalo, že právo na primeranú náhradu by bolo zmarené vo všetkých prípadoch, v ktorých je dotknuté vozidlo v zhode so schváleným typom, aj keď je nesporné, že toto vozidlo je vybavené zakázaným rušiacim zariadením.

83 Vzhľadom na všetky predchádzajúce úvahy treba na prvú otázku odpovedať tak, že článok 18 ods. 1, článok 26 ods. 1 a článok 46 smernice 2007/46 v spojení s článkom 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007 sa majú vykladať v tom zmysle, že v rámci žaloby podanej kupujúcim motorového vozidla o náhradu škody spôsobenej tým, že v tomto vozidle sa nachádza zakázané rušiace zariadenie, v zmysle tohto článku 5 ods. 2 bránia tomu, aby sa výrobca vozidla mohol dovolávať ako dôvodu zbavenia sa svojej zodpovednosti z tohto titulu existencie neodvrátiteľného omylu týkajúceho sa možnosti zakázať toto zariadenie z dôvodu skutočnosti, že typové schválenie ES uvedeného zariadenia alebo vozidla, ktoré je ním vybavené, bolo udelené príslušným vnútroštátnym orgánom alebo že tento orgán by v prípade, že by mu tento výrobca položil otázku, potvrdil jeho právne posúdenie, pokiaľ ide o údajné povolenie dotknutého rušiaceho zariadenia.

O druhej otázke

84 Svojou druhou otázkou sa vnútroštátny súd vo všeobecnosti pýta, či je výrobca automobilov, ktorý dodal aktualizáciu softvéru, povinný poskytnúť náhradu škody majiteľovi vozidla, ak tomuto vznikne škoda v dôsledku zakázaného rušiaceho zariadenia, v zmysle článku 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007, nainštalovaného pri tejto aktualizácii softvéru.

85 Zo spisu, ktorý má Súdny dvor k dispozícii, však vyplýva, že cieľom tejto otázky je presnejšie určiť, či okolnosť, že zakázané rušiace zariadenie už bolo nainštalované v čase, keď bolo udelené typové schválenie ES vozidla, ktoré je ním vybavené, alebo naopak bolo nainštalované až po tomto

schválení, má podľa článku 4 ods. 1 a článku 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007, ako aj článku 10 ods. 1 nariadenia č. 692/2008 vplyv na právo nadobúdateľa dotknutého vozidla, ktorému bola spôsobená táto ujma, na náhradu škody, ako to stanovuje právo Únie.

86 Vzhľadom na tieto spresnenia a vzhľadom na judikatúru Súdneho dvora citovanú v bode 59 tohto rozsudku treba druhú otázku preformulovať tak, že vnútroštátny súd sa v podstate pýta, či sa článok 4 ods. 1 a článok 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007, ako aj článok 10 ods. 1 nariadenia č. 692/2008 majú vykladať v tom zmysle, že vyžadujú, aby nadobúdateľ vozidla mal právo na náhradu škody voči výrobcovi automobilov, ak tento nadobúdateľ utrpel škodu z dôvodu zakázaného rušiaceho zariadenia v zmysle tohto článku 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007, ktoré tento výrobca nainštaloval prostredníctvom aktualizácie softvéru po typovom schválení ES tohto vozidla.

87 V tejto súvislosti zo znenia článku 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007, ktorý stanovuje, že používanie rušiacich zariadení, ktoré znižujú účinnosť systémov regulácie emisií, sa zakazuje, s výhradou určitých výnimiek, ani zo znenia článku 3 bodu 10 tohto nariadenia, ktorý definuje pojem „rušiace zariadenie“, nevyplýva, že treba rozlišovať podľa toho, či je takéto zariadenie zabudované vo fáze výroby vozidla, alebo až po jeho uvedení do prevádzky, a to najmä v dôsledku opravy v zmysle článku 3 ods. 2 smernice 1999/44 na účel posúdenia, či je používanie tohto zariadenia zakázané (rozsudok zo 14. júla 2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, bod 88).

88 Tento výklad potvrdzuje kontext, do ktorého patria tieto ustanovenia nariadenia č. 715/2007, a cieľ sledovaný týmto nariadením (rozsudok zo 14. júla 2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, bod 89).

89 Na jednej strane totiž, pokiaľ ide o kontext uvedených ustanovení, treba pripomenúť, že v súlade s článkom 4 ods. 1 prvým pododsekom druhou vetou tohto nariadenia výrobcovia preukážu, že všetky nové náhradné zariadenia na reguláciu znečisťovania, ktoré si vyžadujú typové schválenie a sú predávané alebo uvedené do prevádzky v Európskej únii, boli schválené v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími opatreniami. Tento článok 4 ods. 1 druhý pododsek spresňuje, že táto povinnosť zahŕňa dodržanie emisných limitov uvedených v prílohe I k tomuto nariadeniu a vo vykonávacích opatreniach uvedených v článku 5 toho istého nariadenia (rozsudok zo 14. júla 2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022, bod 90).

90 Ak jednotlivý kupujúci nadobudne vozidlo patriace do série schváleného typu vozidla, a teda spolu s osvedčením o zhode, môže rozumne očakávať, že bude v prípade tohto vozidla dodržané nariadenie č. 715/2007, a najmä jeho článok 5 (rozsudok Mercedes-Benz Group, bod 81 a citovaná judikatúra).

91 Okrem toho podľa článku 10 ods. 1 nariadenia č. 692/2008 „výrobca zabezpečuje, aby náhradné zariadenia na reguláciu znečisťovania, určené na montáž do vozidiel s typovým schválením ES, patriace do pôsobnosti nariadenia [č. 715/2007] dostali typové schválenie ES ako samostatné technické jednotky v zmysle článku 10 ods. 2 smernice [2007/46], v súlade s článkom 12, článkom 13 a prílohou XIII k tomuto nariadeniu“ (rozsudok zo 14. júla 2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, bod 91).

92 Z týchto ustanovení nariadení č. 715/2007 a č. 692/2008 vyplýva, že zariadenia na reguláciu znečisťovania musia spĺňať povinnosti stanovené v nariadení č. 715/2007 bez ohľadu na to, či sú zabudované od začiatku alebo až po uvedení vozidla do prevádzky (rozsudok zo 14. júla 2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, bod 92).

93 Na druhej strane umožniť výrobcom vozidiel, aby po uvedení vozidla do prevádzky zabudovali rušiace zariadenie, ktoré nespĺňa tieto povinnosti, by bolo v rozpore s cieľom sledovaným nariadením č. 715/2007, ktorý spočíva v zabezpečení vysokej úrovne ochrany životného prostredia a konkrétne v zásadnom znížení emisií oxidu dusíka (NOx) vozidiel s dieselovým motorom s cieľom zlepšiť kvalitu ovzdušia a rešpektovať limitné hodnoty znečistenia (rozsudok zo 14. júla 2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, bod 93).

94 Okolnosť, že rušiace zariadenie bolo nainštalované po uvedení vozidla do prevádzky pri oprave v zmysle článku 3 ods. 2 smernice 1999/44, teda nie je relevantná na účel posúdenia, či používanie tohto zariadenia je zakázané podľa článku 5 ods. 2 tohto nariadenia v spojení s jeho článkom 3 bodom 10 (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 14. júla 2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, bod 94).

95 Bez ohľadu na otázku, či bolo rušiace zariadenie inštalované pôvodne, teda v čase typového schválenia ES, alebo neskôr, totiž toto zariadenie môže vyvolať neistotu, pokiaľ ide o možnosť prihlásiť do evidencie, predať alebo uviesť do prevádzky uvedené vozidlo, a v konečnom dôsledku spôsobiť škodu kupujúcemu vozidla vybaveného takýmto zariadením (pozri v tomto zmysle rozsudok Mercedes-Benz Group, bod 84).

96 Vzhľadom na vyššie uvedené treba na druhú otázku odpovedať tak, že článok 4 ods. 1 a článok 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007, ako aj článok 10 ods. 1 nariadenia č. 692/2008 sa majú vykladať v tom zmysle, že vyžadujú, aby nadobúdateľ vozidla mal právo na náhradu škody voči výrobcovi automobilov, ak tento nadobúdateľ utrpel škodu z dôvodu zakázaného rušiaceho zariadenia v zmysle tohto článku 5 ods. 2, ktoré tento výrobca nainštaloval prostredníctvom aktualizácie softvéru po typovom schválení ES tohto vozidla.

O tretej otázke

97 Svojou treťou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa má právo Únie vykladať v tom zmysle, že na jednej strane bráni tomu, aby sa do výšky náhrady škody, ktorá má byť vyplatená nadobúdateľovi vozidla vybaveného zakázaným rušiacim zariadením v zmysle článku 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007, ktorý utrpel škodu spôsobenú týmto zariadením, započítala suma zodpovedajúca výhodám vyplývajúcim z používania tohto vozidla, a na druhej strane tomu, aby sa táto náhrada škody obmedzila na sumu predstavujúcu 15 % kúpnej ceny vozidla.

98 Treba pripomenúť, že v súlade s judikatúrou uvedenou v bode 67 tohto rozsudku, v prípade neexistencie ustanovení práva Únie upravujúcich podmienky získania náhrady škody spôsobenej zakázaným rušiacim zariadením, ktorým je toto vozidlo vybavené, kupujúcimi takéhoto vozidla, prináleží každému členskému štátu, aby stanovil tieto podmienky.

99 V súlade s judikatúrou citovanou v bode 68 tohto rozsudku by však podmienky stanovené členskými štátmi, ktoré kupujúcemu motorového vozidla v praxi znemožňujú alebo nadmerne sťažujú získanie primeranej náhrady za škodu, ktorá mu bola spôsobená tým, že výrobca tohto vozidla porušil zákaz stanovený v uvedenom článku 5 ods. 2, by však neboli v súlade so zásadou efektivity.

100 S touto výhradou treba uviesť, že vnútroštátne súdy majú dbať na to, aby ochrana práv zaručených právnym poriadkom Únie, vrátane práva kupujúceho motorového vozidla na primeranú náhradu škody, ktorá mu bola spôsobená porušením zákazu stanoveného v článku 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007 výrobcom tohto vozidla, nemala za následok bezdôvodné obohatenie oprávnených osôb (pozri v tomto zmysle rozsudok Mercedes-Benz Group, bod 94 a citovanú judikatúru).

101 Vnútroštátnemu súdu teda prináleží overiť, či započítanie výhody získanej dotknutým kupujúcim z úžitku v rámci používania vozidiel, alebo v prejednávanej veci započítanie výhody vyplývajúcej zo skutočného používania vozidiel, o ktoré ide vo veci samej, zabezpečuje takúto primeranú náhradu škody dotknutým kupujúcim, pokiaľ sa preukáže, že títo kupujúci utrpeli škodu súvisiacu s inštaláciou zakázaných rušiacich zariadení v týchto vozidlách v zmysle tohto článku 5 ods. 2 (pozri v tomto zmysle rozsudok Mercedes-Benz Group, bod 95).

102 V tomto kontexte skutočnosť, že členský štát vytvorí súvislosť medzi kúpnou cenou takéhoto vozidla a výškou náhrady na nápravu škody, ktorú utrpel nadobúdateľ dotknutého vozidla, nemožno považovať za odporujúcu právu Únie, keďže posúdenie rozsahu tejto škody, ktorá sa prejavuje najmä v riziku, že toto vozidlo nebude môcť byť zaevidované, predané alebo uvedené do prevádzky, súvisí s kúpnou cenou.

103 V tejto súvislosti z návrhu na začatie prejudiciálneho konania vyplýva, že v súlade s judikatúrou vyplývajúcou z rozsudku Bundesgerichtshof rozsah náhrady škody patrí do právomoci posúdenia súdu rozhodujúceho vo veci samej, ale z dôvodov proporcionality nemôže byť nižší ako 5 % tejto kúpnej ceny bez toho, aby bol vyšší ako 15 % tejto kúpnej ceny.

104 V súlade s judikatúrou Súdneho dvora uvedenou v bode 66 tohto rozsudku určenie takéhoto rozpätia náhrady škody členským štátom, ktoré spočíva v minimálnom percentuálnom podiele a maximálnom percentuálnom podiele kúpnej ceny, s cieľom stanoviť výšku primeranej náhrady škody, ktorá musí byť poskytnutá nadobúdateľovi dotknutého vozidla, nemožno v zásade považovať za odporujúce právu Únie, pokiaľ toto rozpätie nevedie k neprimeranej náhrade škody, ktorú utrpel nadobúdateľ vozidla vybaveného rušiacim zariadením.

105 V prejednávanej veci treba konštatovať, že CM požadoval zaplatenie sumy predstavujúcej 20 % kúpnej ceny a v prípade, ak to nie je možné, aspoň 15 % tejto ceny, zatiaľ čo DS žiadal o zaplatenie náhrady škody ponechanej na úvahu tohto súdu, pričom táto náhrada nemala byť nižšia ako ekvivalent 15 % kúpnej ceny.

106 Vnútroštátnemu súdu prináleží overiť, či rozpätie náhrady škody uvedené v bode 103 tohto rozsudku prakticky neznemožňuje alebo nadmerne nesťažuje CM a DS získať primeranú náhradu utrpenej škody.

107 Vzhľadom na všetky predchádzajúce pripomienky treba na tretiu otázku odpovedať tak, že právo Únie sa má vykladať v tom zmysle, že na jednej strane nebráni tomu, aby sa do výšky náhrady škody, ktorá má byť vyplatená nadobúdateľovi vozidla vybaveného zakázaným rušiacim zariadením v zmysle článku 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007, ktorý utrpel škodu spôsobenú týmto zariadením, započítala suma zodpovedajúca výhodám vyplývajúcim z používania tohto vozidla, a na druhej strane tomu, aby sa táto náhrada škody obmedzila na sumu predstavujúcu 15 % kúpnej ceny vozidla, pokiaľ uvedená náhrada predstavuje primeranú náhradu utrpenej škody.

O trovách

108 Vzhľadom na to, že konanie pred Súdnym dvorom má vo vzťahu k účastníkom konania vo veci samej incidenčný charakter a bolo začaté v súvislosti s prekážkou postupu v konaní pred vnútroštátnym súdom, o trovách konania rozhodne tento vnútroštátny súd. Iné trovy konania, ktoré vznikli v súvislosti s predložením pripomienok Súdnemu dvoru a nie sú trovami uvedených účastníkov konania, nemôžu byť nahradené.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (piata komora) rozhodol 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), zmenenej nariadením Komisie (ES) č. 385/2009 zo 7. mája 2009, v spojení s článkom 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**

   sa majú vykladať v tom zmysle, že:

   bránia v rámci žaloby podanej kupujúcim motorového vozidla o náhradu škody spôsobenej tým, že v tomto vozidle sa nachádza zakázané rušiace zariadenie, v zmysle tohto článku 5 ods. 2 tomu, aby sa výrobca vozidla mohol dovolávať ako dôvodu zbavenia sa svojej zodpovednosti z tohto titulu existencie neodvrátiteľného omylu týkajúceho sa možnosti zakázať toto zariadenie z dôvodu skutočnosti, že typové schválenie ES uvedeného zariadenia alebo vozidla, ktoré je ním vybavené, bolo udelené príslušným vnútroštátnym orgánom alebo že tento orgán by v prípade, že by mu tento výrobca položil otázku, potvrdil jeho právne posúdenie, pokiaľ ide o údajné povolenie dotknutého rušiaceho zariadenia.

2. **Článok 4 ods. 1 a článok 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007, ako aj článok 10 ods. 1 nariadenia Komisie (ES) č. 692/2008 z 18. júla 2008, ktorým sa vykonáva, mení a dopĺňa nariadenie č. 715/2007, zmeneného nariadením Komisie (EÚ) č. 566/2011 z 8. júna 2011,**

   sa majú vykladať v tom zmysle, že:

   vyžadujú, aby nadobúdateľ vozidla mal právo na náhradu škody voči výrobcovi automobilov, ak tento nadobúdateľ utrpel škodu z dôvodu zakázaného rušiaceho zariadenia v zmysle tohto článku 5 ods. 2, ktoré tento výrobca nainštaloval prostredníctvom aktualizácie softvéru po typovom schválení ES tohto vozidla.

3. **Právo Únie sa má vykladať v tom zmysle, že na jednej strane nebráni tomu, aby sa do výšky náhrady škody, ktorá má byť vyplatená nadobúdateľovi vozidla vybaveného zakázaným rušiacim zariadením v zmysle článku 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007, ktorý utrpel škodu spôsobenú týmto zariadením, započítala suma zodpovedajúca výhodám vyplývajúcim z používania tohto vozidla, a na druhej strane tomu, aby sa táto náhrada škody obmedzila na sumu predstavujúcu 15 % kúpnej ceny vozidla, pokiaľ uvedená náhrada predstavuje primeranú náhradu utrpenej škody.**

Podpisy