



Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (velkého senátu)

21. března 2023 *

„Řízení o předběžné otázce – Sbližování právních předpisů – Schvalování typu motorových vozidel – Směrnice 2007/46/ES – Článek 18 odst. 1 – Článek 26 odst. 1 – Článek 46 – Nařízení (ES) č. 715/2007 – Článek 5 odst. 2 – Motorová vozidla – Vznětový motor – Emise znečišťujících látek – Ventil pro recirkulaci výfukových plynů (EGR ventil) – Snižování emisí oxidů dusíku (NOx) omezené ‚teplotním oknem‘ – Odpojovací zařízení – Ochrana zájmů individuálního kupujícího vozidla vybaveného zakázaným odpojovacím zařízením – Nárok na náhradu škody na základě delikttní odpovědnosti výrobce tohoto vozidla – Způsob výpočtu náhrady škody – Zásada efektivity – Článek 267 SFEU – Přípustnost – Žádost předložená Soudnímu dvoru samosoudcem“

Ve věci C-100/21,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná rozhodnutím Landgericht Ravensburg (zemský soud v Ravensburgu, Německo) na základě článku 267 SFEU dne 12. února 2021, došlým Soudnímu dvoru dne 17. února 2021, v řízení

QB

proti

Mercedes-Benz Group AG, dříve Daimler AG,

SOUDNÍ DVŮR (velký senát),

ve složení: K. Lenaerts, předseda, L. Bay Larsen, místopředseda, A. Arabadžev, A. Prechal, K. Jürimäe a P. G. Xuereb (zpravodaj), předsedové senátů, M. Ilešič, N. Piçarra, I. Jarukaitis, A. Kumin, N. Jääskinen, N. Wahl, I. Ziemele, Z. Csehi a O. Spineanu-Matei, soudci,

generální advokát: A. Rantos,

za soudní kancelář: M. Krausenböck, radová,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 8. března 2022,

s ohledem na vyjádření, která předložili:

– za QB: P. Franz, N. Gellert, R. Ghaffari, R. Klinger, K. Meiser a A. Pacura, Rechtsanwälte,

* Jednací jazyk: němčina.

- za Mercedes-Benz Group AG: M. Ruttloff, U. Soltész, E. Wagner a N. Wimmer, Rechtsanwälte,
 - za německou vládu: J. Möller a D. Klebs, jako zmocněnci,
 - za Evropskou komisi: M. Huttunen, M. Noll-Ehlers a K. Talabér-Ritz, jako zmocněnci,
- po vyslechnutí stanoviska generálního advokáta na jednání konaném dne 2. června 2022,
vydává tento

Rozsudek

- 1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu čl. 18 odst. 1, čl. 26 odst. 1 a článku 46 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla (rámcová směrnice) (Úř. věst. 2007, L 263, s. 1), ve znění nařízení Komise (ES) č. 385/2009 ze dne 7. května 2009 (Úř. věst. 2009, L 118, s. 13) (dále jen „rámcová směrnice“), ve spojení s čl. 5 odst. 2 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska [a o] přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla (Úř. věst. 2007, L 171, s. 1), jakož i čl. 267 druhého pododstavce SFEU.
- 2 Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi QB a společností Mercedes-Benz Group AG, dříve Daimler AG, výrobcem automobilů, ve věci nároku na náhradu škody, kterého se dovolává QB, a výpočtu výše náhrady škody, která mu případně přísluší z důvodu koupě vozidla se vznětovým motorem vybaveného softwarem snižujícím recirkulaci znečišťujících plynů tohoto vozidla v závislosti na venkovní teplotě, který není v souladu s požadavky vyplývajícími z unijního práva.

Právní rámec

Unijní právo

Rámcová směrnice

- 3 Rámcová směrnice byla s účinností ode dne 1. září 2020 zrušena nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ze dne 30. května 2018 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi, o změně nařízení č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 a o zrušení směrnice 2007/46 (Úř. věst. 2018, L 151, s. 1). Vzhledem k době rozhodné z hlediska skutečností sporu v původním řízení se však tato rámcová směrnice na tento spor nadále použije.

4 Bod 3 odůvodnění rámcové směrnice zněl:

„Technické požadavky použitelné na systémy, konstrukční části, samostatné technické celky a vozidla je třeba harmonizovat a specifikovat v regulačních aktech. Tyto regulační akty by měly mít především za cíl zajistit vysokou míru bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, ochrany zdraví, ochrany životního prostředí, energetické účinnosti a ochrany proti neoprávněnému použití.“

5 Článek 1 rámcové směrnice stanovil:

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

[...]

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

6 Článek 3 rámcové směrnice v bodech 5 a 36 stanovil:

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

[...]

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

[...]

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

7 Článek 4 rámcové směrnice zněl takto:

„1. Členské státy zajistí, aby výrobci žádající o schválení splnili své povinnosti podle této směrnice.

2. Členské státy schválí pouze taková vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky, jež splňují požadavky této směrnice.

3. Členské státy provedou registraci nebo povolí prodej nebo uvedení do provozu pouze těch vozidel, konstrukčních částí a samostatných technických celků, jež splňují požadavky této směrnice.

[...]“

8 Článek 8 odst. 6 rámcové směrnice stanovil:

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

9 Článek 13 odst. 1 rámcové směrnice stanovil:

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

10 Článek 18 odst. 1 rámcové směrnice stanovil:

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

[...]“

11 Článek 26 odst. 1 rámcové směrnice zněl:

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

[...]“

12 Článek 30 odst. 1 rámcové směrnice stanovil:

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

13 Článek 46 rámcové směrnice stanovil:

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

14 Příloha IX rámcové směrnice popisovala obsah ES prohlášení o shodě. Bod 0 této přílohy uváděl:

„Prohlášení o shodě je osvědčení, které výrobce vozidla vydává kupujícímu, aby ho ujistil, že vozidlo, které získal, splňovalo v době výroby platné právní předpisy Evropské unie.

Prohlášení o shodě rovněž slouží k tomu, aby příslušné orgány členských států mohly registrovat vozidla, aniž by musely po žadateli vyžadovat poskytnutí další technické dokumentace.

[...]

Nařízení č. 715/2007

15 Body 1, 5, 6 a 17 odůvodnění nařízení č. 715/2007 znějí:

„(1) [...] Technické požadavky na schvalování typu motorových vozidel s ohledem na emise by měly být harmonizovány, aby nedocházelo k rozdílným požadavkům v jednotlivých členských státech a aby byla zajištěna vysoká úroveň ochrany životního prostředí.

[...]

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

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

[...]

(17) Za účelem toho, aby mezi členskými státy nevznikaly technické překážky obchodu, je potřebná standardizovaná metoda měření spotřeby paliva a emisí oxidu uhličitého. Dále je také nutné zajistit, aby zákazníci a uživatelé dostávali objektivní a přesné informace.“

16 Článek 1 odst. 1 tohoto nařízení stanoví:

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

17 Článek 3 bod 10 uvedeného nařízení stanoví:

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

[...]

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

18 Článek 4 odst. 1 až 3 téhož nařízení stanoví:

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

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

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

Technická opatření, která výrobci přijmou, musejí kromě toho zajišťovat, že emise z výfuku a emise způsobené vypařováním budou v souladu s tímto nařízením účinně omezeny po celou běžnou životnost vozidla za běžných podmínek používání. [...]

[...]

3. Výrobci uvedou hodnoty emisí oxidu uhličitého a spotřeby paliva v dokumentu předaném kupujícímu vozidla při koupi vozidla.“

19 Článek 5 odst. 1 a 2 nařízení č. 715/2007 zní:

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

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

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

[...]“

20 Článek 13 tohoto nařízení stanoví:

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

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

[...]

d) používání odpojovacích zařízení;

[...]“

Německé právo

21 Ustanovení § 823 Bürgerliches Gesetzbuch (občanský zákoník, dále jen „BGB“) stanoví:

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

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

22 Ustanovení § 348 Zivilprozessordnung (občanský soudní řád, dále jen „ZPO“) stanoví:

„(1) Občanskoprávní senát rozhoduje prostřednictvím některého ze svých členů jako samosoudce. [...]

[...]

(3) Samosoudce předloží spor občanskoprávnímu senátu k rozhodnutí, zda spor převezme, pokud

1. věc vykazuje zvláštní skutkové nebo právní obtíže,

2. věc má zásadní význam nebo

3. strany o to jednomyslně požádají,

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

[...]“

Spor v původním řízení a předběžné otázky

23 Dne 20. března 2014 zakoupil QB od společnosti Auto Y GmbH ojeté motorové vozidlo značky Mercedes-Benz, model C 220 CDI se vznětovým motorem generace Euro 5 a s 28 591 najetými kilometry za cenu 29 999 eur. Toto vozidlo, jež bylo uvedeno na trh výrobcem automobilů Daimler, bylo poprvé registrováno dne 15. března 2013.

24 Uvedené vozidlo je vybaveno softwarem řízení motoru snižujícím míru recirkulace výfukových plynů, pokud venkovní teploty klesnou pod určitou hodnotu, což má za následek zvýšení emisí NOx. Tato recirkulace je tedy plně účinná pouze tehdy, když venkovní teplota neklesne pod tuto hodnotu (dále jen „teplotní okno“). Konkrétní venkovní teplota, pod kterou dochází ke snížení míry recirkulace, a rozsah tohoto snížení jsou předmětem sporu mezi účastníky původního řízení.

25 QB podal k Landgericht Ravensburg (zemský soud v Ravensburgu), předkládajícímu soudu, žalobu znějící na náhradu škody, kterou mu údajně způsobila společnost Mercedes-Benz Group tím, že dotčené vozidlo vybavila odpojovacími zařízeními, jež jsou zakázána podle čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007.

26 Účastníci původního řízení se před předkládajícím soudem přeli o to, zda je dotčené vozidlo vybaveno takovými nedovolenými zařízeními, jaký je rozsah případného nároku QB na náhradu škody a zda lze případně započíst prospěch QB z užívání tohoto vozidla na výši náhrady škody.

- 27 Předkládající soud má za to, že teplotní okno je případem nepřipustného odpojovacího zařízení ve smyslu čl. 3 bodu 10 a čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007. Míra recirkulace výfukových plynů dotčeného vozidla, a tedy účinnost systému regulace emisí, se totiž podle předkládajícího soudu snižuje již při venkovní teplotě vyšší než 0 stupňů Celsia, přestože jde o teplotu ležící v rámci „podmínek, jejichž výskyt lze očekávat při běžném provozu a používání vozidla“, ve smyslu tohoto čl. 3 bodu 10.
- 28 Předkládající soud se rovněž domnívá, že *prima facie* se výjimka stanovená v čl. 5 odst. 2 písm. a) nařízení č. 715/2007 na spor v původním řízení nepoužije, jelikož použití odpojovacího zařízení mohou odůvodnit pouze bezprostřední rizika poškození, která vyvolávají konkrétní nebezpečí při řízení vozidla [rozsudek ze dne 17. prosince 2020, CLCV a další (Odpojovací zařízení u vznětových motorů), C-693/18, EU:C:2020:1040, bod 114]. Má přitom pochybnosti, zda teplotní okno, jehož cílem je zabránit tvorbě usazenin v motoru, a zabránit tak jeho opotřebení, splňuje přísné podmínky pro uplatnění této výjimky.
- 29 Podle předkládajícího soudu by QB mohl příslušet nárok na náhradu škody podle § 823 odst. 2 BGB, který vyžaduje pouze prostou nedbalost. Toto ustanovení však předpokládá porušení zákona určeného k ochraně jiných osob, což podle judikatury Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr, Německo) znamená, že cílem tohoto zákona je chránit jednotlivce nebo skupinu osob před porušením konkrétního právního zájmu. V tomto ohledu podle předkládajícího soudu stačí, aby byl uvedený zákon přijat s cílem poskytnout právní ochranu tomuto jednotlivci nebo této skupině osob, i když se primárně týká ochrany obecného zájmu. Uvedené ustanovení mimoto předpokládá, že se nebezpečí, proti kterému má tento zákon chránit, projeví konkrétní újmou a že konkrétní poškozená osoba či osoby spadají do osobní působnosti předmětného zákona. Předkládající soud si proto klade otázku, zda čl. 18 odst. 1, čl. 26 odst. 1 a článek 46 rámcové směrnice a čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007 usilují vedle ochrany obecných zájmů i o ochranu zájmů individuálního kupujícího vozidla, které není v souladu s unijním právem, zejména je-li toto vozidlo vybaveno odpojovacími zařízeními zakázaným na základě posledně uvedeného ustanovení.
- 30 Předkládající soud poukazuje na to, že v německé judikatuře a nauce existují na tyto otázky různé názory. Uvádí, že Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr) má za to, že unijní akty přijaté za účelem harmonizace technických požadavků použitelných na vozidla se týkají především vysoké úrovně bezpečnosti silničního provozu, jakož i ochrany zdraví a životního prostředí. Kromě toho cílem článku 5 nařízení č. 715/2007 není chránit právo individuálního kupujícího vozidla na hospodářské sebeurčení.
- 31 Naopak řada zemských soudů se podle předkládajícího soudu domnívá, že účelem čl. 18 odst. 1, čl. 26 odst. 1 a článku 46 rámcové směrnice, jakož i čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007 je rovněž individuální ochrana kupujícího vozidla. Jedním z cílů prohlášení o shodě totiž v souladu s přílohou IX rámcové směrnice je, aby výrobce vozidla ujistil kupujícího tohoto vozidla o tom, že uvedené vozidlo je v souladu s právními předpisy použitelnými v Unii v okamžiku jeho výroby. Cílem tohoto prohlášení je rovněž usnadnit správní postup registrace a volný pohyb zboží uvnitř Unie.
- 32 Pokud by se mělo za to, že ustanovení uvedená v bodě 29 tohoto rozsudku chrání pouze obecné právní zájmy, a nikoli konkrétní zájmy kupujících, předkládající soud si dále klade otázku, zda by zásada efektivity mohla vyžadovat, aby každé úmyslné nebo nedbalostní zavinění, jehož se výrobce automobilů dopustí uvedením na trh vozidel vybavených odpojovacími zařízeními zakázaným podle článku 5 nařízení č. 715/2007, bylo sankcionováno možností dotčeného kupujícího uplatnit nárok na náhradu škody založený na deliktní odpovědnosti tohoto výrobce.

- 33 V tomto ohledu je podle Landgericht Stuttgart (zemský soud ve Stuttgartu, Německo) použitelnost § 823 odst. 2 BGB založena na skutečnosti, že v zájmu účinného uplatňování unijního práva je nezbytné, aby byla relevantní ustanovení unijního práva doprovázena občanskoprávními sankcemi.
- 34 Pro případ, že by QB mohl mít nárok na náhradu škody na základě § 823 odst. 2 BGB, si předkládající soud klade otázku, zda je pro zajištění užitečného účinku ustanovení unijního práva použitelných v projednávané věci nezbytné, aby proti nároku na náhradu škody nebyl započten prospěch z užívání dotčeného vozidla nebo aby tomu tak bylo jen v omezeném rozsahu. Tato otázka je rovněž předmětem rozdílných názorů v německé judikatuře a právní nauce, a to i pokud jde o vliv, který by zákaz bezdůvodného obohacení mohl mít na takové započtení.
- 35 V tomto ohledu zmiňuje předkládající soud rozhodnutí Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr), že s ohledem na zákaz bezdůvodného obohacení stanovený německým právem v oblasti náhrady škody se poškozený nesmí ocitnout ve výhodnějším postavení, než v jakém by byl, kdyby nedošlo ke škodné události, a dále že proti nároku na náhradu škody musí být započten pouze prospěch spojený s touto událostí, avšak škůdce nesmí být v nepřiměřené míře zbaven břemene. Naproti tomu má několik zemských soudů za to, že prospěch z užívání vozidla vybaveného zakázaným odpojovacím zařízením lze započíst na nárok na náhradu škody.
- 36 Závěrem předkládající soud, který ve věci v původním řízení rozhoduje samosoudcem, uvádí, že podle § 348 odst. 3 první věty bodů 1 a 2 ZPO je původní samosoudce povinen předložit spor občanskoprávnímu senátu k rozhodnutí o převzetí, pokud věc vykazuje zvláštní skutkové nebo právní obtíže nebo má zásadní význam. Samosoudce nemá v tomto ohledu žádnou možnost jednat podle svého uvážení. Z judikatury Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr) vyplývá, že pokud samosoudce předloží Soudnímu dvoru žádost o rozhodnutí o předběžné otázce, aniž předtím předloží spor občanskoprávnímu senátu k rozhodnutí o převzetí, jedná tento soud v rozporu s ústavní zásadou zákonného soudce stanovenou v čl. 101 odst. 1 druhé větě Grundgesetz (Základní zákon).
- 37 Předkládající soud je přitom toho názoru, že čl. 267 druhý pododstavec SFEU brání takové povinnosti předložit věc občanskoprávnímu senátu. Uvádí, že Soudní dvůr sice v rozsudku ze dne 13. prosince 2018, Rittinger a další (C-492/17, EU:C:2018:1019), rozhodl, že žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná samosoudcem je z hlediska unijního práva přípustná bez ohledu na to, zda byla dodržena vnitrostátní procesní pravidla. Soudní dvůr se však nezabýval otázkou, zda tento čl. 267 druhý pododstavec brání vnitrostátnímu ustanovení, které omezuje možnost podat takovou žádost.
- 38 Za těchto podmínek se Landgericht Ravensburg (zemský soud v Ravensburgu) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:
- „1) Směřují čl. 18 odst. 1, čl. 26 odst. 1 a článek 46 [rámcové směrnice] ve spojení s čl. 5 odst. 2 [nařízení č. 715/2007] i k ochraně zájmů individuálních kupujících motorových vozidel?

V případě kladné odpovědi:

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

V případě záporné odpovědi na první otázku:

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

V případě kladné odpovědi:

- 4) Ukládá unijní právo, aby měl kupující vozidla nárok na náhradu škody na základě občanskoprávní deliktní odpovědnosti výrobce vozidla při jakémkoli zaviněném (nedbalostním nebo úmyslném) jednání výrobce vozidla spočívajícím v tom, že uvedl na trh vozidlo vybavené odpojovacím zařízením zakázaným podle čl. 5 odst. 2 [nařízení č. 715/2007]?

Bez ohledu na odpovědi na první čtyři otázky:

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

V případě záporné odpovědi na uvedenou otázku:

- 6) Je s unijním právem neslučitelné, aby se tento prospěch z užívání vypočítal na základě celkové kupní ceny vozidla, aniž se provede odpočet z důvodu ztráty hodnoty vyplývající z instalace zakázaného odpojovacího zařízení či z užívání vozidla nedopovídajícího unijnímu právu, které si kupující nepřál?

Bez ohledu na odpovědi na prvních šest otázek:

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

K návrhům na znovuotevření ústní části řízení

- 39) Po přednesení stanoviska generálního advokáta podaly německá vláda podáním došlým kanceláři Soudního dvora dne 11. července 2022 a společnost Mercedes-Benz Group podáním došlým kanceláři Soudního dvora dne 14. července 2022 návrh, aby bylo na základě článku 83 jednacího řádu Soudního dvora nařízeno znovuotevření ústní částí řízení.
- 40) Mercedes-Benz Group na podporu svého návrhu v podstatě tvrdí, že generální advokát měl v bodě 49 svého stanoviska neprávem za to, že vlastnictví vozidla, které je v rozporu s ustanoveními unijního práva v oblasti ochrany životního prostředí z důvodu emisí znečišťujících

plynů, které překračují stanovené mezní hodnoty, způsobuje tomuto kupujícímu nemajetkovou újmu. Otázka existence případné nemajetkové újmy totiž nebyla vnitrostátním soudem nadnesena a nebyla mezi účastníky řízení diskutována.

- 41 Německá vláda ve svém návrhu v podstatě tvrdí, že stanovisko generálního advokáta je založeno na nových skutečnostech, které ještě nebyly mezi účastníky řízení projednány, jelikož odkazuje na přílohu IX rámcové směrnice a na její bod 0. Německá vláda mimoto zpochybňuje platnost tohoto bodu 0.
- 42 Dále uvedená vláda vyjadřuje nesouhlas se stanoviskem generálního advokáta, protože toto stanovisko nezohledňuje vztahy mezi rámcovou směrnicí a směrnicí Evropského parlamentu a Rady 1999/44/ES ze dne 25. května 1999 o některých aspektech prodeje spotřebního zboží a záruk na toto zboží (Úř. věst. 1999, L 171, s. 12; Zvl. vyd. 15/04, s. 223). Německá vláda uvádí, že by bylo neslučitelné s obecnou systematikou posledně uvedené směrnice přiznat spotřebiteli nárok na náhradu škody za prosté zavinění. A dále nelze podle německé vlády mít za to, že prohlášení o shodě ve smyslu rámcové směrnice je rovnocenné záruce výrobce.
- 43 V tomto ohledu je třeba připomenout, že statut Soudního dvora Evropské unie ani jeho jednací řád neumožňují zúčastněným uvedeným v článku 23 tohoto statutu předkládat vyjádření v reakci na stanovisko přednesené generálním advokátem (rozsudek ze dne 16. listopadu 2021, Prokuratura Rejonowa w Mińsku Mazowieckim a další, C-748/19 až C-754/19, EU:C:2021:931, bod 30 a citovaná judikatura).
- 44 Dále je potřeba připomenout, že podle čl. 252 druhého pododstavce SFEU generální advokát předkládá veřejně, zcela nestranně a nezávisle odůvodněná stanoviska ve věcech, které podle statutu Soudního dvora Evropské unie vyžadují jeho účast. Soudní dvůr není vázán ani tímto stanoviskem ani důvody, na základě kterých k němu generální advokát dospěl. Nesouhlas zúčastněného se stanoviskem generálního advokáta tedy nemůže sám o sobě představovat důvod ke znovuotevření ústní části řízení, a to bez ohledu na otázky, kterými se generální advokát ve stanovisku zabýval (rozsudek ze dne 16. listopadu 2021, Prokuratura Rejonowa w Mińsku Mazowieckim a další, C-748/19 až C-754/19, EU:C:2021:931, bod 31 a citovaná judikatura).
- 45 Podle článku 83 jednacího řádu sice Soudní dvůr může kdykoli po vyslechnutí generálního advokáta nařídit znovuotevření ústní části řízení, zejména má-li za to, že věc není dostatečně objasněna, nebo předložil-li některý z účastníků řízení po ukončení této části řízení novou skutečnost, která může mít rozhodující vliv na rozhodnutí Soudního dvora, anebo má-li být věc rozhodnuta na základě argumentu, který nebyl mezi zúčastněnými projednán.
- 46 V projednávaném případě však Soudní dvůr uvádí, že má k dispozici všechny informace nezbytné k rozhodnutí a že projednávaná věc nemusí být rozhodnuta na základě argumentů, které nebyly mezi zúčastněnými projednány. A konečně ani jeden z návrhů na znovuotevření ústní části řízení uvedených v bodě 39 tohoto rozsudku nepoukazuje na žádnou novou skutečnost, jež by mohla mít rozhodující vliv na rozhodnutí, které má Soudní dvůr v uvedených věcech vydat.
- 47 Za těchto podmínek má Soudní dvůr po vyslechnutí generálního advokáta za to, že není důvodné nařídit znovuotevření ústní části řízení.

K předběžným otázkám

K přípustnosti

- 48 Podstatou sedmé otázky předkládajícího soudu je, zda musí být čl. 267 druhý pododstavec SFEU vykládán v tom smyslu, že brání vnitrostátní právní úpravě, podle které je samosoudce povinen mimo jiné z důvodu zásadního významu věci, která mu byla předložena, předat tuto věc občanskoprávnímu senátu složenému ze tří soudců a zdržet se podání žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce Soudnímu dvoru v rámci uvedené věci.
- 49 Mercedes-Benz Group tvrdí, že tato otázka je nepřijatelná, neboť v rámci žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce podané na základě článku 267 SFEU nemá Soudní dvůr pravomoc rozhodovat o slučitelnosti vnitrostátního práva s unijním právem.
- 50 Německá vláda tvrdí, že odpověď Soudního dvora na uvedenou otázku není nezbytná k tomu, aby předkládající soud mohl rozhodnout ve sporu v původním řízení.
- 51 Komise je toho názoru, že otázka, zda vnitrostátní právo umožňuje samosoudci předložit Soudnímu dvoru žádost o rozhodnutí o předběžné otázce, není relevantní pro rozhodnutí tohoto sporu, který se týká existence nároku na náhradu škody, jež má kupující vozidla podle svého tvrzení vůči výrobcí vozidla z důvodu, že je v tomto vozidle nainstalováno odpojovací zařízení zakázané podle čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007. Podle Komise je tato otázka navíc hypotetická, jelikož z předkládacího rozhodnutí vyplývá, že spor v původním řízení nebyl v okamžiku předložení věci Soudnímu dvoru předmětem opravného prostředku.
- 52 Je třeba připomenout, že podle ustálené judikatury Soudního dvora je v rámci spolupráce mezi Soudním dvorem a vnitrostátními soudy zavedené článkem 267 SFEU věcí pouze vnitrostátního soudu, kterému byl spor předložen a jenž musí nést odpovědnost za soudní rozhodnutí, které bude vydáno, aby s ohledem na konkrétní okolnosti věci posoudil jak nezbytnost rozhodnutí o předběžné otázce pro vydání rozsudku, tak relevanci otázek, které Soudnímu dvoru klade. Týkají-li se tedy položené otázky výkladu unijního práva, je Soudní dvůr v zásadě povinen rozhodnout (rozsudek ze dne 15. července 2021, *The Department for Communities in Northern Ireland*, C-709/20, EU:C:2021:602, bod 54 a citovaná judikatura).
- 53 Z toho plyne, že se k otázkám týkajícím se unijního práva váže domněnka relevance. Odmítnutí rozhodnout o předběžné otázce položené vnitrostátním soudem ze strany Soudního dvora je možné pouze tehdy, je-li zjevné, že žádaný výklad unijního práva nemá žádný vztah k realitě nebo předmětu sporu v původním řízení, jestliže se jedná o hypotetický problém nebo také jestliže Soudní dvůr nedisponuje skutkovými nebo právními poznatky nezbytnými pro užitečnou odpověď na otázky, které jsou mu položeny [rozsudek ze dne 24. listopadu 2020, *Openbaar Ministerie (Paděláná dokumentů)*, C-510/19, EU:C:2020:953, bod 26 a citovaná judikatura].
- 54 V projednávané věci je třeba konstatovat, že se sedmá otázka týká výkladu čl. 267 druhého pododstavce SFEU a že předkládající soud nevysvětlil důvody, proč je výklad tohoto ustanovení nezbytný k tomu, aby mohl rozhodnout spor, který mu byl předložen. Předkládající soud se totiž omezil na konstatování, že by pravomoc samosoudce předložit Soudnímu dvoru projednávanou žádost o rozhodnutí o předběžné otázce mohla být zpochybněna. Naproti tomu neupřesňuje, jaký dopad by na předkládací rozhodnutí nebo případně na rozhodnutí, jímž se končí řízení, měla případná procesní vada vyplývající ze skutečnosti, že samosoudce předložil Soudnímu dvoru

žádost o rozhodnutí o předběžné otázce, aniž věc v původním řízení předal vícečlennému soudnímu kolegiu. Z předkládacího rozhodnutí zejména nevyplývá, že by v této fázi řízení bylo napadeno opravným prostředkem, v jehož rámci by bylo tvrzeno, že je stíženo takovou vadou.

55 Sedmá otázka proto musí být prohlášena za nepřijatelnou.

K věci samé

Úvodní poznámky

- 56 Na prvním místě je třeba připomenout, že čl. 3 bod 10 nařízení č. 715/2007 definuje „odpojovací zařízení“ jako „konstrukční prvek vozidla, který snímá teplotu, rychlost vozidla, otáčky motoru, zařazený rychlostní stupeň, podtlak v sacím potrubí nebo jakýkoli jiný parametr, aby se aktivovala, změnila, zpomalovala nebo deaktivovala činnost jakékoli části systému regulace emisí, která snižuje účinnost systému regulace emisí za podmínek, jejichž výskyt lze očekávat při běžném provozu a používání vozidla“.
- 57 V projednávané věci z žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce vyplývá, že software uvedený v bodě 24 tohoto rozsudku nastavil teplotní okno, jehož prostřednictvím je recirkulace výfukových plynů plně účinná pouze tehdy, pokud venkovní teplota neklesne pod určitou hodnotu. V tomto ohledu předkládající soud upřesňuje, že míra recirkulace výfukových plynů, a tedy účinnost systému regulace emisí, se snižuje při venkovní teplotě vyšší než 0 stupňů Celsia, tedy za podmínek, jejichž výskyt lze očekávat při běžném provozu a používání vozidla, ve smyslu čl. 3 bodu 10 nařízení č. 715/2007.
- 58 Soudní dvůr v souvislosti s podobným teplotním oknem, o jaké jde ve věci v původním řízení, rozhodl, že čl. 3 bod 10 nařízení č. 715/2007, ve spojení s čl. 5 odst. 1 tohoto nařízení, musí být vykládán v tom smyslu, že zařízení, které zaručuje splnění mezních hodnot emisí stanovených uvedeným nařízením jen tehdy, pohybuje-li se venkovní teplota mezi 15 a 33 stupni Celsia a k provozu dochází v nadmořské výšce pod 1 000 metrů, představuje „odpojovací zařízení“ ve smyslu tohoto čl. 3 bodu 10 (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 14. července 2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, bod 47).
- 59 Předkládající soud v této souvislosti uvádí, že konkrétní venkovní teplota, pod kterou dochází ke snížení míry recirkulace výfukových plynů, a rozsah tohoto snížení jsou předmětem sporu mezi účastníky původního řízení. Je však třeba připomenout, že v rámci řízení upraveného v článku 267 SFEU, které je založeno na jasném rozdělení funkcí mezi vnitrostátními soudy a Soudním dvorem, je ke zjištění a posouzení skutkových okolností sporu v původním řízení i k výkladu a uplatňování vnitrostátního práva příslušný pouze vnitrostátní soud (rozsudek ze dne 14. července 2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, bod 29 a citovaná judikatura). Je tedy na předkládajícím soudu, aby případně rozhodl, zda s ohledem na upřesnění poskytnutá v judikatuře citované v bodě 58 tohoto rozsudku představuje software uvedený v bodě 24 tohoto rozsudku „odpojovací zařízení“ ve smyslu čl. 3 bodu 10 nařízení č. 715/2007.
- 60 Na druhém místě je třeba poukázat na čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007, podle kterého se zakazuje použití odpojovacích zařízení snižujících účinnost systémů regulace emisí. Z tohoto zákazu však existují tři výjimky, včetně výjimky obsažené v tomto čl. 5 odst. 2 písm. a), která je podle

předkládajícího soudu jediná relevantní. Tato výjimka se týká případu, kdy „potřeba tohoto zařízení je oprávněná z důvodu ochrany motoru proti poškození nebo poruše a bezpečného provozu vozidla“.

- 61 Vzhledem k tomu, že čl. 5 odst. 2 písm. a) nařízení č. 715/2007 stanoví výjimku ze zákazu používání odpojovacích zařízení snižujících účinnost systémů regulace emisí, musí být vykládán restriktivně (rozsudek ze dne 14. července 2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, bod 50).
- 62 Ze samotného znění tohoto ustanovení vyplývá, že k tomu, aby potřeba odpojovacího zařízení spadala pod výjimku, kterou stanoví, musí být oprávněná nejen z důvodu ochrany motoru před poškozením nebo poruchou, ale také z důvodu bezpečného provozu vozidla. Vzhledem k použití spojky „a“ v uvedeném ustanovení musí totiž být toto ustanovení vykládáno v tom smyslu, že podmínky, které stanoví, jsou kumulativní (rozsudek ze dne 14. července 2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, bod 61).
- 63 V tomto ohledu by byl zákaz stanovený v tomto čl. 5 odst. 2 první větě zbaven podstaty a veškerého užitečného účinku, kdyby výrobci byli oprávněni vybavit motorová vozidla takovými odpojovacími zařízeními pouze za účelem ochrany motoru proti jeho zanášení a stárnutí [v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 17. prosince 2020, CLCV a další (Odpojovací zařízení u vznětových motorů), C-693/18, EU:C:2020:1040, bod 113].
- 64 Takový software, jako je software dotčený ve věci v původním řízení, tudíž sice musí být kvalifikován jako odpojovací zařízení, avšak může být odůvodněn na základě této výjimky pouze tehdy, je-li prokázáno, že striktně odpovídá potřebě zabránit bezprostředním rizikům poškození nebo poruchy motoru způsobeným nesprávnou funkcí součásti systému recirkulace výfukových plynů, která jsou natolik závažná, že vyvolávají konkrétní nebezpečí pro provoz vozidla vybaveného uvedeným zařízením (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 14. července 2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, bod 62).
- 65 Soudní dvůr již mimoto v souvislosti s podobným teplotním oknem, o jaké jde ve věci v původním řízení, rozhodl, že čl. 5 odst. 2 písm. a) nařízení č. 715/2007 sice neukládá formálně další podmínky pro uplatnění výjimky upravené tímto ustanovením, avšak to nemění nic na tom, že by odpojovací zařízení, které by za běžných podmínek provozu mělo fungovat po většinu roku, aby byl motor chráněn před poškozením nebo poruchami a byl zajištěn bezpečný provoz vozidla, bylo zjevné v rozporu s cílem sledovaným tímto nařízením, od něhož se podle uvedeného ustanovení lze odchýlit jen za velmi specifických okolností, a vedlo by k nepřiměřenému zásahu do samotné zásady omezování emisí NOx z vozidel (rozsudek ze dne 14. července 2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, bod 63).
- 66 Soudní dvůr proto dospěl k závěru, že takové odpojovací zařízení nelze ospravedlnit na základě tohoto ustanovení. Připustit, že se na takové odpojovací zařízení může vztahovat výjimka stanovená v tomto ustanovení, by totiž znamenalo, že by se tato výjimka stala použitelnou po většinu roku za reálných podmínek provozu na území Unie, takže by zásada zákazu takových odpojovacích zařízení stanovená v uvedeném čl. 5 odst. 2 první větě mohla být v praxi uplatňována méně často než uvedená výjimka (rozsudek ze dne 14. července 2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, body 64 a 65).
- 67 Je na předkládajícím soudu, aby provedl posouzení skutkového stavu nezbytné pro účely uplatnění podmínek připomenutých v bodech 60 až 66 tohoto rozsudku.

K první a druhé otázce

- 68 Podstatou první a druhé otázky předkládajícího soudu, na které je třeba odpovědět společně, je, zda musí být čl. 18 odst. 1, čl. 26 odst. 1 a článek 46 rámcové směrnice ve spojení s čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007 vykládány v tom smyslu, že vedle obecných zájmů chrání i zvláštní zájmy individuálního kupujícího motorového vozidla vůči výrobcí tohoto vozidla, je-li uvedené vozidlo vybaveno zakázaným odpojovacím zařízením ve smyslu posledně uvedeného ustanovení.
- 69 Z žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce vyplývá, že tyto otázky jsou odůvodněny skutečností, že podle předkládajícího soudu uplatnění nároku na náhradu škody upraveného v § 823 odst. 2 BGB individuálním kupujícím motorového vozidla, které není v souladu s unijním právem, předpokládá porušení zákona určeného k ochraně jiných osob.
- 70 Pokud jde o čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007, je třeba připomenout, že cílem sledovaným tímto nařízením je, jak vyplývá z bodů 1 a 6 jeho odůvodnění, zajištění vysoké úrovně ochrany životního prostředí, a konkrétně výrazné snížení emisí NO_x z vozidel se vznětovým motorem pro zlepšení kvality ovzduší a splnění mezních hodnot znečištění (rozsudek ze dne 14. července 2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, bod 43 a citovaná judikatura). Cílem zákazu používání odpojovacích zařízení snižujících účinnost systémů regulace emisí, který je stanoven v čl. 5 odst. 2 první větě uvedeného nařízení, je právě omezit emise znečišťujících plynů a přispět tak k cíli ochrany životního prostředí sledovanému tímto nařízením [v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 8. listopadu 2022, Deutsche Umwelthilfe (Schvalování motorových vozidel), C-873/19, EU:C:2022:857, bod 57].
- 71 Je tedy třeba mít za to, že posledně uvedené ustanovení sleduje, stejně jako nařízení, jehož je součástí, obecný cíl spočívající v zajištění vysoké úrovně ochrany životního prostředí.
- 72 Jak uvedl generální advokát v bodě 40 svého stanoviska, povinnost výrobců poskytnout kupujícímu vozidla v okamžiku nákupu dokument uvádějící údaje o emisích oxidu uhličitého a spotřebě paliva, stanovená v čl. 4 odst. 3 nařízení č. 715/2007, je stanovena právě v kontextu naplňování tohoto obecného cíle. Cílem této povinnosti je totiž, jak lze vyvodit z bodu 17 odůvodnění tohoto nařízení, aby spotřebitelé a uživatelé obdrželi objektivní a přesné informace o více či méně znečišťující povaze vozidel v okamžiku, kdy se rozhodují o koupi.
- 73 Za účelem odpovědi na první a druhou otázku je však třeba zasadit nařízení č. 715/2007 do jeho kontextu. V tomto ohledu musí být článek 5 tohoto nařízení zkoumán nejen s ohledem na jednotlivá ustanovení uvedeného nařízení, ale rovněž s ohledem na právní rámec schvalování typu motorových vozidel v Unii, jehož je toto nařízení součástí [v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 17. prosince 2020, CLCV a další (Odpojovací zařízení u vznětových motorů), C-693/18, EU:C:2020:1040, bod 75].
- 74 Článek 3 bod 5 rámcové směrnice definoval „ES schválení typu“ takového motorového vozidla, o jaké jde v projednávané věci, jako „postup, kterým členský stát osvědčuje, že určitý typ vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku vyhovuje příslušným správním ustanovením a technickým požadavkům této [rámcové směrnice] a regulačních aktů uvedených v příloze IV nebo XI“ uvedené rámcové směrnice. Tato příloha IV, nadepsaná „Seznam právních předpisů, které stanoví požadavky k ES schválení typu vozidla“, v části I, nadepsané „Seznam právních předpisů k ES schválení typu vozidla vyráběného v neomezených sériích“, uváděla nařízení č. 715/2007, pokud jde o „[e]mise z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a 6)/přístup k informacím“.

- 75 Je třeba rovněž připomenout, že čl. 4 odst. 3 první pododstavec rámcové směrnice stanovil, že členské státy provedou registraci nebo povolí prodej nebo uvedení do provozu pouze těch vozidel, jež splňují požadavky této rámcové směrnice.
- 76 A konečně čl. 4 odst. 1 nařízení č. 715/2007 stanoví, že výrobci prokáží, že všechna nová vozidla, která jsou prodávána, registrována nebo uváděna do provozu v Unii, jsou typově schválena v souladu s tímto nařízením a jeho prováděcími opatřeními.
- 77 Z ustanovení uvedených v bodech 74 až 76 tohoto rozsudku vyplývá, že vozidla spadající do působnosti rámcové směrnice musí být předmětem schválení typu a toto schválení může být uděleno pouze tehdy, pokud předmětný typ vozidla vyhovuje ustanovením nařízení č. 715/2007, zejména těm, která se týkají emisí, mezi něž se řadí článek 5 tohoto nařízení (rozsudek ze dne 14. července 2022, Porsche Inter Auto a Volkswagen, C-145/20, EU:C:2022:572, bod 52).
- 78 Vedle těchto požadavků na ES schválení typu uložených výrobcům jsou výrobci rovněž povinni vydat individuálnímu kupujícímu vozidla prohlášení o shodě. Článek 18 odst. 1 rámcové směrnice totiž stanovil, že výrobci jakožto držitelé ES schválení typu vozidla vydávají prohlášení o shodě, jímž musí být opatřeno každé vozidlo, ať úplné, neúplné nebo dokončené, jež bylo vyrobeno ve shodě se schváleným typem vozidla.
- 79 Podle čl. 26 odst. 1 rámcové směrnice je přitom toto prohlášení povinné pro účely registrace a prodeje vozidla nebo jeho uvedení do provozu. Tato povinnost je vysvětlena okolností, že uvedené prohlášení je podle definice uvedené v čl. 3 bodě 36 uvedené rámcové směrnice dokument „vydaný výrobcem a osvědčující, že vozidlo náležející do série typu schváleného v souladu s touto [rámcovou směrnicí] splňovalo v době výroby požadavky všech regulačních aktů“.
- 80 Vedle cíle zavedení a fungování vnitřního trhu vyznačujícího se poctivou hospodářskou soutěží mezi výrobci, jež sleduje článek 46 rámcové směrnice, musí sankce uvedené v tomto článku rovněž zajistit, aby kupující vozidla měl prohlášení o shodě, které mu v souladu s přílohou IX této rámcové směrnice umožní registrovat vozidlo v kterémkoli členském státě, aniž by musel předkládat další technickou dokumentaci (rozsudek ze dne 4. října 2018, Komise v. Německo, C-668/16, EU:C:2018:802, bod 87).
- 81 Pokud individuální kupující zakoupí vozidlo, které patří k sérii schváleného typu vozidla, a je k němu tudíž připojeno prohlášení o shodě, může rozumně očekávat, že nařízení č. 715/2007, a zejména jeho článek 5, bude ve vztahu k tomuto vozidlu dodržováno (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 14. července 2022, Porsche Inter Auto a Volkswagen, C-145/20, EU:C:2022:572, bod 54).
- 82 Z ustanovení rámcové směrnice uvedených v bodech 78 až 80 tohoto rozsudku tedy vyplývá, že tato směrnice vytváří přímou vazbu mezi výrobcem motorových vozidel a individuálním kupujícím motorového vozidla, jejímž cílem je zaručit tomuto kupujícímu, že toto vozidlo je v souladu s relevantními unijními právními předpisy. Konkrétně je třeba uvést, že jelikož výrobce vozidla musí při vydávání prohlášení o shodě individuálnímu kupujícímu tohoto vozidla za účelem jeho registrace a prodeje nebo uvedení do provozu splnit požadavky vyplývající z článku 5 nařízení č. 715/2007, umožňuje toto prohlášení chránit tohoto kupujícího před nesplněním povinnosti výrobce uvádět na trh vozidla, která jsou s tímto ustanovením v souladu.

- 83 Není přitom vyloučeno, že typ vozidla, na který se vztahuje ES schválení typu, s kterým lze toto vozidlo používat na silnici, mohl být původně schválen příslušným schvalovacím orgánem, aniž se dověděl o přítomnosti softwaru uvedeného v bodě 24 tohoto rozsudku. V tomto ohledu míří rámcová směrnice na situaci, kdy je nepřípustnost konstrukčního prvku vozidla, například s ohledem na požadavky článku 5 nařízení č. 715/2007, zjištěna až po tomto schválení. Článek 8 odst. 6 této rámcové směrnice proto stanoví, že schvalovací orgán může schválení vozidla odejmout. Kromě toho z čl. 13 odst. 1 první a třetí věty uvedené rámcové směrnice vyplývá, že pokud výrobce sdělí členskému státu, který udělil ES schválení typu, změnu údajů zaznamenaných v dokumentaci ke schválení typu, může tento členský stát v případě potřeby po konzultaci s výrobcem rozhodnout, že je třeba udělit nové ES schválení typu (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 14. července 2022, Porsche Inter Auto a Volkswagen, C-145/20, EU:C:2022:572, bod 56). A konečně čl. 30 odst. 1 rámcové směrnice stanovil, že pokud členský stát, který udělil ES schválení typu, zjistí, že se nová vozidla vybavená prohlášením o shodě neshodují s typem, který tento členský stát schválil, přijme nezbytná opatření včetně, je-li to nezbytné, odejmutí tohoto schválení, aby zajistil, že vyrobená vozidla budou uvedena do souladu se schváleným typem.
- 84 Nepřípustnost odpojovacího zařízení, kterým je vybaveno motorové vozidlo, jež byla odhalena po ES schválení typu pro toto vozidlo, proto může zpochybnit platnost tohoto schválení a potažmo platnost prohlášení o shodě, které má osvědčovat, že uvedené vozidlo náležející do série schváleného typu bylo v okamžiku výroby v souladu se všemi regulačními akty. S ohledem na pravidlo uvedené v čl. 26 odst. 1 rámcové směrnice tak tato nepřípustnost může mimo jiné vyvolat nejistotu ohledně možnosti registrace, prodeje nebo uvedení do provozu téhož vozidla a v konečném důsledku způsobit újmu kupujícímu vozidla vybaveného zakázaným odpojovacím zařízením.
- 85 S ohledem na výše uvedené úvahy je třeba na první a druhou otázku odpovědět tak, že čl. 18 odst. 1, čl. 26 odst. 1 a článek 46 rámcové směrnice ve spojení s čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007 musí být vykládány v tom smyslu, že vedle obecných zájmů chrání i zvláštní zájmy individuálního kupujícího motorového vozidla vůči výrobcí tohoto vozidla, je-li uvedené vozidlo vybaveno zakázaným odpojovacím zařízením ve smyslu posledně uvedeného ustanovení.

K třetí a čtvrté otázce

- 86 Vzhledem k odpovědi na první a druhou otázku není třeba odpovídat na třetí a čtvrtou otázku.

K páté a šesté otázce

- 87 Podstatou páté a šesté otázky předkládajícího soudu, které je třeba posoudit společně, je, zda musí být unijní právo vykládáno v tom smyslu, že v rámci náhrady škody způsobené kupujícímu vozidla vybaveného zakázaným odpojovacím zařízením ve smyslu čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007 brání tomu, aby byl prospěch ze skutečného užívání tohoto vozidla započten na vrácení kupní ceny uvedeného vozidla, a pokud tomu tak není, aby byl tento prospěch vypočítán na základě celkové kupní ceny téhož vozidla.
- 88 V tomto směru je třeba konstatovat, že jak vyplývá z odpovědi na první a druhou otázku čl. 18 odst. 1, čl. 26 odst. 1 a článek 46 rámcové směrnice ve spojení s čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007 chrání zvláštní zájmy individuálního kupujícího motorového vozidla vůči výrobcí tohoto vozidla, je-li uvedené vozidlo vybaveno zakázaným odpojovacím zařízením ve smyslu posledně uvedeného ustanovení.

- 89 Z těchto ustanovení tedy vyplývá, že individuální kupující motorového vozidla má vůči výrobci tohoto vozidla právo na to, aby uvedené vozidlo nebylo vybaveno zakázaným odpojovacím zařízením ve smyslu čl. 5 odst. 2 tohoto nařízení.
- 90 Jak mimoto v podstatě vyplývá z bodu 80 tohoto rozsudku, členským státům přísluší, aby na základě článku 46 rámcové směrnice stanovily sankce za nedodržení ustanovení této směrnice. Tyto sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující. Kromě toho čl. 13 odst. 1 nařízení č. 715/2007 stanoví, že členské státy přijmou předpisy, které stanoví sankce za porušení ustanovení tohoto nařízení. Tyto sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující.
- 91 Za těchto podmínek je třeba konstatovat, že z čl. 18 odst. 1, čl. 26 odst. 1 a článku 46 rámcové směrnice ve spojení s čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007 vyplývá, že členské státy jsou povinny stanovit, že kupující motorového vozidla vybaveného zakázaným odpojovacím zařízením ve smyslu čl. 5 odst. 2 tohoto nařízení má vůči výrobci tohoto vozidla nárok na náhradu škody, kterou uvedené zařízení tomuto kupujícímu způsobilo.
- 92 Vzhledem k neexistenci ustanovení unijního práva, jež by upravovala podmínky, za nichž může kupující, který takové vozidlo zakoupil, získat náhradu, přísluší každému členskému státu, aby tyto podmínky určil.
- 93 Vnitrostátní právní předpisy, které by kupujícímu motorového vozidla v praxi znemožňovaly nebo nadměrně ztěžovaly získání přiměřené náhrady škody, která mu byla způsobena tím, že výrobce tohoto vozidla porušil zákaz stanovený v čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007, by nicméně nebyly v souladu se zásadou efektivity.
- 94 S touto výhradou je vhodné připomenout, že vnitrostátní soudy jsou oprávněny dbát na to, aby ochrana práv zaručených unijním právním řádem nevedla k bezdůvodnému obohacení oprávněných osob (rozsudek ze dne 25. března 2021, Balgarska Narodna Banka, C-501/18, EU:C:2021:249, bod 125).
- 95 V projednávané věci je na předkládajícím soudu, aby ověřil, zda započtení prospěchu plynoucího ze skutečného užívání dotčeného vozidla zajišťuje dotčenému kupujícímu přiměřenou náhradu, pokud je prokázáno, že posledně uvedenému vznikla škoda související s tím, že do tohoto vozidla bylo instalováno zakázané odpojovací zařízení ve smyslu čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007.
- 96 Na pátou a šestou otázku je tedy třeba odpovědět tak, že unijní právo musí být vykládáno v tom smyslu, že v případě neexistence ustanovení tohoto práva v dané oblasti přísluší právu dotčeného členského státu stanovit pravidla pro náhradu škody skutečně způsobené kupujícímu vozidla vybaveného zakázaným odpojovacím zařízením ve smyslu čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007, přičemž tato náhrada musí být přiměřená vzniklé újmě.

K nákladům řízení

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

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

- 1) Článek 18 odst. 1, čl. 26 odst. 1 a článek 46 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla (rámcová směrnice), ve znění nařízení Komise (ES) č. 385/2009 ze dne 7. května 2009, ve spojení s čl. 5 odst. 2 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska [a o] přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla

musí být vykládány v tom smyslu, že

vedle obecných zájmů chrání i zvláštní zájmy individuálního kupujícího motorového vozidla vůči výrobcí tohoto vozidla, je-li uvedené vozidlo vybaveno zakázaným odpojovacím zařízením ve smyslu posledně uvedeného ustanovení.

- 2) Unijní právo musí být vykládáno v tom smyslu, že v případě neexistence ustanovení tohoto práva v dané oblasti přísluší právu dotyčného členského státu stanovit pravidla pro náhradu škody skutečně způsobené kupujícímu vozidla vybaveného zakázaným odpojovacím zařízením ve smyslu čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007, přičemž tato náhrada musí být přiměřená vzniklé újmě.

Podpisy.