



**Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce, kterou podal Landesgerichts St. Pölten (Rakousko) dne
30. ledna 2026 – DIBO Diamantwerkzeuge GmbH v. Volkswagen AG**

(Věc C-43/26, Volkswagen)

(C/2026/2013)

Jednací jazyk: němčina

Předkládající soud

Landesgericht Steyr

Účastníci původního řízení

Žalobci: DIBO Diamantwerkzeuge GmbH

Žalovaní: Volkswagen AG

Předběžné otázky

1. a) Musí být čl. 5 odst. 2 nařízení (ES) 715/2007 ⁽¹⁾ ve spojení s jeho čl. 3 bodem 10, jakož i článek 3 prováděcího nařízení (ES) 692/2008 ⁽²⁾ vykládány v tom smyslu, že u vozidla se vznětovým motorem, na které se vztahuje nařízení 715/2007/ES a ve kterém je zabudován systém recirkulace výfukových plynů (systém EGR) a systém následného zpracování výfukových plynů (systém SCR), je pro kvalifikaci jako odpojovací zařízení podle čl. 3 bodu 10 nařízení 715/2007 relevantní, zda se sníží účinnost systému regulace emisí jako celku (při zahrnutí všech v daném případě zabudovaných systémů recirkulace a následného zpracování výfukových plynů), nebo zda se sníží účinnost jednotlivých konstrukčních prvků (např. „teplotní okno“, akumulární katalyzátor NOx) jako vždy samostatných systémů regulace emisí?
- b) Musí být čl. 3 bod 10 a čl. 5 odst. 1 a 2 nařízení 715/2007 vykládány v tom smyslu, že pro kvalifikaci jako zakázané odpojovací zařízení je rozhodující pouze snížení účinnosti systému regulace emisí při běžném provozu vozidla - ať už jednotlivého konstrukčního prvku, nebo systému jako celku (viz otázka 1.a.), nebo je navíc nezbytné, aby byla překročena (alespoň) jedna z mezních hodnot emisí uvedených v příloze I nařízení 715/2007?
2. Je-li nezbytné zohlednit systém regulace emisí jako celek:
 - a) Musí být čl. 5 odst. 2 nařízení 715/2007 ve spojení s jeho čl. 3 bodem 10, pokud jde o břemeno tvrzení, vykládán v tom smyslu, že nabyvatel vozidla se vznětovým motorem unese své břemeno tvrzení ohledně existence zakázaného odpojovacího zařízení, pokud tvrdí, že existuje konstrukční prvek (např. „teplotní okno“) snižující účinnost systému regulace emisí při běžném provozu vozidla, a výrobce pak nese břemeno tvrzení, že systém jako celek nevede ke snížení účinnosti systému regulace emisí, nebo musí kupující rovněž tvrdit, že neexistují žádné další konstrukční prvky, které tento nepříznivý účinek kompenzují?

⁽¹⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla (Úř. věst. 2027, L 171, s.1).

⁽²⁾ Nařízení komise ze dne 18. července 2008 kterým se provádí a mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla (Úř. věst. 2008, L 199, s. 1).

- b) Musí být čl. 5 odst. 2 nařízení 715/2007 ve spojení s jeho čl. 3 bodem 10 v případě, že kupující nese břemeno tvrzení, pokud jde o systém jako celek, a důkazní břemeno, které z toho ve vnitrostátním právu vyplývá, vykládán v tom smyslu, že ani vnitrostátní ustanovení, které výrobci v tomto případě ukládá povinnost součinnosti při vyšetření skutkového stavu, přesto není v souladu s unijním právem, zejména se zásadou efektivity, a proto v tomto rozsahu tedy podle unijního práva musí nést důkazní břemeno výrobce?
3. Musí být čl. 3 bod 10, čl. 4 odst. 2 a čl. 5 odst. 1 a 2 nařízení 715/2007 (ve spojení s článkem 3 prováděcího nařízení 692/2008) vykládány v tom smyslu, že konstrukční části vozidla se vznětovým motorem, které by mohly mít vliv na emise, musí být navrženy, konstruované a namontované tak, aby dodržování mezních hodnot emisí uvedených v příloze I nařízení 715/2007 bylo zaručeno nejen během předepsaných testů v rámci postupů schvalování typu (v projednávané věci test „nový evropský jízdní cyklus“), nýbrž i za skutečných jízdních podmínek při běžném provozu vozidla (v reálném provozu)?
4. Musí být ustanovení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ⁽³⁾ 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 (Úř. věst. 2007, L 263, s. 1) ve spojení s čl. 3 bodem 10 a čl. 5 odst. 2 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla (Úř. věst. 2007, L 171, s. 1) vykládána v tom smyslu, že snížení míry recirkulace výfukových plynů poté, co systém SCR dosáhne provozní teploty, představuje zakázané odpojovací zařízení
5. Musí být zásada efektivity unijního práva (zejména článek 47 Listiny základních práv Evropské unie) vykládána v tom smyslu, že brání vnitrostátním pravidlům o nákladech řízení, resp. jejich uplatňování soudy, podle nichž žalobce, který uplatňuje nárok na náhradu škody vzniklé v důsledku porušení článku 5 nařízení (ES) č. 715/2007, stanovený unijním právem, musí nést značnou část nákladů řízení pouze z toho důvodu, že vnitrostátní soud stanoví částku náhrady škody v rámci vnitrostátně uznávaného rozpětí (například 5 % až 15 % kupní ceny) v menší výši, než jakou požaduje žalobce, ačkoli je - navzdory použití stanoveného rozpětí jako vodítka - a priori objektivně nemožné přesně určit výši škody a její stanovení závisí hlavně na uvážení soudu?

⁽³⁾ 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 (Úř. věst. 2007, L 263, s. 1).