

Anonymizované znenie

Preklad

C-759/19 – 1

Vec C-759/19

Návrh na začatie prejudiciálneho konania

Dátum podania:

16. október 2019

Vnútroštátny súd:

Landgericht Gera

Dátum rozhodnutia vnútroštátneho súdu:

11. október 2019

Žalobca:

PG

Žalovaná:

Volkswagen AG

Landgericht Gera (Krajinský súd Gera, Nemecko)

[*omissis*]

Uznesenie

vo veci

PG, [*omissis*] Remda-Teichel

– žalobcu –

[*omissis*]

proti

Volkswagen AG, [*omissis*] Wolfsburg

– žalovanej –

vo veci náhrady škody

7. občianskoprávna komora Landgericht Gera [*omissis*]

[*omissis*] dňa 11. októbra 2019

r o z h o d l a :

I. Konanie sa prerušuje.

II. Súdnemu dvoru Európskej únie sa podľa článku 267 ZFEÚ na výklad práva Spoločenstva na prejudiciálne konanie predkladajú nasledujúce otázky:

1. Má sa § 6 ods. 1 a § 27 ods. 1 EG-FGV, respektíve článok 18 ods. 1 a článok 26 ods. 1 smernice 2007/46/ES vykladať v tom zmysle, že výrobca poruší svoju povinnosť vydať platné osvedčenie podľa § 6 ods. 1 EG-FGV (respektíve svoju povinnosť priložiť osvedčenie o zhode podľa článku 18 ods. 1 smernice 2007/46/ES), ak do vozidla zabudoval zakázané rušiacie zariadenie v zmysle článku 5 ods. 2 a článku 3 bodu 10 nariadenia (ES) č. 715/2007, a uvedenie takéhoto vozidla na trh porušuje zákaz uvedenia vozidla na trh bez platného osvedčenia o zhode podľa § 27 ods. 1 EG-FGV (respektíve zákaz predaja bez platného osvedčenia o zhode podľa článku 26 ods. 1 smernice 2007/46/ES)?

V prípade kladnej odpovede:

1a. Je cieľom § 6 a § 27 EG FGV, respektíve článku 18 ods. 1, článku 26 ods. 1 a článku 46 smernice 2007/45 aj ochrana tretej osoby v zmysle § 823 ods. 2 BGB a síce práve aj v súvislosti so slobodou konania a jeho majetkom? Patrí

2

Anonymizované znenie

nadobudnutie jazdeného vozidla koncovým zákazníkom, ktoré bolo do obehu uvedené bez platného osvedčenia o zhode, do oblasti rizika, na ktorého odvrátenie boli vydané tieto predpisy?

2. Je cieľom článku 5 ods. 2 nariadenia (ES) č. 715/2007 aj ochrana koncového zákazníka a síce aj v súvislosti so slobodou konania a jeho majetkom? Patrí nadobudnutie vozidla koncovým zákazníkom, ktoré bolo do obehu uvedené bez platného osvedčenia o zhode, do oblasti rizika, na ktorého odvrátenie boli vydané tieto predpisy?

Odôvodnenie

I.

1. Žalobca na základe deliktnej zodpovednosti od žalovanej požaduje vrátenie kúpnej ceny za ňou vyrobené osobné vozidlo v kontexte takzvaného škandálu s emisiami v prípade motorových vozidiel značky Volkswagen po odpočítaní náhrady za používanie.

2. Na základe doterajšieho stavu veci komora vychádza z nasledovného skutkového stavu:

Dňa 2. decembra 2012 žalobca od [omissis] kúpil nové osobné vozidlo Volkswagen Caddy Maxi Trendline 2,0l TDI za cenu 26.023,03 eura.

Vyššie uvedené osobné vozidlo je vybavené motorom typu EA 189, ktorého originálny softvér motora prispel k optimalizovaniu hodnôt emisie dusíka v úradnom skúšobnom postupe tým, že motor má systém recirkulácie výfukových plynov s dvoma prevádzkovými režimami. Pri režime 1 ide o režim optimalizujúci dusík s relatívne vysokou mierou recirkulácie výfukových plynov, v prípade režimu 0 ide o režim optimalizujúci častice, v prípade ktorého je miera recirkulácie výfukových plynov nižšia. Softvér zariadenia na riadenie motora rozpozná, či sa vozidlo nachádza v bežnej premávke alebo na technickom skúšobnom zariadení na zisťovanie hodnoty emisií. Počas testovacieho cyklu, respektíve testu pomocou skúšobného zariadenia, zabudovaný softvér spustí pri výrobe dusíka motorový režim 1, takže sa tým dosiahnu nižšie hodnoty oxidu dusíka a zákonom ustanovené hodnoty emisií, aj sa dodržia hraničné hodnoty oxidu dusíka podľa emisnej normy Euro V. Za reálnych podmienok počas jazdy v cestnej premávke je vozidlo prevádzkované naopak v režime 0. Hodnoty emisií, ktoré pri tom vzniknú, nezodpovedajú hodnotám v osvedčení o zhode, ktoré uvádza žalovaná ako výrobca týchto vozidiel.

K zabudovaniu rušiaceho zariadenia došlo zo strany žalovanej s vedomím a na príkaz, aspoň však so súhlasom predstavenstva a udialo sa na účely zníženia vlastných nákladov na úkor koncového zákazníka, maximalizovania zisku prostredníctvom značného odbytu takto manipulovaných osobných vozidiel, ako aj získania konkurenčnej výhody voči konkurujúcim výrobcom motorových

vozidiel. Klamanie nič netušiacich schvaľovacích orgánov a koncových zákazníkov o prítomnosti takéhoto rušiaceho zariadenia a skutočné nedodržanie zákonných predpisov o emisiách bolo súčasťou celkového plánu.

Takto (jeho predajcom ako nástrojom žalovanej) oklamaný žalobca kúpil vozidlo, aby sa s ním zúčastňoval vo verejnej cestnej premávke. Žalobca by vozidlo nekúpil, keby vedel, že vecné podmienky pre evidenciu nie sú splnené a preto existuje riziko, že vozidlo nemôže (dlhodobo) na tento účel využívať, keďže bude vyradené.

Žalobca vozidlo využíva od kúpy. Dňa 25. júla 2019 mal najazdených 93.000 km.

II.

V predmetnej veci prichádza do úvahy len deliktná zodpovednosť žalovanej podľa § 823 ods. 2 BGB (Bürgerliches Gesetzbuch, Občiansky zákonník) v spojení s článkom 5 ods. 2 nariadenia (ES) č. 715/2007 (pozri bod 1), podľa § 823 ods. 2 v spojení s § 6 ods. 1, § 27 ods. 1 EG-FGV (nariadenie o typovom schvaľovaní vozidiel ES) (pozri 2), ako aj § 826 BGB (pozri 3).

Jednotlivé spoločné body sú pri tom nasledovné:

1. V spornom vozidle je zabudované nedovolené rušiacie zariadenie v zmysle článku 5 ods. 2 a článku 3 bodu 10 nariadenia č. 715/2007. Náležité rozhodnutie Kraftfahrtbundesamt (Spolkový úrad pre motorovú dopravu, Nemecko) je právoplatné a pre občianskoprávne konanie záväzné. V zostávajúcej časti komora sleduje zodpovedajúce vysvetlenia BGH (Bundesgerichtshof, Spolkový súdny dvor, Nemecko) vo svojom uznesení z 8. januára 2019 [*omissis*] a osvojila si ich.

Napriek názoru žalovanej nejde v prípade ňou zabudovaného softvéru výlučne o opatrenie vo vnútri motora. Funkcie v emisnom kontrolnom systéme sa nasadením softvéru menia. Ak sa vozidlo nachádza na skúšobnom zariadení, použije sa režim recirkulácie výfukových plynov 1, v ktorom dochádza k recirkulácii výfukových plynov s nižšou výrobou oxidu dusíka. Tým sa v motore zníži viac oxidu dusíka než v režime recirkulácie oxidu dusíka 0, ktorý sa zapne v bežnej prevádzke vozidla. Tým sa dosiahne zmenený režim, aby výroba oxidu dusíka, ktorú dosiahne v emisnom kontrolnom systéme, bola nižšia ako v bežnej prevádzke vozidla. Oxid dusíka sa tak vyhne meraniu. Tým sa zmení funkcia emisného kontrolného systému, keďže tam zistené namerané hodnoty nezodpovedajú tým v bežnej prevádzke.

Nepodstatná je aj argumentácia žalovanej, že na limitných hodnotách pri skutočnej jazde nezáleží, keďže zákonodarca sa rozhodol pre zvýšenie limitných hodnôt v laboratórnych podmienkach. Toto tvrdenie by mohlo byť podstatné, ak by rozdielne podmienky skutočnej jazdy boli jediným faktorom pre rozdiely pri produkcii oxidu uhlíka. Práve to však v tomto prípade neplatí. K rozdielnym podmienkam skutočnej jazdy sa navyše pridá – už podľa vlastného tvrdenia

žalovanej – v prípade dotknutých vozidiel – protiprávny – dodatočný faktor použitého softvéru, ktorý má zmenou použitého režimu vplyv na produkciu oxidu dusíka. Žalovaná použitím softvéru prekročila rámec toho, čo je právne dovolené [omissis] [odkaz na vnútroštátnu judikatúru].

2. Do akej miery popri tom došlo aj k porušeniu § 6 ods. 1 a § 27 EG FGV, ktorých základom je článok 18 ods. 1 a článok 26 ods. 1 smernice 2007/46, závisí od výpovednej hodnoty a významu osvedčenia o zhode.

Podľa názoru Oberlandesgericht Braunschweig (Vyšší krajský súd, Braunschweig, Nemecko) [omissis] by nemalo záležať na tom, či konkrétne vozidlo zodpovedá právnym požiadavkám, ale len na tom, že osvedčenie sa vydalo správnym výrobcom a je priradené povolenému typu, to znamená, že vyhlásenie zodpovedá určitým formálnym požiadavkám aj vtedy, ak môže byť obsahovo chybné. Zabudovanie nedovoleného rušiaceho zariadenia preto nemá vplyv na platnosť osvedčenia o zhode.

Podľa opačného názoru obsahuje takéto osvedčenie zároveň vyhlásenie o tom, že vozidlo spĺňa všetky príslušné právne predpisy platné v Únii [omissis], s následkom, že v prípade prítomnosti nedovoleného rušiaceho zariadenia je osvedčenie o zhode nesprávne a teda neplatné a preto dôjde k uvedeniu do obehu bez platného osvedčenia (porušenie § 27 ods. 1 EG-FGV), ako aj k porušeniu povinnosti výrobcu vydať platné osvedčenie podľa § 6 ods. 1 EG-FGV [omissis].

To, že formálny pohľad je nevhodný a osvedčenie o zhode má širší obsah vyhlásenia, vyplýva už cieľa formulovaného v prílohe nariadenia č. 385/2009, podľa ktorého osvedčenie o zhode „je vyhlásením, ktoré výrobca vozidiel poskytuje kupujúcemu, aby ho uistil, že ním zakúpené vozidlo je v súlade s právnymi predpismi Európskej únie platnými v čase jeho výroby.“

To, že vecnú nesprávnosť z dôvodu zabudovania nedovoleného rušiaceho zariadenia sprevádza neplatnosť osvedčenia o zhode, tým síce nie je povedané, ale vyššie uvedený opis funkcií pri zohľadnení výkladových zásad práva Únie hovorí skôr v prospech toho ako proti tomu.

Zodpovedanie prvej prejudiciálnej otázky je preto relevantné pre rozhodnutie o tom, či vôbec existuje porušenie predpisu zo strany žalovanej v tomto kontexte ako základ pre deliktnú zodpovednosť.

3. Uvedenie vozidla do obehu, v ktorom je cielene zabudované nedovolené rušiace zariadenie, pri vedomom zamlčaní protiprávneho programovania softvéru, ako aj s tým spojené konkludentné klamanie schvaľovacích orgánov a koncových zákazníkov o tom, že sú splnené všetky podmienky pre schválenie, na účely zníženia nákladov a zvyšovania zisku prostredníctvom vysokého objemu predaja pri súčasnom zabezpečení konkurenčnej výhody na úkor nič netušiacich zákazníkov predstavuje poškodenie v rozpore s dobrými mravmi (§ 826 BGB).

To, že žalobca vozidlo nezískal priamo od žalovanej pritom od začiatku nespochybňuje príčinnú súvislosť medzi klamaním a nadobudnutím vozidla. Keďže uvedením vozidla do obehu žalovaná zapojením jej odbytovej cesty vedome spustila kauzálny priebeh. S tým spojené konkludentné klamanie výrobcu pôsobí naďalej, keďže v súvislosti s takýmito informáciami predajcu vozidiel sa len ďalej podajú vedomosti sprostredkované výrobcom a kupujúci sa v tejto súvislosti – ako v predmetnom prípade – spolieha na poctivosť výrobcu. Predajca vozidiel je v tejto súvislosti nástrojom žalovanej, ktorá koná ako nepriamy páchatel'.

Konaním žalovanej vznikla žalobcovi škoda, ktorá spočíva v uzatvorení nevýhodnej kúpnej zmluvy, ktorú by inak neuzavrel [*omissis*] [odkaz na vnútroštátnu judikatúru].

Splnené sú aj subjektívne podmienky § 826 BGB v spojení s § 31 BGB. Dostatočne opodstatnené tvrdenia žalobcu v tomto kontexte žalovaná z hľadiska dôkazného bremena, ktoré sa jej týka, zásadne nepoprela [*omissis*] [odkaz na vnútroštátnu judikatúru].

III.

Deliktná zodpovednosť podľa § 823 ods. 2 BGB v spojení s článkom 5 ods. 2 nariadenia (ES) č. 715/2007 z hľadiska rozhodnutia relevantne predpokladá, že posledný uvedený predpis je zákonom priznávajúcim ochranu. Primerané platí pre zodpovednosť podľa § 823 ods. 2 BGB v spojení s § 6 ods. 1, § 27 ods. 1 EG-FGV, pokiaľ – čo najskôr predpokladá, že odpoveď na prvú prejudiciálnu otázku bude kladná – v tejto súvislosti vôbec existuje porušenie predpisov (pozri II.2.).

Účelom predpisu je ochrana druhej osoby vtedy, ak by prinajmenšom mal slúžiť aj k tomu, aby chránil jednotlivca alebo jednotlivé kategórie osôb voči porušeniam určitých predmetov právnej ochrany. V prípade príkazov a zákazov musí byť dostatočne určitý chránený záujem, spôsob jeho porušenia a okruh chránených osôb. Nezáleží na účinku, ale na obsahu a účelu zákona, ako aj na tom, či zákonodarca pri vydaní [zákona] zamýšľal práve takú právnu ochranu, aká sa z dôvodu tvrdeného porušenia uplatní v prospech jednotlivca. To, že úmyslom právnych predpisov popri tom alebo dokonca v prvom rade je verejný záujem, tomu nebráni, pokiaľ ochrana jednotlivca nie je len obyčajnou reakciou predpisu. Vytvorenie individuálneho práva na náhradu škody sa musí prinajmenšom v rámci celkového systému zodpovednosti zdať ako zmysluplné a prijateľné. To, či ide o taký prípad, je potrebné rozhodnúť komplexným posúdením celkovej regulačnej súvislosti predpisu [*omissis*].

Povinnosť na náhradu škody je navyše vymedzená účelom ochrany predpisu. Zodpovednosť navyše existuje len v prípade tých ekvivalentných a primeraných škôd, ktoré pochádzajú z oblasti nebezpečenstiev, ku ktorých odvráteniu bol vydaný porušený predpis. Uplatňovaná škoda pritom musí byť vo vzájomnej

súvislosti s nebezpečenstvom, ktoré vytvoril pôvodca škody; „vonkajšia“, takmer „náhodná“ súvislosť nepostačuje. V tejto súvislosti sa žiada podrobné posúdenie. Pritom sa má preskúmať a objasniť zmysel a význam porušeného predpisu, či by sa uplatňovanej škode malo týmto predpisom zabrániť [omissis].

To, či vyššie uvedené predpisy majú charakter ochrany tretích osôb, to znamená, že ešte aj jednotliví kupujúci vozidiel by mali požívať ochranu svojej dispozičnej slobody a svojho majetku, a nadobudnutie vozidla, v ktorom je zabudované nedovolené rušiacie zariadenie, pochádza z oblasti rizík, na ktorých odvrátenie boli vydané porušené predpisy, je doteraz podľa spolkovej nemeckej judikatúry nanajvýš sporné, zatiaľ čo – pokiaľ je to zrejme – k preskúmaniu z pohľadu účelu ochrany predpisu nedošlo.

OLG Braunschweig (Vyšší krajský súd Braunschweig) [omissis] obsiahlym odôvodnením zastáva stanovisko, že uvedené predpisy sa nemajú považovať za zákony priznávajúce ochranu v zmysle § 823 ods. 2 BGB, keďže neslúžia k tomu, aby chránili majetok nadobúdateľa vozidla, ale zameriavajú sa na vysokú bezpečnosť v premávke, ochranu zdravia a životného prostredia a efektívneho využívania energie.

Proti tomu sa uvádza, že je neškodné, ak porušený predpis by síce v prvej línii mal slúžiť všeobecnému záujmu, pokiaľ ochrana jednotlivca – z čoho je v tomto prípade potrebné vychádzať – nie je obyčajnou reakciou, ale má sa priradiť do rozsahu pôsobnosti predpisu [omissis]. Pre oblasť predpisov práva Únie je navyše potrebné brať do úvahy to, že s cieľom efektívneho prebratia práva Únie sa nároky na náhradu škody majú priznať aj tam, kde porušené normy nesledujú účel ochrany jednotlivca [omissis]. Ochrana jednotlivca navyše vyplýva aj z už spomenutého opisu funkcií (II.2.) v prílohe nariadenia č. 385/2009 [omissis].

Aký výklad je výstižný najmä s prihliadnutím na dostatočné prebratie článku 18 ods. 1, článku 26 ods. 1 a článku 46 smernice 2007/46/ES, pri dodržiavaní princípov práva Únie a v porovnaní s Chartou základných práv Európskej únie, nedokáže komora odhadnúť, najmä keď uvedené argumenty oboch strán sú skutočne významné, v určitých bodoch však dvojznačné.

IV.

Deliktná zodpovednosť podľa § 826 BGB sa od začiatku obmedzuje na škodu, ktorá spadá do rozsahu ochrany porušeného príkazu alebo zákazu [omissis]. Náhrada sa poskytne len [tomu], koho právo je porušené priamo v rozpore s dobrými mravmi alebo kto v rozpore s dobrými mravmi ako tretia osoba utrpí škodu nie len reakciou priameho poškodeného [omissis].

Otázka, či zodpovednosť v situáciách ako v tomto prípade sa z hľadiska účelu ochrany má prehodnotiť, je opäť rozporuplne a rôzne diskutovaná.

Ak v tejto súvislosti nenadviažeme priamo na porušenie článku 5 ods. 2 prvej vety nariadenia č. 715/2007, respektíve § 6 a 27 EG-FGV, ale konanie v rozpore s dobrými mravmi zdôvodníme výlučne klamaním (ešte aj) koncového zákazníka, ktoré je spojené s uvedením vozidla na trh a ktoré naďalej pôsobí, nebude oprava z hľadiska ochrany prikázaná, keďže oklamanú osobu je potrebné neobmedzene chrániť a nahradiť jej všetku škodu, ktorá jej klamaním vznikla [omissis]. Ak naopak zohľadníme hlavne uvedenie na trh s použitím nedovoleného rušiaceho zariadenia, existuje široká zhoda s otázkami položenými v III. bode [omissis].

Izolované posúdenie je teda zakázané. Ide napokon o neoddeliteľné aspekty jednotného diania a celkového plánu. Tak ako (masové) uvedenie vozidla do obehu, v ktorom je zabudované nedovolené rušiacе zariadenie na dosiahnutie zamýšľaného cieľa bez klamania schvaľovacích orgánov a koncových zákazníkov nebolo možné, nie je podvod bez manipulácie ako predmet klamania mysliteľný. Keďže popri otázke (ne)dodržania predpisov o emisiách nemá klamanie ďalšiu výpovednú hodnotu. Podstatu obvinenia z konania v rozpore s dobrými mravmi pritom predstavuje podľa komory porušenie predpisov o emisiách. Preto je možné zodpovednosť podľa § 826 BGB rovnako odôvodniť len vtedy, ak účelom predpisov o emisiách nebola len reflexná ochrana jednotlivého koncového zákazníka a tento by ešte mal byť aj chránený pred uplatňovanou škodou.

Od odpovede na prejudiciálnu otázku 1a. (predpokladajúc, že odpoveď na prvú prejudiciálnu otázku je kladná) a 2. preto rozhodujúcim spôsobom závisí aj rozhodnutie, či existuje nárok podľa § 826 BGB, a teda od toho, či vyššie uvedeným predpisom prináležia účinky ochrany tretích osôb a nadobudnutie vozidla koncovým zákazníkom, v ktorom je zabudované nedovolené rušiacе zariadenie a/alebo bolo na trh uvedené bez platného osvedčenia o zhode, patrí do oblasti rizík, na ktorých odvrátenie boli vydané porušené predpisy.

V.

Význam prejudiciálnych otázok 1, 1a a 2 pre rozhodnutie sa neznižuje preto, že žaloba je úspešná už preto, že žalobca má nárok podľa § 823 ods. 2 BGB v spojení s § 263 ods. 1 StGB (Strafgesetzbuch, Trestný zákonník). Keďže to nie je ten prípad.

Odhliadnuc od úvah o účele ochrany, ktoré sa aj tu vnucujú, neexistuje dostatočné tvrdenie týkajúce sa naplnenia podmienok skutkovej podstaty pre takýto nárok.

V prípade § 263 StGB ide o predpis trestného práva, ktorý odsudzuje konanie alebo opomenutie konania určitej fyzickej osoby. Proti právnickej osobe sa nemôže vzniesť obvinenie z trestného činu. Tomu zodpovedajúco by žalobca musel odôvodnene najmä uviesť, ktorý člen predstavenstva, ktorý zástupca alebo ktorý sprostredkovateľ kedy a kde spáchal aké konkrétne klamanie alebo voči komu ho nariadil. To, že to nie je pre neho možné z dôvodu nedostatku vedomosti o procesoch v podniku žalovanej, je na tomto mieste nepodstatné. Inak ako v oblasti § 826 BGB, kde ide o občianskoprávne obvinenie, nie sú žalobcovi,

ktorý podá trestnoprávne obvinenia voči zamestnancom právnickej osoby a o nich opiera občianskoprávnu zodpovednosť, zásady sekundárneho dôkazného bremena (pozri III.3.) na prospech.

[*omissis*]

PRACOVNÝ DOKUMENT