

Vec C-663/19

**Zhrnutie návrhu na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 98 ods. 1
Rokovacieho poriadku Súdneho dvora**

Dátum podania:

6. september 2019

Vnútroštátny súd:

Landgericht Gera

Dátum rozhodnutia vnútroštátneho súdu:

30. august 2019

Žalobca:

MM

Žalovaná:

Volkswagen AG

PRACOVNÝ DOKUMENT

Okolnosti konania vo veci samej

Nárok na náhradu škody v prípade zrušenia kúpnej zmluvy na jazdené vozidlo, v ktorom je zabudované zakázané rušiacie zariadenie – Zodpovednosť výrobcu – Povinnosť priložiť osvedčenie o zhode – Ochrana koncového zákazníka – Započítanie náhrady za používanie na škodu

Predmet a právny základ prejudiciálnej otázky

Výklad práva Únie, článok 267 ZFEÚ

Prejudiciálne 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 koncového zákazníka a – v prípade ďalšieho predaja na trhu jazdených vozidiel – najmä ďalšieho kupujúceho a síce aj v súvislosti so slobodou konania a jeho majetkom? Patrí nadobudnutie jazdeného vozidla kupujúcim, 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 – v prípade ďalšieho predaja na trhu jazdených vozidiel – najmä ďalšieho kupujúceho a síce aj v súvislosti so slobodou konania a jeho majetkom? Patrí nadobudnutie jazdeného vozidla kupujúcim, ktoré bolo do obehu uvedené bez platného osvedčenia o zhode, do oblasti rizika, na ktorého odvrátenie boli vydané tieto predpisy?

3. Má sa § 6 a § 27 EG-FGV, respektíve článok 18 ods. 1, článok 26 ods. 1 a článok 46 smernice 2007/46/ES a článok 5 ods. 2 nariadenia (ES) č. 715/2007 vykladať v tom zmysle, že v prípade ich porušenia má započítanie náhrady za skutočné používanie vozidla celkom alebo čiastočne pripadnúť na škodu koncového zákazníka (prípadne: akým spôsobom, respektíve v akom rozsahu?),

ak koncový zákazník z dôvodu tohto porušenia môže požadovať alebo požaduje zrušenie zmluvy o kúpe motorového vozidla? Zmení sa výklad, ak porušenie sprevádza klamanie schvaľovacích orgánov a koncových zákazníkov o tom, že sú splnené všetky podmienky pre schválenie, a porušenie a klamanie sa uskutočňuje na účely zníženia nákladov a zvyšovania zisku prostredníctvom vysokého objemu predaja pri súčasnom zabezpečení konkurenčnej výhody na úkor nič netušiacich zákazníkov?

Uvádzané predpisy práva Únie

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): článok 18 ods. 1, článok 26 ods. 1, článok 46

Nariadenie 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: článok 3 bod 10, článok 5 ods. 2

Nariadenie Európskej komisie (ES) č. 385/2009 zo 7. mája 2009, ktorým sa nahrádza príloha IX k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES, 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“): príloha

Uvádzané vnútroštátne predpisy

Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-Fahrzeugenehmigungsverordnung – EG-FGV) [Nariadenie o typovom schvaľovaní vozidiel a ich prípojných vozidiel, ako aj systémov, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (nariadenie o typovom schvaľovaní ES vozidiel – EG-FGV)]: § 6 a 27

Bürgerliches Gesetzbuch (BGB, Občiansky zákonník): § 31, § 823 ods. 2 a § 826

Strafgesetzbuch (StGB, Trestný poriadok): § 263 ods. 1

Krátky opis skutkového stavu a konania

- 1 Žalobca 13. mája 2015 od predajcu motorových vozidiel kúpil jazdené osobné vozidlo Seat Alhambra 2.0 TDI s počtom najjazdených kilometrov „približne 11 600“ za 26 400 Eur.

- 2 Osobné vozidlo je vybavené motorom typu EA-189, ktorý dodala žalovaná. 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.
- 3 K vývoju a vstavaní rušiaceho zariadenia, ako aj dodávanie náležite manipulovaných motorov dcérskej spoločnosti 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, ako aj získania konkurenčnej výhody voči konkurujúcim výrobcam motorových vozidiel. Použitie manipulovaných motorov dcérou spoločnosťou a ďalší predaj motorových vozidiel zákazníkom bol nielen predvídateľný, ale práve zmyslom a účelom konania spolupracovníkov žalovanej. Klamanie nič netušiacich schvaľovacích orgánov a koncových zákazníkov o prítomnosti takéhoto rušiaceho zariadenia a skutočné nedodržanie zákonných predpisov o emisiách bolo súčasťou celkového plánu.
- 4 Takto (jeho zmluvným partnerom ako nástrojom žalovanej) oklamáný žalobca kúpil vozidlo, aby sa s ním zúčastňoval verejnej cestnej premávky. Žalobca by vozidlo nekúpil, ak by 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.

Základné tvrdenia účastníkov konania vo veci samej

- 5 Žalobca od žalovanej požaduje vrátenie kúpnej ceny vozidla. Zastáva názor, že z kúpnej ceny sa nemá odpočítať náhrada za používanie za kilometre, ktoré najazdil.
- 6 Žalovaná uvádza, že v prípade ňou zabudovaného softvéru ide výlučne o opatrenie vo vnútri motora. Navyše na limitných hodnotách pri skutočnej jazde nezáleží, keďže zákonodarca sa rozhodol pre zvýšenie limitných hodnôt v laboratórnych podmienkach.

Zhrnutie dôvodov predloženia prejudiciálnej otázky

- 7 Vnútroštátny súd preskúmava zodpovednosť v dôsledku zavinenia žalovanej podľa § 826 BGB.
- 8 Najprv určil, že 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) je právoplatné a pre občianskoprávne konanie záväzné.
- 9 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, ktoré sú v Nemecku sporné.
- 10 Podľa jedného názoru 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 rušiacoho zariadenia preto nemá vplyv na platnosť osvedčenia o zhode.
- 11 Podľa opačného názoru obsahuje takéto osvedčenie zároveň vyhlásenie o tom, že vozidlo spĺňa všetky príslušné právne predpisy platné v Únii, s následkom, že v prípade prítomnosti nedovoleného rušiacoho 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 porušenie povinnosti výrobcu vydať platné osvedčenie podľa § 6 ods. 1 EG-FGV.
- 12 Vnútroštátny súd z 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“, usudzuje, že formálny pohľad je nevhodný a osvedčenie o zhode má širší obsah vyhlásenia tak ako to predpokladá protistrana.
- 13 Porušenie § 27 EG-FGV preto nie je vylúčené, keďže žalobca kúpil jazdené vozidlo a predpis podľa rozšíreného chápania podľa jeho znenia by sa mal vzťahovať od začiatku len na nové vozidlá. Keďže žalovaná predmetné vozidlo na trh uviedla predtým ako nové vozidlo, prečo následne vôbec mohlo byť predané na trhu jazdených vozidiel, takže zodpovednosť nadväzuje na túto naďalej účinnú okolnosť (a nie na neskorší ďalší predaj).
- 14 Vnútroštátny súd preskúmava a potvrdzuje všetky predpoklady skutkovej podstaty § 826 BGB. Navyše poukazuje na to, že zodpovednosť v dôsledku zavinenia podľa § 826 BGB sa obmedzuje na škodu, ktorá spadá do rozsahu ochrany porušeného príkazu alebo zákazu a že 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. To

- je prípad, ak predpis má slúžiť prinajmenšom k tomu, aby chránil jednotlivca alebo jednotlivé kategórie osôb voči porušeniam určitých predmetov právnej ochrany. Zodpovednosť navyše existuje len v prípade tých škôd, ktoré pochádzajú z oblasti nebezpečenstiev, ku ktorých odvráteniu bol vydaný porušený predpis. Pritom sa má preskúmať a objasniť zmysel a význam porušeného predpisu, či by sa uplatňovanej škode týmto predpisom malo zabrániť.
- 15 Otázka, či zodpovednosť v situáciách ako v tomto prípade sa z hľadiska účelu ochrany má prehodnotiť, je v Nemecku rozporuplne diskutovaná.
 - 16 Ak v tejto súvislosti nenadviažeme priamo na – žalovanou iniciované – 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. Ak naopak zohľadníme hlavne uvedenie na trh, ktoré podnietila žalovaná, pri použití nedovoleného rušiaceho zariadenia, pre rozhodnutie relevantne záleží na tom, či vyššie uvedeným predpisom prináležia účinky ochrany tretích osôb a nadobudnutie vozidla koncovým zákazníkom, v ktorom je zabudované nedovolené rušiace zariadenie a/alebo bolo na trh uvedené bez platného osvedčenia o zhode, pochádza z oblasti rizík, na ktorých odvrátenie boli vydané porušené predpisy.
 - 17 Podľa názoru vnútroštátneho súdu sa zakazuje samostatné posúdenie. Ide o neoddeliteľné aspekty jednotného diania a celkového plánu. Podstata obvinenia z konania v rozpore s dobrými mravmi pritom tvorí porušenie predpisov o emisiách. Preto je možné zodpovednosť podľa § 826 BGB 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.
 - 18 To, či § 6 a 27 EG-FGV, respektíve článok 18 ods. 1 a článok 26 ods. 1 smernice 2007/46/ES a/alebo článok 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007 majú charakter ochrany tretích osôb, to znamená, že ešte aj jednotliví kupujúci vozidiel by mali byť chránení vo svojej slobode disponovať a svojom majetku, a nadobudnutie vozidla, v ktorom je zabudované nedovolené rušiace zariadenie, pochádza z oblasti rizík, na ktorých odvrátenie boli vydané porušené predpisy, je doteraz podľa nemeckej judikatúry nanajvýš sporné.
 - 19 Tvrdí sa, že uvedené predpisy sa nemajú považovať za ochranné zákony, 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.
 - 20 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 obvyčajnou reakciou, ale má sa priradiť do rozsahu pôsobnosti predpisu. 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. Ochrana jednotlivca navyše vyplýva aj z už spomenutého opisu funkcií v prílohe nariadenia č. 385/2009.

- 21 Vnútroštátny súd nedokáže odhadnúť, 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. V tejto súvislosti je Súdny dvor požiadaný o podanie záväzného výkladu.
- 22 K tretej prejudiciálnej otázke vnútroštátny súd uvádza, že žalobca v prípade odpovede otázky 1, 1a a/alebo 2 má nárok na to, aby sa nachádzal v stave, v akom by bol, ak by zmluvu o [kúpe] motorového vozidla neuzavrel. Môže žiadať náhradu kúpnej ceny postupne proti odovzdaniu a prevode vlastníctva vozidla.
- 23 Po tom ako žalobca ním nadobudnuté vozidlo od kúpy roky používal a naďalej používa, vzniká ďalšia otázka, ktorá je rozhodujúca pre rozhodnutie, a síce, či je z hľadiska vyrovnávania výhod povinný poskytnúť náhradu za používanie.
- 24 Právo o zodpovednosti za škodu v Nemecku je tvarované myšlienkou, že sa má nahradiť len škoda a poškodený sa škodou nesmie obohatiť. Podľa toho sa okrem iného uskutoční vyrovnanie výhod. Podľa toho sa zohľadnia výhody pri výpočte škody, pokiaľ udalosť odôvodňujúca zodpovednosť viedla k primerane príčinným výhodám pre poškodeného a ich započítanie podľa zmyslu a účelu zodpovedá povinnosti nahradiť škodu, to znamená poškodeného nepríjateľne nezaťažuje a pôvodca škody nie je neprimerane odbremený.
- 25 To, či – najmä v prípade zodpovednosti podľa § 826 BGB – v situáciách ako v tomto prípade dôjde k vyrovnaniu výhod, je v Nemecku ostro diskutované.
- 26 Proti vyrovnaniu výhod je vznesená námietka, že obvinenie úmyselného privodenia kúpnej zmluvy odporuje započítaniu výhod z používania, keďže žalujúci účastník konania si vozidlo nechcel prenajať, ale kúpiť. Výrobca zodpovedný z dôvodu neexistencie dobrej viery by nesmel príležitostne zvyšovať hodnoty inkriminovaného odbytu tovaru ešte aj pomocou výpočtu ujmy. Keďže by to viedlo k tomu, že zodpovednosť pre neho čisto ekonomicky nerobí takmer žiaden rozdiel. Aj účinné presadenie práva Únie zakazuje náhradu za používanie.
- 27 Naproti tomu sa poukazuje na to, že vyrovnanie výhod nie je neprimerané, keďže k používaniu došlo a týmto spôsobom bola dosiahnutá peňažná výhoda a odmietnutiu neprináleží kompenzačný účinok. Započítanie využitého používania nevedie k neprimeranému odbremeneniu pôvodcu škody. Nie je úlohou práva o náhrade škody, aby postihovalo správanie pôvodcu škody spôsobom presahujúcim skutočné zrušenie zmluvy. Výhoda používania, ktorú získal žalobca, nie je taká, ktorá by u neho zotrvala bez škodovej udalosti. Keďže aj bez udalosti

spôsobujúcej škodu by žalobca viedol motorové vozidlo a tým by pre seba využil z toho plynúce výhody používania. V tejto súvislosti nie je v dôsledku správania žalovanej v horšom postavení.

- 28 Vnútroštátny súd sa prikláňa k tomu, aby sa používanie započítalo, nedokáže však odhadnúť, či je z pohľadu práva Únie úplne alebo čiastočne neprípustné.

PRACOVNÝ DOKUMENT