

Věc C-663/19

**Shrnutí žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce podle čl. 98 odst. 1
jednacího řádu Soudního dvora****Datum doručení:**

6. září 2019

Předkládající soud:

Landgericht Gera (Německo)

Datum předkládacího rozhodnutí:

30. srpna 2019

Žalobce:

MM

Žalovaná:

Volkswagen AG

Předmět původního řízení

Nárok na náhradu škody spočívající ve vrácení plnění z kupní smlouvy ohledně ojetého vozidla, ve kterém je zabudováno zakázané odpojovací zařízení – Odpovědnost výrobce – Povinnost přiložit prohlášení o shodě – Ochrana konečného zákazníka – Započtení náhrady za užívání na škodu

Předmět a právní základ žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce

Výklad unijního práva, článek 267 SFEU

Předběžné otázky

1. Musí být § 6 odst. 1 a § 27 odst. 1 [německého Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (nařízení o ES schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků pro tato vozidla, dále jen

„EG-FGV“], resp. čl. 18 odst. 1 a čl. 26 odst. 1 směrnice 2007/46/ES vykládány v tom smyslu, že pokud výrobce do vozidla zabudoval zakázané odpojovací zařízení ve smyslu čl. 5 odst. 2 a čl. 3 bodu 10 nařízení (ES) č. 715/2007 a pokud je uvedení takového vozidla na trh v rozporu se zákazem uvádění vozidel na trh bez platného prohlášení o shodě podle § 27 odst. 1 EG-FGV (resp. se zákazem prodeje bez platného prohlášení o shodě podle čl. 26 odst. 1 směrnice 2007/46/ES), porušuje svou povinnost vydat platné osvědčení podle § 6 odst. 1 EG-FGV (resp. svou povinnost přiložit prohlášení o shodě podle čl. 18 odst. 1 směrnice 2007/46/ES)?

V případě kladné odpovědi:

1a. Je cílem § 6 a 27 EG-FGV, resp. čl. 18 odst. 1, čl. 26 odst. 1 a článku 46 směrnice 2007/46/ES rovněž ochrana konečného zákazníka a – v případě dalšího prodeje na trhu s ojetými automobily – zejména ochrana následujícího nabyvatele automobilu, a to rovněž s ohledem na jeho dispoziční volnost a majetek? Má pořízení ojetého vozidla, které bylo na trh uvedeno bez platného prohlášení o shodě, nabyvatelem automobilu původ v okruhu nebezpečí, k jejichž odvrácení byla tato ustanovení přijata?

2. Je cílem čl. 5 odst. 2 nařízení (ES) č. 715/2007 rovněž ochrana konečného zákazníka a – v případě dalšího prodeje na trhu s ojetými automobily – zejména ochrana následujícího nabyvatele automobilu, a to rovněž s ohledem na jeho dispoziční volnost a majetek? Má pořízení ojetého vozidla, ve kterém je zabudováno zakázané odpojovací zařízení, nabyvatelem automobilu původ v okruhu nebezpečí, k jejichž odvrácení bylo toto ustanovení přijato?

3. Musí být § 6 a 27 EG-FGV, resp. čl. 18 odst. 1, čl. 26 odst. 1 a článek 46 směrnice 2007/46/ES a čl. 5 odst. 2 nařízení (ES) č. 715/2007 vykládány v tom smyslu, že v případě jejich porušení musí být za předpokladu, že se konečný zákazník kvůli tomuto porušení může domáhat zpětného zrušení kupní smlouvy ohledně dotčeného vozidla a domáhá se ho, zcela nebo zčásti (popř.: jakým způsobem, resp. v jakém rozsahu?) upuštěno od započtení náhrady za faktické užívání vozidla na škodu vzniklou konečnému zákazníkovi? Změní se něco na tomto výkladu, pokud je dané porušení spojeno s uvedením schvalovacích orgánů a konečných zákazníků v omyl ohledně okolnosti, že jsou splněny všechny podmínky schválení a že lze dané vozidlo bez jakéhokoli omezení používat v silničním provozu, a s protiprávním jednáním a uváděním v omyl za účelem snížení nákladů a maximalizace zisku prostřednictvím velkého odbytu za současného obstarání si konkurenční výhody na úkor nic netušících zákazníků?

Uváděná ustanovení unijního práva

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): čl. 18 odst. 1, čl. 26 odst. 1 a článek 46

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: čl. 3 bod 10 a čl. 5 odst. 2

Nařízení Komise (ES) č. 385/2009 ze dne 7. května 2009, kterým se nahrazuje příloha IX směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES, 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): příloha

Uváděné vnitrostátní předpisy

Nařízení o ES schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků pro tato vozidla [zkráceně EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung (nařízení o ES schvalování vozidel) – EG-FGV]: §§ 6 a 27

Bürgerliches Gesetzbuch (občanský zákoník, dále jen „BGB“): § 31, § 823 odst. 2 a § 826

Strafgesetzbuch (trestní zákoník, dále jen „StGB“): § 263 odst. 1

Stručný popis skutkového stavu a řízení

- 1 Žalobce dne 13. května 2015 od prodejce automobilů zakoupil ojetý osobní automobil Seat Alhambra 2.0 TDI s „cca 11 600“ najetými kilometry, a to za cenu ve výši 26 400 eur.
- 2 Dotčený osobní automobil je vybaven motorem typu EA-189, který dodala žalovaná. Původní software motoru napomohl optimalizaci hodnot emisí dusíku v rámci úředního zkušební postupu tím, že motor disponuje recirkulací výfukových plynů se dvěma provozními režimy. V případě režimu 1 se jedná o režim, který je optimalizovaný z hlediska dusíku a má poměrně vysokou míru recirkulace výfukových plynů, v případě režimu 0 se jedná o režim optimalizovaný z hlediska částic, u něhož je míra recirkulace výfukových plynů menší. Software řídicí jednotky motoru rozpozná, zda se vozidlo nachází v běžném silničním provozu nebo na technickém zkušebním stavu za účelem zjištění hodnot emisí. Během testovacího cyklu, resp. testu na zkušebním stavu zabudovaný software u emisí dusíku přehraje program motoru režim 1, takže je tím dosaženo nižších hodnot oxidů dusíku a jsou dodrženy zákonem stanovené hodnoty emisí výfukových plynů, jakož i mezní hodnoty oxidů dusíku stanovené emisní normou Euro 5. Naproti tomu při reálných provozních podmínkách v silničním provozu je vozidlo provozováno v režimu 0. Emise, které při tom vznikají, nesouhlasí s hodnotami uvedenými žalovanou jakožto výrobcem tohoto vozidla v prohlášení o shodě.

- 3 K vývoji a montáži odpojovacího zařízení, jakož i k dodávání takto zmanipulovaných motorů koncernovým společností ze strany žalované docházelo s vědomím a na příkaz, přinejmenším ale se souhlasem představenstva a dělo se za účelem snížení vlastních nákladů na úkor konečných zákazníků, maximalizace zisku prostřednictvím masového odbytu, jakož i obstarání si konkurenční výhody oproti konkurenčním výrobcům motorových vozidel. Používání zmanipulovaných motorů koncernovými společnostmi a další prodej daných osobních automobilů zákazníkům byly nejen předvídatelné, nýbrž přímo smyslem a účelem jednání zúčastněných pracovníků žalované. Součástí celkového plánu bylo uvedení nic netušících schvalovacích orgánů a konečných zákazníků v omyl ohledně existence takového odpojovacího zařízení a ohledně okolnosti, že ve skutečnosti nebyla dodržena zákonná ustanovení o výfukových plynech, které bylo k dosažení daného cíle nezbytné.
- 4 Žalobce, který byl takto (svým smluvním partnerem jakožto nástrojem žalované) uveden v omyl, dané vozidlo zakoupil za účelem účasti na provozu na veřejných pozemních komunikacích. Žalobce by toto vozidlo nezakoupil, kdyby věděl, že nejsou splněny věcné podmínky pro jeho schválení a že proto existuje riziko, že vozidlo nebude moci k tomuto účelu užívat (trvale), jelikož bude vyřazeno z provozu. Od zakoupení žalobce dané vozidlo používá.

Hlavní argumenty účastníků původního řízení

- 5 Žalobce od žalované požaduje vrácení kupní ceny za dotčený osobní automobil. Zastává názor, že z kupní ceny nelze odečíst náhradu za užívání za kilometry, které najel.
- 6 Žalovaná tvrdí, že se u softwaru, který použila, jedná o opatření, které se týká čistě motoru. Kromě toho nejsou mezní hodnoty dosažené v reálném provozu relevantní, jelikož se zákonodárce rozhodl mezní hodnoty zjišťovat za laboratorních podmínek.

Stručné shrnutí odůvodnění žádosti o rozhodnutí o předběžných otázkách

- 7 Předkládající soud zkoumá deliktní odpovědnost žalované podle § 826 BGB.
- 8 Nejprve konstatuje, že v osobním automobilu, který je předmětem sporu, je zabudováno zakázané odpojovací zařízení ve smyslu čl. 5 odst. 2 a odst. 3 bodu 10 nařízení č. 715/2007. Příslušné rozhodnutí [Kraftfahrt-Bundesamt] (Spolkový úřad pro motorová vozidla, Německo) je pravomocné a je pro občanskoprávní řízení závazné.
- 9 Do jaké míry jsou mimoto porušena ustanovení § 6 odst. 1 a § 27 EG-FGV, která jsou založena na čl. 18 odst. 1 a čl. 26 odst. 1 směrnice 2007/46, závisí na vypovídací hodnotě a významu prohlášení o shodě, které jsou v Německu předmětem sporů.

- 10 Podle jednoho názoru není relevantní, zda právní požadavky splňuje konkrétní vozidlo, nýbrž pouze okolnost, že prohlášení je vystaveno správným výrobcem a vztahuje se ke schválenému typu, tj. že dané osvědčení splňuje určité formální požadavky, i když věcně může být nesprávné. Zabudování zakázaného odpojovacího zařízení se proto nedotýká platnosti prohlášení o shodě.
- 11 Podle opačného názoru takové prohlášení zároveň obsahuje osvědčení, že dané vozidlo vyhovuje všem příslušným právním předpisům platným v Unii, což má za následek, že v případě existence zakázaného odpojovacího zařízení je prohlášení o shodě nesprávné, a tedy neplatné, a proto se jedná o uvedení na trh bez platného prohlášení (porušení § 27 odst. 1 EG-FGV), jakož i porušení povinnosti výrobce vydat platné prohlášení podle § 6 odst. 1 EG-FGV.
- 12 Předkládající soud z vymezení cílů formulovaného v příloze nařízení č. 385/2009, podle něhož je prohlášení o shodě „osvědčení, které výrobce vozidla vydává kupujícímu, aby ho ujistil, že vozidlo, které získal, splňovalo v době výroby platné právní předpisy Evropské unie“, usuzuje, že formalistický přístup je nesprávný a že prohlášení o shodě má větší vypovídací hodnotu předpokládanou opačným názorem.
- 13 Porušení § 27 EG-FGV není vyloučeno proto, že žalobce zakoupil ojeté vozidlo a že se toto ustanovení podle [obecně] rozšířeného pojetí má na základě svého znění *a priori* vztahovat pouze na nová vozidla. Žalovaná totiž předtím dotyčné vozidlo na trh uvedla jako nové vozidlo, kvůli čemuž s ním následně vůbec mohlo být obchodováno na trhu s ojetými vozidly, takže se odpovědnost váže k této okolnosti, jejíž účinky stále trvají (a nikoli k pozdějšímu dalšímu prodeji).
- 14 Předkládající soud zkoumá všechny pojmové znaky uvedené v § 826 BGB a shledává, že jsou naplněny. Poté poukazuje na okolnost, že delikt ní odpovědnost podle § 826 BGB se omezuje na škody, které spadají do oblasti ochrany poskytnuté porušeným příkazem nebo zákazem, a že právo na náhradu má pouze ten, komu je v rozporu s dobrými mravy přímo způsobena újma nebo kdo jako nezúčastněná osoba v rozporu s dobrými mravy utrpí škodu nikoli pouze jako sekundárně poškozený v důsledku vzniku škody osobě, která byla poškozena přímo. Tak tomu je v případě, kdy má norma sloužit přinejmenším rovněž k ochraně jednotlivců nebo konkrétního okruhu osob před vznikem újmy na určitých právem chráněných hodnotách. Kromě toho se odpovídá pouze za ty škodlivé následky, které mají původ v okruhu nebezpečí, k jejichž odvrácení byla porušená norma přijata. Při tom je třeba posoudit smysl a rozsah působnosti porušené normy a objasnit, zda by tato norma měla zabránit vzniku uplatňované škody.
- 15 Otázka, zda je v takových situacích, jako je projednávaný případ, nutno odpovědnost moderovat s ohledem na cíle ochrany, je v Německu bouřlivě diskutována.

- 16 Pokud se v tomto ohledu neodkazuje přímo na porušení čl. 5 odst. 2 první věty nařízení č. 715/2007, resp. § 6 a 27 EG-FGV, zapříčiněné žalovanou, nýbrž pokud se jednání porušující dobré mravy odůvodňuje výlučně uvedením (rovněž) konečného zákazníka v omyl, které je spojeno s uvedením dotčeného vozidla na trh a jehož účinky stále trvají, nebude moderace s ohledem na ochranu namíště, protože subjekt uvedený v omyl musí být chráněn bez jakéhokoli omezení a musí mu být nahrazeny všechny škody, které mu v důsledku daného uvedení v omyl vznikly. Pokud se naopak rozhodující důraz klade na uvedení na trh za použití zakázaného odpojovacího zařízení, které zapříčinila žalovaná, je pro rozhodnutí ve věci relevantní, zda výše uvedená ustanovení poskytují ochranu třetím osobám a zda má pořízení vozidla, ve kterém je zabudováno zakázané odpojovací zařízení nebo které bylo na trh uvedeno bez platného prohlášení o shodě, konečným zákazníkem původ v okruhu nebezpečí, k jejichž odvrácení byla porušena ustanovení přijata.
- 17 Podle názoru překládajícího soudu je izolované posuzování nepřijatelné. Jedná se o neoddelitelné aspekty jediné události a celkového plánu. Jádrem obvinění z porušení dobrých mravů přitom tvoří porušování emisních norem. Odpovědnost podle § 826 BGB tedy lze založit pouze tehdy, pokud účelem emisních norem byla nikoli pouze nepřímá ochrana daného konečného zákazníka a pokud i právě on měl být chráněn před uplatněnou škodou.
- 18 Otázka, zda ustanovení §§ 6 a 27 EG-FGV, resp. čl. 18 odst. 1 a čl. 26 odst. 1 směrnice 2007/46/ES nebo čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007 poskytují ochranu třetím osobám, tj. zda jimi má být chráněna právě dispoziční volnost a majetek jednotlivých nabyvatelů automobilů, a zda má pořízení vozidla, v němž je zabudováno zakázané odpojovací zařízení, původ v okruhu nebezpečí, k jejichž odvrácení byla porušena ustanovení přijata, je v německé judikatuře dosud předmětem značných sporů.
- 19 Podle některých názorů nelze uvedená ustanovení považovat za normy poskytující ochranu, jelikož neslouží k ochraně majetku nabyvatele motorového vozidla, nýbrž mají za cíl zajistit vysokou míru bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, ochranu zdraví a životního prostředí a energetickou účinnost.
- 20 Proti tomu se namítá, že není na překážku, že porušená norma má v první řadě vskutku sloužit obecnému zájmu, pokud individuální ochrana – z níž je v tomto případě třeba vycházet – není pouze nepřímá, nýbrž ji lze zahrnout mezi úkoly, které má daná norma plnit. Ohledně oblasti předpisů evropského práva je navíc nutno mít na zřeteli, že za účelem účinného uplatňování evropského práva musí být nároky na náhradu škody přiznány rovněž v případech, kdy porušené normy nemají individualizovaný ochranný účel. Kromě toho individuální ochrana vyplývá rovněž z již uvedeného popisu funkce [prohlášení o shodě] obsaženého v příloze nařízení č. 385/2009.
- 21 Předkládající soud není s to posoudit, který výklad je správný, a to zvláště s ohledem na dostatečné provedení čl. 18 odst. 1, čl. 26 odst. 1 a článku 46 směrnice

2007/46/ES, s přihlédnutím k zásadám evropského práva a při zohlednění Listiny základních práv Evropské unie. V tomto ohledu se obrací na Soudní dvůr s žádostí o provedení závazného výkladu.

- 22 Ohledně třetí předběžné otázky předkládající soud uvádí, že v případě zodpovězení otázek 1, 1a nebo 2 má žalobce nárok na získání postavení, jaké by měl, pokud by dotčenou smlouvu o osobním automobilu neuzavřel. Může se domáhat vrácení kupní ceny oproti předání dotčeného vozidla a převodu vlastnického práva k němu.
- 23 Poté, co žalobce vozidlo, které pořídil, používal a nadále používá po celá léta od koupě, ale vyvstává další otázka relevantní pro rozhodnutí v této věci, a to zda je s ohledem na [zásadu] *compensatio lucri cum damno* povinen k náhradě za užívání.
- 24 Právní úprava odpovědnosti za škodu v Německu je prochnuta myšlenkou, že dochází pouze ke kompenzaci vzniklé újmy a že se poškozený v důsledku této újmy nesmí obohatit. V souladu s tím mj. dochází ke *compensatio lucri cum damno*. Pokud událost zakládající odpovědnost vedla k prospěchu poškozeného, který s ní byl v adekvátní příčinné souvislosti a jehož započtení odpovídá smyslu a účelu povinnosti nahradit škodu, tzn. že nepřiměřeně nezatěžuje poškozeného a nespravedlivě nezprošťuje škůdce odpovědnosti, musí být podle této zásady tento prospěch zohledněn při výpočtu výše škody.
- 25 Otázka, zda ke *compensatio lucri cum damno* – zejména v případě odpovědnosti podle § 826 BGB – dochází za takových okolností, jako jsou okolnosti projednávaného případu, je v Německu velmi sporná.
- 26 Proti *compensatio lucri cum damno* bývá namítáno, že výtkou, že uzavření kupní smlouvy bylo dosaženo lstí, brání započtení prospěchu získaného užíváním, protože strana žalující si dotčené vozidlo nechtěla pronajmout, nýbrž koupit. Dále přece výrobce, který nese odpovědnost z důvodu lstivého jednání, nemůže dočasně vytvářet přidanou hodnotu prodeje inkriminovaného zboží ještě prostřednictvím výpočtu výše škody. To by totiž vedlo k tomu, že pro něj odpovědnost z čistě hospodářského hlediska nebude znamenat téměř žádný rozdíl. Náhradě užitků brání rovněž účinné uplatňování unijního práva.
- 27 Na druhou stranu bývá poukazováno na to, že *compensatio lucri cum damno* není nespravedlivá, protože dochází k užívání a byl tak získán penězi ocenitelný prospěch a protože její odepření nemá kompenzační účinky. Započtení získaných užitků nevede k tomu, že je škůdce nespravedlivě zproštěn odpovědnosti. Úkolem právní úpravy náhrady škody není potrestání jednání škůdce způsobem překračujícím rámec faktického vrácení plnění ze smlouvy. Prospěch, který žalobce získal užíváním, není prospěchem, ke kterému by bez škodné události nedošlo. I bez škodné události by totiž žalobce řídil motorové vozidlo a požíval by tedy užitků, které z toho plynou. V tomto ohledu se jeho postavení v důsledku jednání žalované nezhoršilo.

- 28 Předkládající soud se přiklání k provedení započtení užitků, není ale s to posoudit, zda je tento postup z hlediska evropského práva zcela nebo zčásti nepřijatelný.

PRACOVNÍ DOKUMENT