

Anonymizovaná verze

Překlad

C-685/19 – 1

Věc C-685/19

Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce

Datum doručení:

17. září 2019

Předkládající soud:

Landgericht Frankenthal (Německo)

Datum předkládacího rozhodnutí:

2. září 2019

Žalobce:

OK

Žalovaná:

Daimler AG

[omissis]

Landgericht Frankenthal (Pfalz)

(Zemský soud ve Frankenthal, Pfalz)

Usnesení

ve věci

OK, [omissis] Ludwigshafen am Rhein

- žalobce -

[omissis]

proti

Daimler AG, [omissis] Stuttgart

- žalované -

[omissis]

ve věci náhrady škody,

rozhodl [omissis] [soudní kolegium a jméno soudce, který rozhodnutí přijal] dne 2. září 2019 na základě jednání konaného dne 2. září 2019 takto:

I. [omissis] [procesní náležitosti]

II. Soudnímu dvoru Evropské unie se na základě článku 267 SFEU předkládá žádost o rozhodnutí o následujících předběžných otázkách:

První otázka:

Musí být čl. 5 odst. 2 druhá věta písm. a) 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 vykládán a uplatňován v tom smyslu, že použití odpojovacích zařízení ve smyslu tohoto nařízení je nezbytné pouze v případě, pokud nebylo možno ani při použití nejmodernější technologie dostupné v okamžiku získání schválení typu pro příslušný model vozidla zaručit ochranu motoru proti poškození nebo poruše a bezpečný provoz vozidla?

Druhá otázka v případě kladné odpovědi na první otázku:

Jsou z jiných důvodů - například chybějících dlouhodobých zkušeností, nepřiměřeně vysokých nákladů na nejmodernější technologii v porovnání s jinými technologiemi, jež mají zásadní dopad na prodejní cenu - přípustné odchylky od základní povinnosti použít nejmodernější technologii dostupnou v okamžiku schválení typu?

Druhá otázka v případě záporné odpovědi na první otázku:

Jedná se i v případě použití v zásadě přípustných technologických součástí o nepřipustné odpojovací zařízení v podobě tzv. „teplotního okna“, jsou-li příslušné parametry, které jsou v této souvislosti uloženy v řídicí jednotce motoru, nastaveny tak, že čištění výfukových plynů není aktivováno

a) během větší části roku, protože zvolené teploty odpovídají teplotám, které je nutno obvykle očekávat,

b) v relevantních regionech Německa resp. evropského vnitřního trhu, a to z důvodu nastavení jiných parametrů, například aktuální nadmořské výšky vozidla,

nebo je toto čištění aktivováno pouze omezeně.

Odůvodnění:

Rozhodnutí se opírá o článek 267 SFEU.

A. Předmět původního řízení

Účastníci řízení vedou spor o nároky na náhradu škody v souvislosti s koupí motorového vozidla. Žalobce od žalované dne 20. října 2015 koupil za kupní cenu 46 220,00 EUR brutto pro svůj živnostenský provoz použitý vůz Mercedes Benz C 220 BlueTEC model T se stavem tachometru 10 205 km a první registrací dne 24. července 2015, který podle údajů žalované splňuje podmínky pro zařazení do emisní třídy „Euro 6“ pro naftová vozidla. Účastníci řízení vedou spor o to, zda vozidlo skutečně splňuje podmínky pro zařazení do této třídy. Žalovaná nevyhověla požadavku žalobce na navrácení plnění, s nímž se na ni žalobce obrátil dopisem svého právního zástupce a stanovil jí lhůtu do 14. února 2019.

Kraftfahrtbundesamt (Spolkový úřad pro motorová vozidla, Německo) dosud pro vozidlo, které je předmětem sporu, a vozidla stejného typu nenařídil úřední stažení z trhu.

Žalobce žádá navrácení plnění z kupní smlouvy z důvodu deliktněprávní povahy, přičemž požaduje vrácení kupní ceny výměnou za předání vozu a převod jeho vlastnictví na žalovanou a má za to, že řídicí software nacházející se ve vozidle, který mimo jiné v závislosti na teplotě zasahuje do čištění výfukových plynů a jeho účinnosti, představuje nepřípustné odpojovací zařízení ve smyslu nařízení (ES) č. 715/2007.

B. Právní rámec

Žalobce požaduje na základě ustanovení § 826, § 249 odst. 1 Bürgerliches Gesetzbuch (občanský zákoník, dále jen „BGB“) navrácení plnění z kupní smlouvy z důvodu deliktněprávní povahy.

§ 826 BGB stanoví:

Kdo způsobem porušujícím dobré mravy druhému úmyslně způsobí škodu, je povinen mu tuto škodu nahradit.

Ustanovení § 249 odst. 1 BGB zní:

Kdo je povinen nahradit škodu, musí obnovit stav, který by existoval, pokud by okolnost zavazující k náhradě nenastala.

Podle ustálené judikatury Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr, Německo) se o škodu podle § 826 BGB nejedná pouze v případě, kdy dojde ke zhoršení majetkové situace žalobce v důsledku poškozujícího chování. O dostatečnou škodu v rámci odpovědnosti podle ustanovení § 826 BGB se jedná již v případě, jsou-li sice plnění a protiplnění objektivně rovnocenná, chování zakládající odpovědnost však přimělo poškozeného k podpisu smlouvy, kterou by jinak neuzavřel [omissis] [odkaz na vnitrostátní judikaturu] a jejíž plnění pro poškozeného není v plném rozsahu použitelné [omissis] [odkaz na vnitrostátní judikaturu].

Skutečnost, zda se jedná o majetkovou újmu, se v zásadě posuzuje podle takzvané rozdílové hypotézy, tedy porovnáním majetkové situace, která vznikla v důsledku události zakládající odpovědnost, se situací, která by nastala bez této události [omissis] [odkaz na vnitrostátní judikaturu].

Za tímto účelem je nutno porovnat majetkovou situaci žalobce, a sice celkovou majetkovou situaci [omissis] [odkaz na vnitrostátní judikaturu], která nastala po uzavření smlouvy směřující k zakoupení dotčeného vozidla, s majetkovou situací, která by nastala bez této smlouvy. O škodu se jedná v případě, že při tomto porovnání vznikne početní minus, pokud je tedy uzavření smlouvy pro žalobce hospodářsky nevýhodné.

To je v zásadě tehdy, pokud zakoupené vozidlo svou hodnotou neodpovídá kupní ceně nebo pokud i přesto, že předmět koupě má příslušnou hodnotu, nemohou být závazky spojené se smlouvou a jiné nevýhody vyrovnány výhodami. Při tomto porovnání musí být hodnota jednotlivých položek stanovena s ohledem na ochranný účel odpovědnosti a kompenzační funkci náhrady škody [omissis] [odkaz na vnitrostátní judikaturu]. [omissis] [omissis] [Výklad o právní kontrole rozdílové hypotézy a odkaz na vnitrostátní judikaturu].

Majetková újma však může spočívat také v tom, že žalobce jako účastník dotčený zaviněným porušením povinnosti nemůže v plném rozsahu nakládat se svým majetkem. Nárok na náhradu škody slouží ke kompenzaci konkrétní újmy poškozeného; pojem škody se tedy vztahuje k subjektu [omissis] [odkaz na vnitrostátní judikaturu].

V tomto smyslu proto postačuje, je-li žalobce v důsledku koupě předmětného vozu zatížen nechtěnou povinností, jestliže smluvní plnění žalované není pro žalobce v plném rozsahu použitelné. V této konstelaci není pro potvrzení existence nahraditelné majetkové újmy relevantní objektivní hodnota plnění a protiplnění [omissis] [odkaz na vnitrostátní judikaturu]. Potvrzení této okolnosti je však podmíněno tím, že plnění získané nechtěnou smlouvou není jako škoda vnímáno z čistě subjektivního svévolného hlediska, nýbrž že uzavření smlouvy bude s přihlédnutím k daným okolnostem považovat za nerozumné, nepřiměřené konkrétním majetkovým zájmům a tedy jako nevýhodné také dotčená populace [omissis] [odkaz na vnitrostátní judikaturu].

V projednávané věci tomu tak je, neboť dotčená populace hodnotí negativně již jen přijetí smlouvy o koupi motorového vozidla, které z důvodů zaviněných výrobcem nedodrží emisní normu Euro ohledně emisí škodlivých látek, kterou tento výrobce vozidlu přiřadil a propaguje ji.

C. Nezbytnost rozhodnutí Soudního dvora

Rozhodnutí právního sporu závisí na výkladu čl. 5 odst. 2 druhé věty písm. a) směrnice (ES) č. 715/2007.

Podle názoru předkládajícího senátu přichází nárok žalobce do úvahy pouze tehdy, že se v případě odpojovacího zařízení vytýkaného žalobcem jedná o nepřipustné odpojovací zařízení ve smyslu čl. 5 odst. 2 druhé věty písm. a) nařízení (ES) č. 715/2007.

Senát nemůže na otázku přípustnosti odpojovacího zařízení v projednávané věci - na rozdíl od velkého počtu jiných konstelací - odpovědět postupem Spolkového úřadu pro motorová vozidla nebo jiného orgánu veřejné správy v podobě již pravomocných správních aktů týkajících se předmětné motorové konfigurace proti žalované. Takovéto akty - alespoň aktuálně - pro modelovou řadu předmětného vozu (dosud) neexistují.

V závislosti na posouzení přípustnosti či nepřipustnosti odpojovacího zařízení bude žaloba zamítnuta nebo jí bude vyhověno.

V případě, že se při uzavření smlouvy jednalo o přípustné odpojovací zařízení, pak kupní smlouva na vozidlo nepředstavuje pro žalobce zatížení s nechtěnou povinností. Žalobce by v tomto případě spíše zakoupil vozidlo, které je v souladu s právním stavem, což také odpovídalo jeho záměru při uzavření kupní smlouvy.

V případě, že řízení motoru nesplňovalo ohledně čištění výfukových plynů požadavky ustanovení o výjimce podle čl. 5 odst. 2 druhé věty písm. a) nařízení (ES) č. 715/2007, pak vozidlo nebylo v okamžiku uzavření kupní smlouvy v souladu s prvním řádem. Žalobce by v tomto případě uzavřel smlouvu, kterou by při znalosti okolností v této podobě neuzavřel, čímž by byly naplněny skutkové podmínky pro navrácení plnění z kupní smlouvy z důvodu deliktněprávní povahy. V tomto případě by v souladu s judikaturou Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr) [omissis] [odkaz na vnitrostátní judikaturu] bylo uzavření smlouvy i při objektivním posouzení nerozumné a nepřiměřené konkrétním majetkovým zájmům a bylo by nutno jej považovat za celkově nevhodné. Dotčená populace hodnotí negativně uzavření smlouvy o koupi motorového vozidla, které z důvodů zaviněných výrobcem nedodrží emisní normu Euro ohledně emisí škodlivých látek, kterou tento výrobce vozidlu přiřadil a propaguje ji.

V takovéto konstelaci navíc hrozí také majetková újma stanovením vyšší daně z motorových vozidel. Vnitrostátní daňová správa má s ohledem na zásadu zákonnosti správy a z toho vyplývající důsledky ústavněprávní povinnost vyměřit správnou daň, jakmile se dozví o použití nesprávných daňových základů, a to

formou změny již vydaného a ještě pozměnitelného výměru daně z motorových vozidel [*omissis*] [odkaz na příslušnou vnitrostátní právní normu]. Vzhledem k tomu nelze při uzavření kupní smlouvy ani aktuálně vyloučit, že žalobce nebude zatížen příslušnými dodatečnými pohledávkami vyplývajícími z „horší“ emisní třídy, kterou předmětné vozidlo skutečně splňovalo od svého uvedení do provozu a jejímž důsledkem je například vyšší sazba daně [*omissis*] [odkaz na příslušnou vnitrostátní právní normu] a/nebo případné penále z prodlení apod.

D. Rozbor předběžných otázek

K první předběžné otázce:

Čištění výfukových plynů, které se řídí parametry okolního prostředí, představuje odpojovací zařízení ve smyslu čl. 3 bodu 10 nařízení (ES) č. 715/2007. Takovéto odpojovací zařízení je podle čl. 5 odst. 2 první věty nařízení (ES) č. 715/2007 zásadně nepřipustné.

Stanoví-li čl. 5 odst. 2 druhá věta písm. a) nařízení (ES) č. 715/2007 výjimku, pak je s tím výslovně spojena výhrada potřeby tohoto zařízení. Nařízení však neobsahuje právní definici použitého pojmu „potřeba“. Čtvrtý bod odůvodnění nařízení definuje cíl snížení emisí z dopravy. Tento záměr je zakotven také v bodech 5, 6 a 12 odůvodnění, byť částečně rozdílnou formou a rozdílným směrem.

K nejlepšímu snížení by podle názoru předkládajícího senátu došlo tehdy, pokud by byla používána příslušná nejmodernější technologie, která je alespoň v okamžiku prvního získání schválení typu již dostupná.

Ze sedmého bodu odůvodnění však vyplývá, že při stanovení výše mezních hodnot je nutno přihlídnout také k jiným okolnostem. Výslovně jsou uváděny trhy, konkurenceschopnost výrobců a přímé a nepřímé náklady, které podnikům vzniknou. Lze tedy dospět k závěru, že k těmto okolnostem musí být přihlídnuto také v rámci právního pojmu potřeby ve smyslu čl. 5 odst. 2 druhé věty písm. a) nařízení (ES) č. 715/2007, který je nutno vyložit.

Otázka zda a případně v jakém rozsahu nebo v jakých dílčích aspektech zde musí být při výkladu pojmu „potřeba“ zohledněny další faktory se týká výkladu evropského práva, který je vyhrazen Soudnímu dvoru.

Ke druhé předběžné otázce:

Pro případ, že by Soudní dvůr použití nejmodernější technologie považoval za rozhodující pro posouzení „potřeby“ odpojovacího zařízení, vyvstává otázka, zda a případně za jakých podmínek se od toho mohou výrobci odchýlit. To platí zejména v souvislosti s účinky uvedenými v sedmém bodě nařízení a zde zmíněným uvážením nákladů a užitku.

Pro případ, že Soudní dvůr odpoví na první předběžnou otázku záporně, pak vyvstává další otázka, do jaké míry může odpojovací zařízení čištění výfukových plynů omezit a přitom se stále ještě pohybovat v mezích pojmu „potřeba“.

Závisí-li zásah do čištění výfukových plynů na (venkovní) teplotě, může při stanovení minimální teploty nastat situace, že čištění výfukových plynů bude do značné míry neúčinné, neboť nastavená teplota nebude během nikoliv nepodstatné části roku dosahována. Je-li nastavena například teplota 10°C, pak taková teplota není v zimních měsících v Německu často dosahována vůbec nebo pouze po dobu několika hodin denně. Naopak při nastavení takové nejvyšší teploty, která je v létě zpravidla dosahována nebo překračována, pak bude docházet k zásadnímu omezení čištění výfukových plynů i v tomto ročním období. To samé platí, je-li čištění výfukových plynů řízeno v závislosti aktuální nadmořské výšce, v níž se vozidlo nachází.

Důsledkem by bylo, že v určité (roční) době nebo od či do určité nadmořské výšky by čištění výfukových plynů probíhalo pouze omezeně nebo vůbec ne. Cíle zlepšení kvality ovzduší (viz body 5 a 6 odůvodnění) a snížení emisí částic a prekursorů ozónu (viz bod 4 odůvodnění) by tak nebylo dosaženo vůbec nebo jen v omezeném rozsahu.

[omissis] [podpis a jméno soudce, který rozhodnutí přijal]

PRACOVNÍ DOKUMENT