

Anonymizované znenie

Preklad

C-685/19 – 1

Vec C-685/19

Návrh na začatie prejudiciálneho konania

Dátum podania:

17. september 2019

Vnútroštátny súd:

Landgericht Frankenthal

Dátum rozhodnutia vnútroštátneho súdu:

2. september 2019

Žalobca:

OK

Žalovaná:

Daimler AG

[*omissis*]

Landgericht

Frankenthal (Pfalz)

[Krajinský súd Frankenthal (Falcko), Nemecko]

Uznesenie

V právnom spore

OK, [*omissis*] Ludwigshafen am Rhein

– Žalobca –

[*omissis*]

proti

Daimler AG, [*omissis*] Stuttgart

– žalovaná –

[*omissis*]

o náhradu škody

[*omissis*] [senát a meno sudcu, ktorý vyhlásil uznesenie] 2. septembra 2019 po pojednávaní konanom 2. septembra 2019 rozhodol:

I. [*omissis*] [procesné poznámky]

II. Súdnemu dvoru Európskej únie sa v súlade s článkom 267 ZFEÚ predkladá návrh na začatie prejudiciálneho konania o týchto otázkach:

Otázka 1:

Má sa článok 5 ods. 2 druhá veta písm. a) nariadenia (ES) 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 vykladať a uplatňovať v tom zmysle, že potrebu používania rušiacoho zariadenia v zmysle tohto ustanovenia možno potvrdiť len vtedy, ak nebolo ani s využitím dostupnej špičkovej technológie v okamihu udelenia typového schválenia pre príslušný model motorového vozidla

možné zabezpečiť ochranu motora proti poškodeniu alebo havárii a bezpečnú prevádzku vozidla?

Otázka 2 v prípade kladnej odpovede na otázku 1:

Pripúšťajú sa výnimky zo zásadnej povinnosti spočívajúcej v použití špičkových technológií dostupných v okamihu udelenia typového schválenia z iných dôvodov, spočívajúcich napríklad v absencii dlhoročných skúseností, neprimeranej výške nákladov na špičkové technológie v porovnaní s inými technológiami, čo podstatným spôsobom ovplyvňuje predajnú cenu?

Otázka 2 v prípade zápornej odpovede na otázku 1:

Ide aj v prípade použitia v zásade povolených technologických komponentov o zakázané rušiacie zariadenie vo forme takzvaného „tepelného okna“, pokiaľ sa príslušné parametre nastavené v rámci riadenia motora zvolia takým spôsobom, že čistenie výfukových plynov sa

- a) na základe zvolených teplôt vzhľadom na obvyklé teploty, ktoré možno počas väčšej časti roka očakávať
- b) na základe iných parametrov, spočívajúcich napríklad v aktuálnej nadmorskej výške, v ktorej sa motorové vozidlo nachádza, v relevantných regiónoch Nemecka, resp. v regiónoch európskeho vnútorného trhu

neaktivuje vôbec alebo len v obmedzenom rozsahu.

Odôvodnenie:

Rozhodnutie sa zakladá na článku 267 ZFEÚ.

A. Predmet konania vo veci samej

Predmetom sporu medzi účastníkmi konania sú nároky na náhradu škody vyplývajúce z kúpy motorového vozidla. Žalobca nadobudol 20. októbra 2015 za kúpnu cenu 46 220 eur brutto na účely výkonu svojej podnikateľskej činnosti od žalovanej ojazdené vozidlo Mercedes Benz C 220 BlueTEC model T s počtom 10 205 najazdených kilometrov a prvým uvedením do prevádzky 24. júla 2015, ktoré v zmysle informácií poskytnutých žalovanou spĺňa požiadavky pre zatriedenie do emisnej kategórie pre vozidlá na naftový pohon „Euro 6“. Či vozidlo skutočne spĺňa požiadavky pre takéto zatriedenie, je medzi účastníkmi konania sporné. Žalovaná neprijala návrh žalobcu na odstúpenie od zmluvy, ktorý jej predložil splnomocnený právny zástupca žalobcu v spore formou písomného oznámenia s lehotou do 14. februára 2019.

Kraftfahrtbundesamt (Spolkový úrad pre motorové vozidlá, Nemecko) doposiaľ v súvislosti so sporným vozidlom a vozidlami podobného typu nevydal úradné rozhodnutie o odňatí povolenia.

Žalobca sa domáha odstúpenia od kúpnej zmluvy na deliktuálnom právnom základe a požaduje vrátenie kúpnej ceny výmenou za odovzdanie a prevod vlastníckeho práva k vozidlu späť na žalovanú, pričom zastáva názor, že ovládací softvér zabudovaný vo vozidle, ktorý okrem iného nezávisle od teploty ovplyvňuje systém čistenia výfukových plynov a jeho účinnosť, predstavuje nedovolené rušiace zariadenie v zmysle nariadenia (ES) č. 715/2007.

B. Právny rámec

Žalobca sa na základe § 826 a § 249 ods. 1 BGB domáha odstúpenia od kúpnej zmluvy na deliktuálnom právnom základe.

§ 826 BGB znie:

Kto inému úmyselným konaním v rozpore s dobrými mravmi spôsobí škodu, je povinný takúto škodu nahradiť.

§ 249 ods. 1 BGB znie:

Osoba povinná nahradiť škodu, musí obnoviť stav, ktorý by existoval, ak by nenastala okolnosť zakladajúca povinnosť poskytnúť náhradu.

Vznik škody v zmysle § 826 BGB sa podľa ustálenej judikatúry Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor, Nemecko) potvrdí nie len vtedy, ak sa majetková situácia žalobcu v dôsledku škodlivého správania zhoršila. O škodu, ktorá postačuje pre vznik zodpovednosti podľa § 826 BGB ide skôr už v tom prípade, ak sú plnenie a protiplnenie síce objektívne rovnaké, ale poškodený sa na základe správania zakladajúceho zodpovednosť rozhodol pre uzavretie zmluvy, ktorú by inak neuzavrel [*omissis*] [odkaz na vnútroštátnu judikatúru] a ktorej plnenie nie je pre poškodeného v celom rozsahu upotrebitel'né [*omissis*] [odkaz na vnútroštátnu judikatúru].

Existencia majetkovej škody sa v zásade posudzuje na základe takzvaného diferenčného predpokladu, teda na základe porovnania majetkovej situácie, ktorá vyplynula z okolností zakladajúcej zodpovednosť so situáciou, ktorá by existovala, ak by k takejto okolnosti nedošlo [*omissis*] [odkaz na vnútroštátnu judikatúru].

Okrem toho sa musí porovnať majetková situácia žalobcu, a to konkrétne celková majetková situácia [*omissis*] [odkaz na vnútroštátnu judikatúru], ktorá vyplynula z uzatvorenia zmluvy týkajúcej sa nadobudnutia sporného vozidla, s majetkovou situáciou, ktorá by existovala, ak by k uzatvoreniu zmluvy nedošlo. Škoda vzniká v tom prípade, ak z takéhoto porovnania vyplynie záporný výsledok, teda ak bolo uzatvorenie zmluvy pre žalobcu ekonomicky nevýhodné.

O takýto prípad ide v zásade vtedy, ak nadobudnuté vozidlo nezodpovedná jeho kúpnej cene alebo ak sa aj napriek stabilnej hodnote predmetu kúpy nevyrovňajú zmluvné povinnosti a iné nevýhody získaným výhodám. V rámci takéhoto porovnania sa však jednotlivé výhody a nevýhody kúpy musia posúdiť s ohľadom na ochrannú funkciu zodpovednosti a kompenzačnú funkciu náhrady škody [omissis] [odkaz na vnútroštátnu judikatúru]. [omissis] [omissis] [úvahy o právnej kontrole diferenčného predpokladu a odkaz na vnútroštátnu judikatúru].

Majetková škoda však môže spočívať už v tom, že sa zmení konkrétna majetková pozícia žalobcu ako osoby dotknutej zavineným porušením povinnosti. Nárok na náhradu škody má slúžiť ako prostriedok kompenzácie konkrétnej nevýhody poškodeného, a preto sa pojem škody musí použiť v zásade vo vzťahu ku konkrétnemu právnenému subjektu [omissis] [odkaz na vnútroštátnu judikatúru].

V tomto ohľade stačí, že žalobcovi z kúpy sporného vozidla vyplynie neželaná povinnosť v rozsahu, v akom nemôže v celom rozsahu použiť plnenie, ktoré mu v súlade so zmluvou poskytla žalovaná strana. V prípade takýchto skutkových okolností sa pre potvrdenie nahraditeľnej majetkovej škody neprihliada na objektívnu stabilnú hodnotu plnenia a protiplnenia [omissis] [odkaz na vnútroštátnu judikatúru]. Podmienka pre potvrdenie takejto okolnosti však spočíva v tom, že sa plnenie nadobudnuté na základe neželanej zmluvy nepovažuje za škodu výlučne zo subjektívneho a svojvoľného hľadiska, ale že aj príslušná skupina verejnosti považuje uzatvorenie zmluvy s ohľadom na prevládajúce okolnosti za neracionálne, neprimerané konkrétnym majetkovým záujmom a teda za nevýhodné [omissis] [odkaz na vnútroštátnu judikatúru].

O takýto prípad ide v konaní v tejto veci, pretože príslušná skupina verejnosti hodnotí záporne už aj samotné uzavretie zmluvy o kúpe motorového vozidla, ktoré z dôvodov na strane výrobcu nevyhovuje európskym normám v oblasti emisií škodlivých látok, ktoré výrobca priradil k tomuto vozidlu a využíval pri jeho propagácií.

C. Potreba rozhodnutia Súdneho dvora

Rozhodnutie v právnom spore závisí od výkladu článku 5 ods. 2 druhej vety písm. a) nariadenia (ES) č. 715/2007.

Podľa senátu predkladajúceho tento návrh je nárok žalobcu odôvodnený len vtedy, ak sa zabudované rušiacie zariadenie považuje za zakázané rušiacie zariadenie v zmysle článku 5 ods. 2 druhej vety písm. a) nariadenia (ES) č. 715/2007.

Senát nemôže o otázke povolenia rušiaceho zariadenia v prejednávanej veci, na rozdiel od mnohých iných prípadov skutkových okolností, rozhodnúť na základe už vydaného právoplatného správneho aktu Kraftfahrtbundesamt (Spolkový úrad pre motorové vozidlá, Nemecko) resp. iného verejného orgánu namiereného proti žalovanej, ktorý by sa týkal takého nastavenia motora, ako v prejednanom prípade. Takéto právoplatné akty, prinajmenšom v súčasnosti, (ešte) neboli vydané pre modelovú sériu sporného motorového vozidla.

V závislosti od posúdenia rušiaceho zariadenia ako dovoleného alebo zakázaného zariadenia sa žaloba zamietne alebo sa jej čo do dôvodu vyhovie.

Ak sa v čase uzatvorenia zmluvy rušiacie zariadenie nepovažovalo za zakázané, nevyplýva zo zmluvy o kúpe vozidla pre žalujúcu stranu nijaká povinnosť s neželaným záväzkom. Žalobca by v takomto prípade naopak nadobudol vozidlo v súlade s príslušnými zákonnými požiadavkami, čo zodpovedalo aj prejavu jeho vôle v okamihu uzatvorenia kúpnej zmluvy.

Ak by riadenie motora z hľadiska čistenia výfukových plynov nespĺňalo požiadavky ustanovenia o výnimke podľa článku 5 ods. 2 druhej vety písm. a) nariadenia (ES) č. 715/2007, nebolo by vozidlo v čase uzatvorenia kúpnej zmluvy v súlade s právnym poriadkom. V takomto prípade by žalobca uzatvoril zmluvu, ktorú by v takejto podobe neuzatvoril, ak by mu boli známe dané okolnosti, a teda by v tomto ohľade boli splnené podmienky pre odstúpenie od kúpnej zmluvy na deliktuálnom právnom základe. V tomto prípade by sa v zmysle judikatúry Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor) [omissis] [odkaz na vnútroštátnu judikatúru] muselo uzatvorenie zmluvy aj z hľadiska objektívneho posúdenia považovať za neracionálne a neprimerané konkrétnym majetkovým záujmom a teda za všeobecne nevýhodné. Z hľadiska príslušnej skupiny verejnosti sa uzatvorenie zmluvy o kúpe motorového vozidla, ktoré z dôvodov na strane výrobcu nespĺňa európske normy v oblasti emisií škodlivých látok, ktoré výrobca priradil k tomuto vozidlu a využíval pri jeho propagácii, považuje za negatívne.

Navyše v prípade uvádzaných skutkových okolností navyše hrozí, že z vyrubenia vyššej dane z motorových vozidiel vyplynie majetková ujma. Ak vnútroštátne daňové orgány zistia, že sa vychádzalo z nesprávneho daňového základu, sú na základe Ústavy a s ohľadom na zásadu zákonnej správy a dôsledky, ktoré z tejto zásady vyplývajú pre vyrubenie správnej dane, povinné zmeniť vydané a ešte modifikovateľné rozhodnutia o dani z motorových vozidiel [omissis] [odkaz na príslušné uplatniteľné ustanovenie vnútroštátneho práva]. To znamená, že ani v okamihu uzatvorenia kúpnej zmluvy, ani v súčasnosti, nie je možné vylúčiť, že žalobcovi vznikne povinnosť uspokojiť príslušné dodatočné pohľadávky vyplývajúce z „horšej“ kategórie emisií škodlivých látok, ktoré v prípade sporného vozidla boli v skutočnosti splnené už od okamihu jeho uvedenia do prevádzky a ktoré môžu viesť napríklad k použitiu vyššej sadzby dane [omissis] [odkaz na relevantné vnútroštátne zákonné ustanovenie] a/alebo k vyrubeniu iných poplatkov za omeškanie.

D. Vysvetlenie prejudiciálnych otázok

O prvej prejudiciálnej otázke:

Ovplyvňovanie procesu čistenia výfukových plynov, ktoré sa spravuje parametrami ochrany životného prostredia, má podobu rušiaceho zariadenia v zmysle článku 3 bodu 10 nariadenia (ES) č. 715/2007. Takéto zariadenie sa

podľa článku 5 ods. 2 prvej vety nariadenia (ES) č. 715/2007 považuje v zásade za zakázané.

V rozsahu, v akom článok 5 ods. 2 druhá veta písm. a) nariadenia (ES) č. 715/2007 upravuje výnimku z tejto zásady, uplatní sa výslovne upravená požiadavka potreby takéhoto zariadenia. Nariadenie však neobsahuje právnu definíciu použitého pojmu „potreba“. V odôvodnení 4 nariadenia je upravený cieľ znižovania emisií motorových vozidiel. Tento zámer sa odráža, hoci čiastočne v inej podobe a cieľoch, napríklad v odôvodneniach 5, 6 a 12 nariadenia.

K najefektívnejšiemu zníženiu by sa podľa vnútroštátneho senátu dospelo vtedy, ak by sa použili príslušné špičkové technológie, ktoré boli dostupné prinajmenšom v čase prvého udelenia typového schválenia pre sériu motorových vozidiel.

Z odôvodnenia 7 nariadenia však možno vyvodit' záver, že pri určovaní limitných hodnôt sa musia zohľadniť aj iné okolnosti. Výslovne sa odkazuje na trhy, konkurencieschopnosť výrobcov, ako aj priame a nepriame náklady podnikateľov. Z uvedeného by bolo možné vyvodit' záver, že takéto okolnosti nemožno opomenúť ani v rámci právneho pojmu potreby, ktorý je predmetom výkladu, v zmysle článku 5 ods. 2 druhej vety písm. a) nariadenia (ES) č. 715/2007.

Otázka, či a prípadne v akom rozsahu, alebo do akej miery, sa majú zohľadniť ďalšie faktory v rámci posudzovania otázky týkajúcej sa výkladu pojmu „potreba“, patrí do pôsobnosti výkladu práva Európskej únie vo výhradnej právomoci Súdneho dvora.

O druhej prejudiciálnej otázke:

V prípade, ak by bolo použitie špičkovej technológie podľa Súdneho dvora rozhodujúce pre posúdenie rušiacoho zariadenia ako „potrebného“, vzniká otázka, či a prípadne za akých podmienok, sa výrobcovia môžu od takéhoto použitia odchýliť. Uvedené platí najmä s ohľadom na účinky uvádzané v odôvodnení 7 nariadenia, ako aj na porovnanie úsilia a úžitku upravené týmto odôvodnením.

V prípade, ak Súdny dvor odpovie záporne na prvú prejudiciálnu otázku, je ďalej otáznave, nakoľko sa rušiacim zariadením môže obmedziť čistenie výfukových plynov, aby ešte spadalo do rozsahu pôsobnosti pojmu „potreba“.

Ak sa zasiahne do čistenia výfukových plynov v závislosti od (vonkajšej) teploty, môže výber minimálnej teploty v realite viesť prinajmenšom k rozsiahlej neúčinnosti systému čistenia výfukových plynov a to minimálne vtedy, ak sa zvolí taká teplota, ktorá sa nedosiahne v rámci podstatnej časti roka. Ak ide napríklad o teplotu 10° C, takáto teplota sa v zimných mesiacoch v Nemecku nevyskytuje často alebo len počas niekoľkých hodín za deň. Naopak, v prípade výberu maximálnej teploty, ktorá sa v lete dosahuje resp. prekračuje pravidelne, dôjde aj počas tejto doby k podstatnému obmedzeniu čistenia výfukových plynov. Rovnaký záver platí aj vtedy, ak sa čistenie výfukových plynov podmieni aktuálnou nadmorskou výškou, v ktorej sa vozidlo práve nachádza.

Z uvedeného by vyplynulo, že počas niektorých (ročných) období alebo do určitej nadmorskej výšky sa čistenie výfukových plynov zabezpečí len v obmedzenom rozsahu, resp. vôbec. Ciele spočívajúce v zlepšení kvality ovzdušia (pozri odôvodnenia 5 a 6 nariadenia), ako aj v znížení emisií tuhých častíc a ozónových prekurzorov (pozri odôvodnenie 4 nariadenia) by sa v takomto prípade nedosiahli vôbec, alebo len v obmedzenom rozsahu.

[*omissis*] [podpis a meno sudcu, ktorý vyhlásil uznesenie]

PRACOVNÝ DOKUMENT