

# Anonymizovaná verze

Překlad C-219/19 – 1

**Věc C-759/19**

**Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce**

**Datum doručení:**

16. října 2019

**Předkládající soud:**

Landgericht Gera (Německo)

**Datum předkládacího rozhodnutí:**

11. října 2019

**Žalobce:**

PG

**Žalovaný:**

Volkswagen AG

---

**Landgericht Gera**

[omissis]

**Usnesení**

ve věci

PG [omissis] Remda-Teichel

– žalobce –

[omissis]

proti

**Volkswagen AG**, [omissis] Wolfsburg

– žalované –

ve věci náhrady škody,

7. občanskoprávní senát Landgericht Gera [omissis]

[omissis] dne 11. října 2019

**r o z h o d l:**

I. Řízení se přerušuje.

II. Soudnímu dvoru Evropské unie se podle článku 267 SFEU předkládají k rozhodnutí následující předběžné otázky:

1. Je třeba vykládat § 6 odst. 1, § 27 odst. 1 EG-FahrzeugsGenehmigungsverordnung (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 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), nesplnil 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, § 27 EG-FGV, resp. čl. 18 odst. 1, čl. 26 odst. 1 a článku 46 směrnice 2007/46/ES rovněž ochrana třetí osoby ve smyslu § 823 odst. 2 BGB, a to rovněž s ohledem na jeho dispoziční volnost a majetek? Má pořízení ojetého vozidla konečným spotřebitelem, které bylo na trh uvedeno bez platného prohlášení o shodě, původ v okruhu nebezpečí, k jejichž odvrácení byla tato právní ustanovení přijata?

2. Je cílem čl. 5 odst. 2 nařízení (ES) č. 715/2007 také ochrana konečného spotřebitele, a to i v souvislosti s jeho dispoziční volností a majetkem? Má nabytí ojetého vozidla konečným spotřebitelem, ve kterém je zabudováno zakázané odpojovací zařízení, původ v okruhu nebezpečí, k jejichž odvrácení bylo toto právní ustanovení přijato?

**Odůvodnění:**

## I.

1. Žalobce se na základě deliktní odpovědnosti domáhá toho, aby mu žalovaná vrátila kupní cenu za osobní vozidlo, které vyrobila, v souvislosti s tzv. emisní aférou společnosti VW po odečtení náhrady za užívání.

2. Na základě současného stavu věci a řízení senát vychází z následujícího skutkového stavu:

Dne 2. prosince 2012 zakoupil žalobce od [omissis] nové osobní vozidlo VW Caddy Maxi Trendline 2,0 l TDI za cenu ve výši 26 023,03 EUR.

Toto vozidlo je vybaveno motorem typu „EA-189“, jehož originální software motoru přispěl k optimalizaci 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.

K montáži odpojovacího zařízení 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 spotřebitelů, maximalizace zisku prostřednictvím masového odbytů, jakož i obstarání si konkurenční výhody oproti konkurenčním výrobcům motorových vozidel. Součástí celkového plánu bylo uvedení nic netušících schvalovacích orgánů a konečných spotřebitelů v omyl ohledně existence takového odpojovacího zařízení a ohledně okolnosti, že ve skutečnosti nebyla dodržena zákonná ustanovení o výfukových plynech.

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. Dne 25. července 2019 mělo vozidlo 93.000 najetých kilometrů.

## II.

V projednávané věci přichází do úvahy pouze deliktní odpovědnost žalované podle § 823 odst. 2 BGB ve spojení s čl. 5 odst. 2 nařízení (ES) č. 715/2007 (viz bod 1), podle § 823 odst. 2 BGB ve spojení s § 6 odst. 1 a § 27 odst. 1 EG-FGV (viz bod 2), jakož i § 826 BGB (viz bod 3).

Jednotlivé společné prvky jsou v tomto následující:

1. V osobním vozidle, které je předmětem sporu, je zabudováno zakázané odpojovací zařízení ve smyslu čl. 5 odst. 2 a čl. 3 bodu 10 nařízení (ES) č. 715/2007. Příslušné rozhodnutí Kraftfahrt-Bundesamt (Spolkový úřad pro motorová vozidla, Německo) je pravomocné a je pro občanskoprávní řízení závazné. Kromě toho senát souhlasí s příslušným vyjádřením BGH v jeho rozhodnutí ze dne 8. ledna 2019 [omissis].

Na rozdíl od toho, co tvrdí žalovaná, se v případě softwaru, který používá, nejedná o opatření, které se týká pouze motoru. Funkce v systému kontroly emisí se mění použitím softwaru. Pokud se vozidlo nachází ve zkušebním stavu, použije se režim recirkulace výfukových plynů 1, v němž dochází k vyšší recirkulaci výfukových plynů s nižší emisí oxidu dusíku. V motoru se tak sníží víc oxidů dusíku než v režimu recirkulace výfukových plynů 0, který se zapne v běžném provozu. Pozměněným režimem se zajistí, aby emise oxidu dusíku, kterou dosáhne v systému kontroly emisí, byla nižší než v běžném provozu vozidla. Oxidy dusíku jsou tedy vyňaty z měření. Tím je změněna funkce systému kontroly emisí, jelikož hodnoty, které zde byly naměřeny, neodpovídají hodnotám v běžném provozu vozidla.

Argumentace žalované, že ve skutečném provozu vozidla nezáleží na mezních hodnotách, jelikož se zákonodárce rozhodl pro zvýšení mezních hodnot v laboratorních podmínkách, není rovněž relevantní. Toto tvrzení by mohlo být relevantní, pokud by rozdílné podmínky provozu vozidla byly jediným faktorem pro rozdíly při emisích NOx. Tak tomu v projednávané věci není. Kromě různých podmínek provozu vozidla se k tomu přidá – již podle vlastního tvrzení žalované – v případě dotčených vozidel – protiprávní – dodatečný faktor používaného softwaru, který má na základě změny použitého režimu vliv na emise NOx. Žalovaná používáním softwaru opustila oblast toho, co je právně povoleno [omissis] [odkaz na vnitrostátní judikaturu].

2. Do jaké míry se jedná i o porušení § 6 odst. 1 a § 27 EG-FGV, které jsou založeny na čl. 18 odst. 1 a čl. 26 odst. 1 směrnice 2007/46/ES, závisí na vypovídací hodnotě a významu prohlášení o shodě.

Podle názoru OLG Braunschweig [omissis] 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.

Podle opačného názoru takové prohlášení zároveň obsahuje osvědčení, že dané vozidlo vyhovuje všem příslušným právním předpisům platným v Unii [omissis], což má za následek, že v případě existence zakázaného odpojovacího zařízení je prohlášení o shodě – jako v tomto případě – nesprávné, a tedy neplatné, a proto se jedná o uvedení na trh bez platného prohlášení (porušení § 27 odst. 1 EG-FGV), jakož i nesplnění povinnosti výrobce vydat platné prohlášení podle § 6 odst. 1 EG-FGV.

Skutečnost, že formalistický přístup je nesprávný a že prohlášení o shodě má větší vypovídací hodnotu, vyplývá již z cíle stanoveného v příloze nařízení (ES) č. 385/2009, podle něhož prohlášení o shodě představuje „osvědčení, které výrobce vozidla vydává kupujícímu, aby ho ujistil, že vozidlo, které získal, splňovalo v době výroby platné právní předpisy Evropské unie“.

Neznamená to sice, že s věcnou nesprávností z důvodu zabudování zakázaného odpojovacího zařízení je spojena neplatnost, avšak výše uvedený popis funkcí při zohlednění výkladových zásad unijního práva hovoří spíše ve prospěch této skutečnosti než naopak.

Odpověď na otázku 1 je tedy relevantní pro rozhodnutí, zda se v této souvislosti jedná o porušení zákona ze strany žalované jako základ deliktní odpovědnosti.

3. Uvedení vozidla do provozu, v němž je cíleně zabudováno zakázané odpojovací zařízení, s vědomým zamlčením protiprávního programování softwaru, jakož i s tím spojené konkludentní klamání schvalovacích orgánů a konečných spotřebitelů o tom, že jsou splněny všechny podmínky pro povolení a že lze dané vozidlo bez jakéhokoli omezení používat v silničním provozu, za účelem snížení nákladů a maximalizace zisku prostřednictvím velkého odbytu za současného obstarání si konkurenční výhody na úkor nic netušících zákazníků, představuje úmyslné způsobení škody v rozporu s dobrými mravy (§ 826 BGB).

Skutečnost, že žalobce u žalované nekoupil přímo vozidlo, nezpochybňuje příčinnou souvislost mezi klamáním a nabytím vozidla. Uvedením vozidla na trh žalovaná totiž vědomě spustila příčinnou souvislost využitím svého distribučního kanálu. Stejně tak konkludentní klamání výrobce spojené s uvedením vozidla na trh nadále vyvolává své účinky, neboť pro tento typ informací prodejce pouze přebírá vědomosti ze strany výrobce a kupující v tomto ohledu spoléhá – jako v tomto případě – na poctivost výrobce. Automobilový prodejce je v tomto ohledu nástrojem žalované, která jedná jako nepřímý pachatel.

Jednání žalované rovněž způsobilo žalobci škodu, kterou je třeba spatřovat v uzavření nevýhodné kupní smlouvy, která by jinak nebyla uzavřena [omissis] [odkaz na vnitrostátní judikaturu].

Subjektivní podmínky § 826 BGB ve spojení s § 31 BGB jsou rovněž splněny. Dostatečně podložená tvrzení žalobce v této souvislosti žalovaná z hlediska důkazního břemene, který se jí týká, účinně nezpochybnila. [omissis] [odkaz na vnitrostátní judikaturu].

## III.

Delikt ní odpovědnost podle § 823 odst. 2 BGB ve spojení s čl. 5 odst. 2 nařízení (ES) č. 715/2007 z hlediska rozhodnutí věci relevantně předpokládá, že posledně uvedený zákon je ochrannou normou. To samé platí pro odpovědnost podle § 823 odst. 2 BGB ve spojení s § 6 odst. 1 a § 27 odst. 1 EG-FGV, pokud – což nejprve předpokládá kladnou odpověď na otázku 1 – se v tomto ohledu vůbec jedná o porušení právních předpisů (viz II.2.).

Cílem normy je ochrana druhé osoby, pokud má sloužit přinejmenším i k ochraně jednotlivců nebo určitých okruhů osob před porušením určitých chráněných zájmů. V případě příkazů a zákazů musí být chráněný zájem, povaha jeho porušení a okruh chráněných osob dostatečně jasný. Nezáleží na účinku, nýbrž na obsahu a účelu zákona, jakož i na tom, zda při přijetí tohoto zákona zákonodárce zamýšlel právě takovou právní ochranu ve prospěch jednotlivce, jak je kvůli údajnému porušení uplatněna. Skutečnost, že cílem právní normy je kromě toho nebo dokonce především veřejný zájem, není na újmu, pokud není ochrana jednotlivců pouze reakcí normy. Vytvoření individuálního nároku na náhradu škody se musí jevit přinejmenším jako smysluplné a proveditelné ve smyslu celého systému předpisů o odpovědnosti. Zda se jedná o takový případ, je třeba rozhodnout na základě celkového posouzení systému předpisů o odpovědnosti.

Povinnost poskytnout náhradu škodu je kromě toho omezena ochranným účelem právní normy. Odpovědnost existuje pouze v případě rovnocenných a odpovídajících škodlivých následků, které mají původ v okruhu nebezpečí, k jejichž odvrácení byla porušená norma přijata. Uplatněná škoda musí být ve vzájemné souvislosti s nebezpečím vytvořeným osobou, která způsobila škodu; „vnější“, téměř „náhodná“ souvislost nepostačuje. V tomto ohledu je nutné provést podrobné posouzení. Při tom je třeba posoudit smysl a rozsah působnosti porušené právní normy a objasnit, zda by tato norma měla zabránit vzniku uplatňované škody [omissis].

Otázka, zda výše uvedená ustanovení 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 porušená ustanovení přijata, je v německé judikatuře dosud sporná, zatímco přezkum z hlediska cíle ochrany normy - pokud je známo - nebyl proveden.

OLG Braunschweig [omissis] má s podrobným odůvodněním za to, že výše uvedená právní ustanovení nelze považovat za normy poskytující ochranu ve smyslu § 823 odst. 2 BGB, 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.

Proti tomu se namítá, že není na překážku, že porušená norma má sice v první řadě sloužit obecnému zájmu, pokud individuální ochrana – z níž je v tomto případě třeba vycházet – není pouze nepřímá, nýbrž je třeba ji zahrnout do účelu právní normy [omissis]. Ohledně oblasti předpisů unijního práva je navíc nutno zohlednit, že za účelem účinného uplatňování unijního práva musí být nároky na náhradu škody přiznány rovněž v případech, kdy porušené normy nemají individualizovaný ochranný účel [omissis]. Kromě toho individuální ochrana vyplývá rovněž z již uvedeného popisu funkce [omissis] obsaženého v příloze nařízení (ES) č. 385/2009.

Senát nedokáže 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 unijního práva a při zohlednění Listiny základních práv Evropské unie, zejména pokud argumenty uvedené oběma stranami jsou relevantní, avšak v některých bodech nejednoznačné.

#### IV.

Delikt ní odpovědnost se podle čl. 826 BGB omezuje *a priori* na škody spadající do rozsahu ochrany porušeného příkazu nebo zákazu. Nárok na náhradu má pouze ten, komu je v rozporu s dobrými mravy přímo způsobena újma nebo kdo jako třetí osoba v rozporu s dobrými mravy utrpí škodu nikoli pouze jako sekundárně poškozený v důsledku vzniku škody osobě, která byla poškozena přímo.

Otázka, zda musí být odpovědnost v takových případech, jako je projednávaný případ, přehodnocena z hlediska účelu ochrany, je opět rozporuplně a různě diskutována.

Pokud se v tomto ohledu neodkazuje přímo na porušení čl. 5 odst. 2 první věty nařízení (ES) č. 715/2007, resp. § 6 a § 27 EG-FGV, nýbrž pokud se jednání porušující dobré mravy odůvodňuje výlučně uvedením (rovněž) konečného spotřebitele v omyl, které je spojeno s uvedením dotčeného vozidla na trh a jehož účinky stále trvají, nebude oprava s ohledem na ochranu namístě, protože subjekt uvedený v omyl musí být chráněn bez jakéhokoli omezení a musí mu být nahrazena veškerá škoda, která mu v důsledku daného uvedení v omyl vznikla. Pokud se naopak rozhodující důraz klade na uvedení na trh za použití zakázaného odpojovacího zařízení, existuje velká shoda s otázkami položenými v bodě III [omissis].

Izolované posouzení je nepřípustné. Jedná se o neoddělitelné aspekty jediné události a celkového plánu. Stejně tak jako (hromadné) uvádění vozidla na trh, v němž bylo zabudováno zakázané odpojovací zařízení za účelem zamýšleného cíle bez uvedení příslušných schvalovacích orgánů a konečných spotřebitelů v omyl, nebylo možné, je podvod bez manipulace jako předmět uvedení v omyl nemyslitelný. Kromě otázky týkající se (ne)dodržování právních předpisů o emisích nemá uvedení v omyl žádnou další vypovídací hodnotu. Podstata obvinění z jednání v rozporu s dobrými mravy přitom podle senátu představuje

porušení právních předpisů o emisích. Odpovědnost podle § 826 BGB tedy lze odůvodnit pouze tehdy, pokud účelem emisních norem byla nikoli pouze nepřímá ochrana daného konečného spotřebitele a pokud i právě posledně uvedený měl být chráněn před uplatněnou škodou.

Na odpovědi na otázku 1a. (za předpokladu kladné odpovědi na předchozí otázku) a 2. závisí tedy ve velké míře rovněž rozhodnutí, zda existuje nárok podle § 826 BGB, totiž na tom, zda výše uvedená ustanovení poskytují ochranu třetím osobám a zda má pořízení vozidla konečným spotřebitelem, ve kterém je zabudováno zakázané odpojovací zařízení nebo které bylo na trh uvedeno bez platného prohlášení o shodě, původ v okruhu nebezpečí, k jejichž odvrácení byly porušeny právní normy přijaty.

V.

Význam otázek 1, 1a a 2 se nesnižuje z důvodu, že žaloba je úspěšná již proto, že žalobci vznikl nárok na základě § 823 odst. 2 BGB ve spojení s § 263 odst. 1 StGB. Tak tomu v projednávaném případě není.

Bez ohledu na úvahy o účelu ochrany, které se nabízí, neexistuje dostatečné tvrzení týkající se splnění věcných podmínek pro takový nárok.

V případě § 263 StGB se jedná o trestněprávní normu, která představuje konkrétní jednání nebo opomenutí určité fyzické osoby. Proti právnické osobě nelze vznést obvinění z trestného činu. Žalobce tak musel podrobně zejména uvést, který člen výkonné rady, zástupce nebo zprostředkovatel se kdy a kde dopustil klamání nebo vůči komu jej nařídil. Skutečnost, že to není pro něho možné kvůli nedostatku vědomosti o procesech v podniku žalované, je v tomto ohledu nerelevantní. Na rozdíl od působnosti § 826 BGB, kdy se jedná o výtku občanskoprávní povahy, pro žalobce, který podá trestní obvinění vůči zaměstnancům právnické osoby a zakládá na tom občanskoprávní odpovědnost této osoby, neplatí zásady sekundárního důkazního břemena (viz bod III.3)

[omissis]