

Vec C-808/19

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

Dátum podania:

4. november 2019

Vnútroštátny súd:

Landgericht Gera

Dátum rozhodnutia vnútroštátneho súdu:

25. október 2019

Žalobkyňa:

DS

Žalovaná:

Volkswagen AG

PRACOVNÝ DOKUMENT

Predmet konania vo veci samej

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

Predmet a právny základ návrhu na začatie prejudiciálneho konania

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 rušiacе 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 to aj v súvislosti s jeho slobodou konania a jeho majetkom? Patrí nadobudnutie jazdeného vozidla kupujúcim, ktoré bolo do obehu uvedené bez platného osvedčenia o zhode, do oblasti rizík, na odvrátenie ktorých 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 to aj v súvislosti s jeho slobodou konania a jeho majetkom? Patrí nadobudnutie jazdeného vozidla kupujúcim, v ktorom je zabudované zakázané rušiacе zariadenie, do oblasti rizík, na odvrátenie ktorých bol vydaný tento predpis?

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 a 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-Fahrzeuggenehmigungsverordnung – 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 zákon): § 263 ods. 1

Zhrnutie skutkového stavu a konania vo veci samej

- 1 Žalobkyňa 26. augusta 2010 od predajcu motorových vozidiel kúpila jazdené osobné vozidlo VW Golf s počtom najjazdených kilometrov 26 300 za cenu 15 886 eur.

- 2 Osobné vozidlo je vybavené motorom typu EA-189. 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 vstavanému rušiacemu zariadeniu 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. Klamanie nič netušiacich schvaľovacích orgánov a koncových zákazníkov o prítomnosti takéhoto rušiacemu zariadenia, ktoré bolo na tento účel nevyhnutné, a skutočné nedodržanie zákonných predpisov o emisiách bolo súčasťou celkového plánu.
- 4 Takto (jej zmluvným partnerom ako nástrojom žalovanej) oklamaná žalobkyňa kúpila vozidlo, aby sa s ním zúčastňovala verejnej cestnej premávky. Žalobkyňa by vozidlo nekúpila, ak by vedela, že vecné podmienky pre evidenciu nie sú splnené, a preto existuje riziko, že vozidlo nemôže (dlhodobo) na tento účel využívať, keďže bude vyradené. Žalobkyňa vozidlo využíva od kúpy.

Základné tvrdenia účastníkov konania vo veci samej

- 5 Žalobkyňa od žalovanej požaduje vrátenie kúpnej ceny vozidla. Zastáva názor, že z kúpnej ceny sa nemá odpočítavať náhrada za používanie za kilometre, ktoré najazdila.
- 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 odôvodnenia návrhu na začatie prejudiciálneho konania

- 7 Vnútroštátny súd preskúmava zodpovednosť v dôsledku zavinenia žalovanej podľa § 823 ods. 2 BGB v spojení s článkom 5 ods. 2 nariadenia (ES) č. 715/2007, podľa § 823 ods. 2 BGB v spojení s § 6 ods. 1 a § 27 ods. 1 EG-FGV, ako aj § 826 BGB.
- 8 Najprv určil, že v spornom vozidle je zabudované nedovolené rušiace 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 rušiaceho 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 rušiaceho 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 k porušeniu 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 nie je vylúčené preto, lebo žalobkyňa kúpila jazdené vozidlo a tento predpis by sa mal podľa rozšíreného chápania na základe jeho znenia vzťahovať od začiatku len na nové vozidlá. Žalovaná totiž predtým uviedla predmetné vozidlo na trh ako nové vozidlo, a preto 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 skutkový stav tak z hľadiska § 823 ods. 2 BGB v spojení s príslušnou ochrannou normou [v tomto prípade článok 5 ods. 2 nariadenia (ES) č. 715/2007, resp. § 6 ods. 1 a § 27 ods. 1 EG-FGV], ako aj podľa § 826 BGB. Poukazuje na to, že sporná zodpovednosť v dôsledku zavinenia 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. Tak je to v prípade, ak predpis má slúžiť prinajmenšom aj na ochranu jednotlivca alebo jednotlivých kategórií osôb pred porušovaním určitého právneho záujmu. Zodpovednosť navyše existuje len v prípade tých škôd, ktoré patria do oblastí rizík, na odvrátenie ktorých bol vydaný porušený predpis. Pritom sa má preskúmať zmysel a dosah porušeného predpisu a objasniť, či by sa uplatňovanej škode týmto predpisom malo zabrániť.

- 15 Otázka, či sa má zodpovednosť podľa § 826 BGB v situáciách, ako je posudzovaná situácia, z hľadiska účelu ochrany prehodnotiť, je v Nemecku predmetom rozporuplných diskusií.
- 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 prehodnotenie z hľadiska ochrany nevyhnutné, 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 rušiacie zariadenie a/alebo ktoré bolo na trh uvedené bez platného osvedčenia o zhode, patrí do oblastí rizík, na ktorých odvrátenie boli vydané porušené predpisy.
- 17 Podľa názoru vnútroštátneho súdu je samostatné posúdenie vylúčené. Ide o neoddeliteľné aspekty jednotného diania a celkového plánu. Podstatu 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 chránený aj 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 tieto ustanovenia majú chrániť ešte aj jednotlivých kupujúcich vozidiel, pokiaľ ide o ich slobodu konania a ich majetok, a nadobudnutie vozidla, v ktorom je zabudované nedovolené rušiacie zariadenie, patrí do oblastí 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 na ochranu majetku nadobúdateľa vozidla, ale zameriavajú sa na vysokú

bezpečnosť premávky, ochranu zdravia a životného prostredia a efektívne využívanie energie.

- 20 Proti tomu sa uvádza, že je neškodné, ak porušený predpis by síce v prvom rade mal slúžiť všeobecnému záujmu, pokiaľ ochrana jednotlivca – z čoho je v tomto prípade potrebné vychádzať – nie je obyčajnou reakciou, ale má sa priradiť do rozsahu pôsobnosti predpisu. V prípade oblasti predpisov práva Únie je navyše potrebné brať do úvahy to, že s cieľom účinného 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 správny 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 so zreteľom na Chartu základných práv Európskej únie. V tejto súvislosti je Súdny dvor požiadaný o podanie záväzného výkladu.
- 22 K tretej prejudiciálnej otázke vnútroštátny súd uvádza, že žalobkyňa v prípade zodpovedania otázky 1, 1a a/alebo 2 má nárok na to, aby sa nachádzala v stave, v akom by bola, ak by zmluvu o kúpe motorového vozidla neuzavrela. Môže žiadať náhradu kúpnej ceny súbežne s odovzdaním a prevodom vlastníctva vozidla.
- 23 Keďže žalobkyňa vozidlo, ktoré nadobudla, od kúpy roky používala a naďalej používa, však vzniká ďalšia otázka, ktorá je relevantná pre rozhodnutie, a síce, či je z hľadiska vyrovnávania výhod povinná poskytnúť náhradu za používanie.
- 24 Nemecká právna úprava zodpovednosti sa vyznačuje myšlienkou, že sa má nahradiť len škoda a poškodený sa škodou nesmie obohatiť. Podľa toho sa okrem iného uskutoční vyrovnanie výhod. Podľa toho sa pri výpočte škody majú zohľadniť výhody, pokiaľ udalosť zakladajúca zodpovednosť viedla k primerane príčinne súvisiacim výhodám pre poškodeného a ich započítanie podľa zmyslu a účelu zodpovedá povinnosti nahradiť škodu, to znamená poškodeného neprijateľne nezaťažuje a pôvodca škody nie je neprimerane odbremený.
- 25 To, či – najmä v prípade zodpovednosti podľa § 826 BGB – v situáciách, ako je posudzovaná situácia, dôjde k vyrovnaniu výhod, je v Nemecku veľmi sporné.
- 26 Proti vyrovnaniu výhod sa namieta, že obvinenie z nedobromyseľného uzatvorenia kúpnej zmluvy bráni započítaniu výhody z používania, keďže žalobca si vozidlo nechcel prenajať, ale kúpiť. Výrobca zodpovedný z dôvodu neexistencie dobrej viery by tiež nemal byť oprávnený dočasne zvyšovať hodnoty inkriminovaného odbytu tovaru ešte aj prostredníctvom výpočtu škody. Viedlo by to totiž k tomu, že zodpovednosť je pre neho z čisto ekonomického hľadiska takmer irelevantná. Aj účinné presadzovanie práva Únie zakazuje náhradu za používanie.

- 27 Naproti tomu sa poukazuje na to, že vyrovnanie výhod nie je neprimerané, keďže došlo k používaniu a týmto spôsobom bola dosiahnutá peňažná výhoda a odmietnutiu neprináleží kompenzačný účinok. Započítanie uskutočneného používania nevedie k neprimeranému odbremeneniu pôvodcu škody. Účelom predpisov týkajúcich sa náhrady škody nie je postihovať správanie pôvodcu škody spôsobom, ktorý ide nad rámec skutočného zrušenia zmluvy. Výhoda používania, ktorú získala žalobkyňa, nie je výhodou, ktorú by žalobkyňa naďalej mala aj bez udalosti spôsobujúcej škodu. Aj bez udalosti spôsobujúcej škodu by totiž žalobkyňa viedla motorové vozidlo, a tak by čerpala z toho plynuce výhody používania. V tejto súvislosti nie je žalobkyňa v dôsledku správania žalovanej v horšom postavení.
- 28 Vnútroštátny súd sa prikláňa k tomu, aby sa používanie započítalo, nedokáže však odhadnúť, či je to z pohľadu práva Únie úplne alebo čiastočne neprípustné.