

Vec C-178/21

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

Dátum podania:

22. marec 2021

Vnútroštátny súd:

Landgericht Ravensburg

Dátum rozhodnutia vnútroštátneho súdu:

9. marec 2021

Žalobca:

GL

DV

UK

Žalovaná:

Volkswagen AG

Audi AG

Audi AG

PRACOVNÝ DOKUMENT

Predmet konania vo veci samej

Rušiace zariadenia v dieselových motorových vozidlách – Náhrada škody – Započítanie výhod z používania za skutočné používanie motorového vozidla – Oprávnenie samosudcu podať návrh na začatie prejudiciálneho konania

Predmet a právny základ návrhu na začatie prejudiciálneho konania

Výklad práva Únie, článok 267 ZFEÚ

Prejudiciálne otázky

1. Je cieľom článku 18 ods. 1, článku 26 ods. 1 a článku 46 smernice 2007/46/ES v spojení s článkom 5 ods. 2 nariadenia (ES) č. 715/2007 aj ochrana záujmov jednotlivých nadobúdateľov motorových vozidiel?

Ak áno:

2. Patrí k tomu aj záujem jednotlivého nadobúdateľa motorového vozidla nenadobudnúť motorové vozidlo, ktoré nie je v súlade s predpismi práva Únie, najmä nenadobudnúť motorové vozidlo, ktoré je vybavené zakázaným rušiacim zariadením podľa článku 5 ods. 2 nariadenia (ES) č. 715/2007?

Bez ohľadu na odpoveď na prvú a druhú prejudiciálnu otázku:

3. Je nezlučiteľné s právom Únie, ak nadobúdateľ, ktorý nedobrovoľne kúpil od výrobcu motorové vozidlo, ktoré bolo do obehu uvedené so zakázaným rušiacim zariadením podľa článku 5 ods. 2 nariadenia (ES) č. 715/2007, môže uplatniť občianskoprávne nároky z mimozmluvnej zodpovednosti voči výrobcovi motorového vozidla na náhradu škody, najmä nárok na vrátenie kúpnej ceny zaplatenej za motorové vozidlo výmenou za vydanie a prevod vlastníctva motorového vozidla, len výnimočne, ak výrobca motorového vozidla konal úmyselne a v rozpore s dobrými mravmi?

Ak áno:

4. Požaduje právo Únie, aby existoval občianskoprávny nárok nadobúdateľa motorového vozidla z mimozmluvnej zodpovednosti na náhradu voči výrobcovi motorového vozidla v prípade akéhokoľvek zavineného (nedbanlivého alebo úmyselného) konania výrobcu motorových vozidiel v súvislosti s uvedením motorového vozidla do obehu, ktoré je vybavené zakázaným rušiacim zariadením podľa článku 5 ods. 2 nariadenia (ES) č. 715/2007?

Bez ohľadu na odpoveď na prvú až štvrtú prejudiciálnu otázku:

5. Je nezlučiteľné s právom Únie, ak sa vo vnútroštátnom práve nadobúdateľovi motorového vozidla musí započítať výhoda z používania za skutočné používanie motorového vozidla, ak od výrobcu formou mimozmluvného nároku na náhrady škody požaduje vrátenie kúpnej ceny vozidla, ktoré bolo do obehu uvedené so zakázaným rušiacim zariadením podľa článku 5 ods. 2 nariadenia (ES) č. 715/2007, výmenou za vydanie a prevod vlastníctva motorového vozidla?

Ak nie:

6. Je nezlučiteľné s právom Únie, ak sa táto výhoda z používania stanoví podľa celkovej kúpnej ceny bez toho, aby sa odpočítala znížená hodnota motorového vozidla vyplývajúca z vybavenia vozidla zakázaným rušiacim zariadením a/alebo v súvislosti s používaním motorového vozidla, ktoré nie je v súlade s právom Únie a o ktoré nadobúdateľ nemal záujem?

Bez ohľadu na odpoveď na prvú až šiestu prejudiciálnu otázku:

7. Je § 348 ods. 3 bod 2 ZPO, pokiaľ sa táto úprava týka vydania uznesení o návrhu na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ods. 2 ZFEÚ, nezlučiteľný s oprávnením vnútroštátnych súdov podať návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ods. 2 ZFEÚ, a preto sa na vydanie uznesení o začatí prejudiciálneho konania neuplatní?

Uvedené 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) (Ú. v. EÚ L 263, 2007, s. 1), najmä článok 18 ods. 1, článok 26 ods. 1 a 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 (Ú. v. EÚ L 171, 2007, s. 1), najmä článok 5 ods. 2

Uvedené vnútroštátne predpisy

Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) (Občiansky zákonník), najmä § 823 ods. 2 (povinnosť na náhradu škody pri porušení zákona, ktorého cieľom je ochrana tretích osôb) a § 826 (povinnosť na náhradu škody v prípade úmyselného poškodenia v rozpore s dobrými mravmi)

Zivilprozessordnung (ZPO) (Občiansky súdny poriadok), najmä § 348 a 348a (Právomoc samosudcu)

Grundgesetz (GG) (Základný zákon), najmä článok 101 ods. 1 druhá veta (Právo na zákonného sudcu)

Zhrnutie skutkového stavu a konania

- 1 Základom predmetného návrhu na začatie prejudiciálneho konania sú tri rôzne prípady.
- 2 V prvom prípade žalobca 16. septembra 2016 nadobudol v predajni automobilov jazdené vozidlo za sumu vo výške 31 800 eur. Šlo o Audi A5 Cabrio 2.0 TDI Quattro S line s dieselovým motorom EA189 emisnej triedy Euro 5, ktorý vyrobila žalovaná. Vozidlo bolo vybavené softvérom, ktorý rozpoznáva jazdu v novom európskom jazdnom cykle (NEDC) na testovacom zariadení a následne zapne režim recirkulácie výfukových plynov s nižšími emisiami oxidov dusíka, mimo testovacieho zariadenia zmení naopak režim recirkulácie výfukových plynov, pri ktorom je emisia oxidov dusíka vyššia a nachádza sa nad limitmi predpisu Euro 5.
- 3 Dňa 15. októbra 2015 príslušný nemecký úrad žalovanej nariadil, aby vyššie popísaný softvér odstránila. Žalovaná 25. novembra 2015 verejne oznámila, že pripravila aktualizáciu, ktorou mal byť namietaný softvér z dotknutých vozidiel s motormi EA189 odstránený. Aktualizácia bola úradom schválená a do vozidla inštalovaná 12. júla 2016, teda ešte predtým ako žalobca vozidlo nadobudol.
- 4 Po aktualizácii vo vozidle nesporne existuje takzvané teplotné okno (znižovanie recirkulácie výfukových plynov v závislosti od vonkajšej teploty), čo vedie k zvýšenej emisii NOx (oxid dusíka). Žalobca tvrdí, že znižovanie recirkulácie výfukových plynov začína od +20 °C, zatiaľ čo žalovaná neuvádza žiadne teplotné hodnoty.
- 5 Dňa 17. júla 2019 žalobca predal vozidlo za 19 500 eur. Žalobca žalobou uplatňuje nárok na náhradu škody vo výške 8 172,51 eura, keďže ho žalovaná úmyselne a v rozpore s dobrými mravmi zavádzala. Táto suma sa vypočíta z rozdielu medzi kúpnu a predajnou cenou (31 800 eur – 19 500 eur = 12 300 eur) mínus odškodnenie za používanie vozidla vo výške 4 127,49 eura za 31 086 km najjazdených žalobcom.
- 6 Žalovaná navrhuje žalobu zamietnuť. Tvrdí, že teplotné okno je nevyhnutné na ochranu motora a bezpečnú prevádzku vozidla. Subsidiárne tvrdí, že vytvorenie teplotného okna sa nemá považovať za konanie v rozpore s dobrými mravmi. Žalovaná ďalej uvádza, že žalobcovi už kvôli ďalšiemu predaju nepatrí právo na náhradu škody, žalobca pri ďalšom predaji ani nemusel vziať do úvahy zníženie ceny podmienené rušiacim zariadením. Žalovaná sa navyše odvoláva na námietku premlčania.

- 7 Aj v druhom prípade bolo dotknuté vozidlo Audi Q7 Quattro S-Line Diesel s emisnou triedou Euro 5, vybavené takzvaným teplotným oknom, čo vedie k zvýšenej emisii oxidu dusíka. Žalobca nadobudol vozidlo v predajni automobilov so 108.781 najazdenými kilometrami kúpnu zmluvou z 3. marca 2017 za 30 150,42 eura.
- 8 Žalobca tvrdí, že vozidlo bolo na trh uvedené so zakázaným rušiacim zariadením v zmysle článku 3 bodu 10 v spojení s článkom 5 ods. 2 prvou vetou nariadenia č. 715/2007, a žalovaná ho úmyselne a v rozpore s dobrými mravmi zavádzala a poškodila. Preto požaduje náhradu škody vo výške zaplatenej čistej kúpnej ceny vo výške 30 150,42 eura po odpočítaní náhrady výhod z používania vozidla maximálne však 9 798,01 eura, výmenou za vydanie a prevod vlastníctva vozidla.
- 9 Žalovaná navrhuje žalobu zamietnuť. Zníženie recirkulácie výfukových plynov pri nižších vonkajších teplotách v čase uvedenia [vozidla] na trh zodpovedalo platnej technológii a bolo nevyhnutné na ochranu motora. Žalovaná sa subsidiárne odvoláva na to, že jej konanie sa nemá považovať za konanie v rozpore s dobrými mravmi, keďže žalobcu rozhodne nezavádzala úmyselne, keďže zákony k výnimke článku 5 ods. 2 druhej vety písm. a) nariadenia č. 715/2007 nie sú jednoznačné. Žalobcovi navyše nevznikla žiadna škoda, keďže vozidlo bolo použiteľné a zníženie ceny nebolo očividné.
- 10 V treťom prípade ide rovnako o vozidlo s dieselovým motorom emisnej triedy Euro 5 (Audi A6 Avant 3.0 TDI Multitronic) a teplotné okno. Žalobca vozidlo nadobudol 8. decembra 2015 za 24 580 eur s najazdenými 109 460 km.
- 11 Žalobca sa uvedením vozidla na trh so zakázaným rušiacim zariadením cíti úmyselne a v rozpore s dobrými mravmi zavádzaný a poškodený a preto požaduje náhradu škody vo výške zaplatenej obstarávacej ceny vo výške 24 580 eur pri započítaní odškodnenia za používanie vozidla, ktoré vyplýva z nasledovného vzorca: $75 \% \times \text{kúpna cena} \times (\text{stav kilometrov v okamihu ústneho pojednávania} - \text{stav kilometrov pri kúpe})$: (celkový kilometrový výkon podľa uváženia súdu mínus stav kilometrov pri kúpe), výmenou za vydanie a prevod vlastníctva vozidla. Zameranie odškodnenia za používanie na 75 % podiele z kúpnej ceny odôvodňuje tým, že kúpna cena bola z dôvodu rušiaceho zariadenia nadmerne vysoká.
- 12 Žalovaná navrhuje žalobu zamietnuť. Popiera podmienky náhrady škody rovnakými tvrdeniami ako v druhom konaní. K výhode z používania žalovaná uvádza, že sa má určiť na základe obstarávacej ceny.

Zhrnutie odôvodnenia návrhu na začatie prejudiciálneho konania

- 13 O prvej až štvrtej otázke: Tvrdenia vnútroštátneho súdu k prvej až štvrtej otázke v zásade zodpovedajú tým k prvej až štvrtej prejudiciálnej otázke návrhu na začatie prejudiciálneho konania C-100/21 (k tomu pozri body 12 až 24 Zhrnutia návrhu na začatie prejudiciálneho konania C-100/21).

- 14 Podľa názoru vnútroštátneho súdu existuje možný nárok na náhradu škody jednotlivých žalobcov voči jednotlivým žalovaným podľa § 823 ods. 2 BGB, ak sú odpovede na prvú a druhú a/alebo tretiu a štvrtú otázku kladné. Mnohé svedčí v prospech toho, že takýto nárok by v predložených konaniach existoval.
- 15 Vnútroštátny súd doplňujúco uvádza, že existuje zavinenie žalovanej, keďže pre zavinenie platia objektívne kritéria náležitej starostlivosti, a existuje povinnosť oboznamovania sa s platnými právnymi predpismi. Povinný subjekt v zásade sám znáša riziko omylu o právnej situácii. Jednotlivé žalované totiž musia počítať s možnosťou, že ich právny názor o teplotnom okne je nesprávny. Podľa judikatúry koná dlžník nedbanlivo spravidla už vtedy, ak sa zreteľne pohybuje na hranici toho, čo je právne prípustné, pričom musí vziať do úvahy posúdenie právnej prípustnosti sporného konania, ktoré je odlišné od vlastného posúdenia. Dlžník nesmie riziko spornej právnej situácie posunúť veriteľovi. Preto sa nedbanlivé konanie v predmetných prípadoch môže potvrdiť už vtedy, ak príslušný úrad udelil typové schválenie pre model vozidla alebo schválil aktualizáciu a neskôr vyšlo najavo, že právne podmienky pre to neexistovali.
- 16 O piatej a šiestej prejudiciálnej otázke: Ak by v zásade existovala zodpovednosť žalovanej, vzniká v druhom a treťom prípade otázka, či a v akom rozsahu sa má na nárok na náhradu škody započítať výhoda z používania, ktorú jednotliví žalobcovia získali. Tvrdenia k piatej a šiestej prejudiciálnej otázke zodpovedajú tým k piatej a šiestej prejudiciálnej otázke v návrhu na začatie prejudiciálneho konania C-100/21 (k tomu pozri body 25 až 28 zhrnutia návrhu na začatie prejudiciálneho konania C-100/21).
- 17 Ak je odpoveď na piatu otázku kladná, žalobcovia v druhom a treťom prípade si nemusia započítať žiadnu výhodu z používania. Ak je odpoveď na šiestu otázku kladná, musí sa zistiť alebo odhadnúť zníženie hodnoty vozidla vyplývajúce z rušiaceho zariadenia a odpočítať od kúpnej ceny. Výhoda z používania za najazdené kilometre, ktorá sa má započítať, by sa potom mala riadiť touto hodnotou.
- 18 O siedmej otázke: Táto otázka sa tak ako siedma otázka návrhu na začatie prejudiciálneho konania C-100/21 týka oprávnenia samosudcu podať Súdnemu dvoru otázky na prejudiciálne rozhodnutie (aj k tomu pozri body 30 až 36 zhrnutia návrhu na začatie prejudiciálneho konania C-100/21).
- 19 Vnútroštátny súd poukazuje na to, že samosudca, ktorý je príslušný v predmetnom prípade a ktorému bolo komorou prenechané rozhodnutie o spore, je podľa § 348 ods. 3 bodu 2 ZPO v prípade zásadného významu veci povinný predložiť vec komore, ktorá potom musí rozhodnúť, či vec prevezme. Vo vnútroštátnej judikatúre a právnej literatúre sa prevažne zastáva názor, že o vec zásadného významu ide vtedy, ak do úvahy prichádza návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ. Samosudca pri tom nemá žiadnu voľnú úvahu. V judikatúre a literatúre sa porušenie § 348 ods. 2 ZPO považuje za porušenie

ústavného princípu zákonného sudcu podľa článku 101 ods. 2 druhej vety GG. Podľa tohto názoru by samosudca v tomto prípade nerozhodol ako zákonný sudca.

- 20 Keďže [vnútroštátny súd] zastáva stanovisko, že podľa práva Únie naopak nepochybne existuje oprávnenie príslušného samosudcu podať návrh na začatie prejudiciálneho konania, vnútroštátny súd považuje za nevyhnutné, aby Súdny dvor určil prednosť článku 267 ods. 2 ZFEÚ voči § 348 ods. 3 bodu 2 ZPO.
- 21 Návrh na začatie prejudiciálneho rozhodnutia má totiž význam aj pre mnohé ďalšie konania prebiehajúce pred samosudcom, v ktorých držitelia vozidiel požadujú náhradu škody od výrobcu z dôvodu existencie rušiacего zariadenia. Ak by samosudca v týchto prípadoch musel konanie podľa § 348 ods. 3 bodu 2 ZPO predložiť komore na rozhodnutie o prevzatí, predtým ako môže vydať návrh na začatie prejudiciálneho konania, k návrhu na začatie prejudiciálneho konania by prípadne nikdy nedošlo, keďže by komora z dôvodov účelnosti mohla od návrhu na začatie prejudiciálneho konania upustiť. Komora by napríklad mohla od návrhu na začatie prejudiciálneho konania upustiť s argumentom, že najneskôr Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor, Nemecko) je podľa článku 267 ods. 3 ZFEÚ povinný podať návrh na začatie prejudiciálneho konania.
- 22 Vnútroštátny súd nakoniec poukazuje na to, že všetky predložené otázky sa takmer doslovne zhodujú s otázkami v návrhu na začatie prejudiciálneho konania C-100/21. Navyše prvá prejudiciálna otázka návrhu na začatie prejudiciálneho konania C-276/20 sa čiastočne prekrýva s piatou a šiestou otázkou predmetného návrhu na začatie prejudiciálneho konania, takže do úvahy by prípadne mohlo prichádzať spojenie a spoločné rozhodnutie vecí. Návrhy na začatie prejudiciálneho konania C-663/19 a C-138/20, ktorých predmetom boli podobné prejudiciálne otázky, sa z dôvodu rozhodnutia vo veci vymazali z registra Súdneho dvora.