



Wirtschaftsverband
der Rechtsanwälte

Sitz der Gesellschaft

Wirtschaftsverband der
Rechtsanwälte (WVR) e.V.
Märkisches Ufer 38/40
10179 Berlin

E-Mail

info@wirtschaftsverband-der-
rechtsanwaelte.de

Internet

www.wirtschaftsverband-der-
rechtsanwaelte.de

Vorstand

Dr. Florian Gaibler
(Vorstandssprecher),
Christina Oberdorfer
(Stellv. Vorstandssprecherin)
Philipp Caba
(Stellv. Vorstandssprecher)

Bankverbindung

Stadtsparkasse Augsburg
DE77 7205 0000 0252 5194 83
AUGSDE77XXX

Empirický průzkum pro realizaci Rozsudek ESD ze dne 21. března 2023, Rs. C-100/21 v němčiněObčanské soudnictví do 31. května 2025 (Skandál s emisemi dieselových motorů)

Berlín, 13. června 2025

A. Úvod

Wirtschaftsverband der Rechtsanwälte (WVR) e.V., zkoumal ekonomické výsledky německé judikace pro žalobce ve věci **dieselových motorů** s ohledem na implementaci rozsudku Evropského soudního dvora (ESD) ze dne 21. března 2023 (C-100/21 emisní skandál) a provedl průzkum údajů jednotlivých členů z celkem 2 524 soudních řízení v období od 1. ledna 2024 do 31. května 2025.

Wirtschaftsverband der Rechtsanwälte (WVR) e.V. je sdružení v současnosti 13 advokátních kanceláří, které působí mimo jiné na straně kupujících vozidel postižených emisním skandálem a spolupracují v oblasti právní ochrany a soudních sporů s cílem vytvořit protiváhu finančně a strukturálně silnějším protivníkům v soudních sporech a jejich zmocněncům v zájmu rovnosti zbraní.

Výsledkem je "**Empirický právní přehled německé judikatury týkající se provádění rozsudku Soudního dvora EU ze dne 21. března 2023, C-100/21 (skandál s emisemi dieselových motorů)**", který byl zveřejněn 13. června 2025. K empirickým přehledům **jsou připojeny** odkazy na jednotlivé případy v **příloze**, jakož i komentáře Wirtschaftsverband der Rechtsanwälte (WVR) e.V. k historickému kontextu vnitrostátní judikatury a právní kategorizace:

Obsah

A. Úvod	2
B. Empirický sběr právních údajů pro provádění rozsudku ESD C-100/21 vnitrostátními soudy	3
I. Prehistorie	3
II. Předmět šetření	4
III. Empirické hodnocení WVR	5
a. Převažující porážka v obou případech	5
b. Nevyhnutelný omyl při zákazu	6
(1) Vysvětlení	6
(2) Empirické hodnocení	7
(3) Právní kategorizace	8
c. Ekonomický neúspěch systému	8
(1) Omezení nároku na náhradu škody na maximálně 15 % kupní ceny.	9
(a) Vysvětlení	9
(b) Empirické hodnocení	9
(c) Právní kategorizace	10
(2) Dvojí vyrovnání dávek	10
(a) Vysvětlení	10
(b) Empirické hodnocení	10
(c) Právní kategorizace	12
(3) Rozdělení nákladů řízení	13
(a) Vysvětlení	13
(b) Empirické hodnocení	14
(c) Právní kategorizace	17
d. Výsledek hodnocení	17
IV. Závěr	18

B. Empirické hodnocení německé judikatury týkající se provádění rozsudku ESD ze dne 21. března 2023, věc C-100/21.

I. Předchozí historie

Na začátku roku 2023 probíhalo u německých civilních soudů několik desítek tisíc individuálních žalob proti výrobcům automobilů. Ve stejné době již společnost Deutsche Umwelthilfe e.V. podávala žaloby proti Spolkové republice Německo (Spolkovému úřadu pro motorovou dopravu) v četných správních soudních řízeních u Správního soudu a Vyššího správního soudu ve Šlesvicku na základě oznámení vydaných pro aktualizace softwaru a schválení typu, zatímco trestní vyšetřování proti celé řadě vysoce postavených inženýrů, manažerů a členů představenstva, kteří hráli klíčovou roli při manipulaci s emisemi, pomalu postupovalo.

V rozsudku ze dne 21. března 2023, věc č. C-100/21, Soudní dvůr EU nakonec konstatoval, že názor Spolkového soudního dvora (BGH) je neslučitelný se skutečným stavem podle práva EU. BGH až do konce zastával názor, že nárok na náhradu škody podle § 823 odst. 2 BGB ve spojení s čl. 5 odst. 2 nařízení (ES) č. 715/2007 z důvodu nedostatku kvality ochranného práva je natolik zjevně vyloučen, že odmítl jakékoli postoupení věci Soudnímu dvoru EU s odkazem na judikaturu Soudního dvora "acte clair".

V rozsudku ze dne 26. června 2023, sp. zn. Vla ZR 335/21, musel BGH v reakci na rozhodnutí Soudního dvora EU opustit svůj předchozí právní názor. Potvrdil, že příslušné normy práva EU jsou "ochrannými zákony" sloužícími kupujícímu vozidla ve smyslu § 823 odst. 2 BGB. BGH však výsledek svého původního právního názoru, který byl v rozporu s právem EU, zachoval jiným způsobem: jednak tím, že výrobcům přiznal možnost exkulpace prostřednictvím právního pojmu tzv. neodvratitelného omylu zákazu, pokud by výrobce vozidla mohl předpokládat, že protiprávní poruchové zařízení nebude Spolkovým úřadem pro motorovou dopravu kritizováno, což by vyloučilo žalobu ve věci samé. Na druhou stranu to narušilo obecně platnou zásadu úplné reparace na straně právních důsledků, a tím oslabilo effet utile.¹

Svou judikaturou o omezení nároků na 5 % až 15 %, o narovnání dávek za používání motorového vozidla a o rozdělení nákladů řízení zajistil, že ačkoli řízení lze nyní právně vyhrát ve věci samé, ekonomický výsledek pro žalobce téměř ve všech řízeních probíhajících v době jeho rozhodování vede ke značným škodám pro žalobce namísto ekonomicky pozitivního výsledku a je strukturálně neefektivní.

Od odhalení manipulací s emisemi ve společnosti Volkswagen AG v roce 2015 je německý systém občanskoprávního soudnictví vystaven výzvě v podobě statisíců individuálních případů týkajících se nafty. Právní zpracování tohoto komplexu v oblasti občanského práva, trestního práva a správního práva není zdaleka dokončeno. Naposledy, 26. května 2020, odsoudil Zemský soud v Braunschweigu po 170 dnech jednání čtyři bývalé manažery společnosti Volkswagen k několikaletým trestům odnětí svobody.²

Pokud jde o právní otázky, které se týkají mnoha jednotlivých případů nebo celého odvětví, obavy z přelomových rozhodnutí v minulosti pravidelně vedly finančně silné strany sporu k tomu, aby zabránily předložení věci Soudnímu dvoru vnitrostátním soudem, nebo pokud se to nepodařilo, aby

¹ srov. rozsudek ESD ze dne 19. listopadu 1991, C-6/90 - Francovich, bod 31 a násled.

² viz rozsudek Zemského soudu v Braunschweigu ze dne 26. května 2020, č. j.: 6 KLS 411 Js 49032/15 (23/19) <https://www.lto.de/recht/kanzleien-unternehmen/k/dieselskandal-straftprozess-lq-braunschweig-manager-vw-6kls-411-js-49032/15-2319>.

zabránilo rozhodnutí Soudního dvora. **V letech 2024 a 2025 pouze společnosti Volkswagen AG a Mercedes Benz Group AG stáhly ze Soudního dvora zde známá řízení C-251/23, C-308/23, C-592/23, C-667/23, C-668/23, C-751/24 tím, že žalobcům vyplatily přemrštěné odškodnění, v některých případech pod přísnou povinností mlčenlivosti.** Díky žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce podané Zemským soudem v Ravensburgu ze dne 27. října 2023 (věc C-666/23) bude nyní Soudní dvůr v roce 2025 znovu vyzván, aby se vyjádřil k výkladu práva EU v případě vozidel se vznětovými motory s nedovoleným poruchovým zařízením. Soudní dvůr přitom bude mít možnost dále rozvinout svou předchozí judikaturu (naposledy věc C-100/21).

Podezření na kartelovou dohodu německých výrobců automobilů s cílem zmařit nové rozhodnutí Evropského soudního dvora je již předmětem stížnosti v oblasti hospodářské soutěže, kterou Komisi EU podal rakouský právník Mag. Poduschka, který zastupuje řadu postižených majitelů vozidel.³

II. Předmět šetření

Tento sběr empirických dat se zaměřuje na rozhodnutí a odůvodnění německých civilních soudů v návaznosti na rozsudek ESD ze dne 21. března 2023 a BGH ze dne 26. června 2023, pokud jde o

1. **právní koncept tzv. nevyhnutelného omylu při zákazu,**
2. **hospodářský výsledek soudních sporů pro žalobce tím, že**
 - a. **omezení nároku na náhradu škody na maximálně 15 % kupní ceny,**
 - b. **dvojit vyrovnaní dávek prostřednictvím náhrady za užívání,**
 - c. **rozdělení nákladů řízení v neprospěch žalobců.**

Byla analyzována judikatura německých civilních soudů v tzv. dieselových věcech pro porušení práva Unie v oblasti životního prostředí ve smyslu čl. 18 odst. 1, čl. 26 odst. 1 a čl. 46 směrnice 2007/46/ES ve spojení s čl. 5 odst. 2 nařízení (ES) č. 715/2007.

Celkem bylo analyzováno **2 524 soudních rozhodnutí** v tzv. dieselových případech. Všechna tato rozhodnutí spadají do tzv. **hodnotícího období od 1. ledna 2024 do 31. května 2025.** Bylo zkoumáno **1 170 soudních rozhodnutí** německých místních a krajských soudů v rámci **prvního stupně** a **1 354 odvolacích rozhodnutí** krajských soudů a převážně vyšších krajských soudů. Předmětem sporu byla ve všech případech náhrada škody podle občanského práva, která skutečně vznikla kupujícímu vozidlu vybaveného nepovoleným poruchovým zařízením ve smyslu čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007.⁴

³ viz <https://poduschka.com/brisanter-kartellverdacht-im-abgasskandal/>

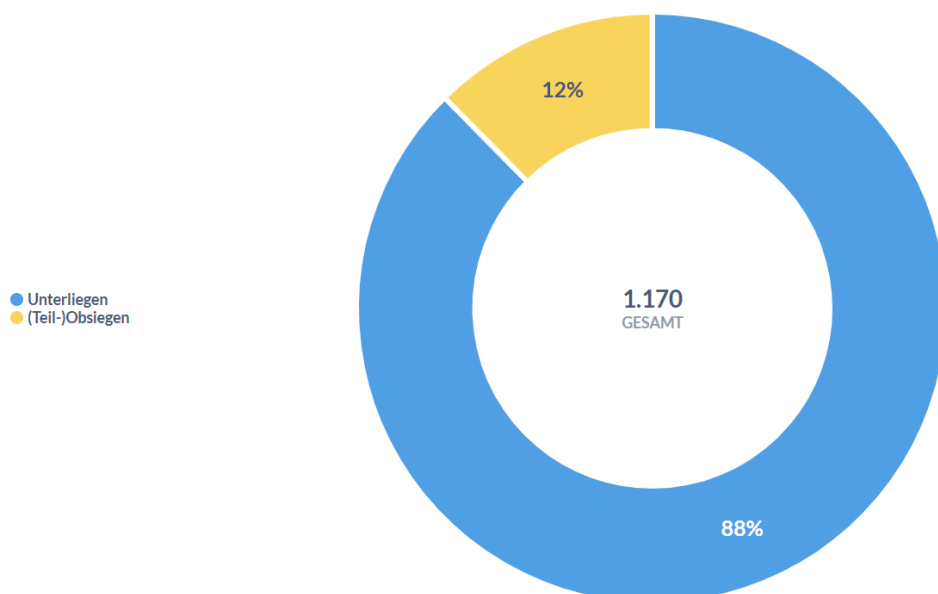
⁴ viz **příloha** této případové studie z 31. května 2025 ve formátu PDF: Výsledky šetření a případová studie

III. Empirické hodnocení WVR

a. Převažující porážka v obou případech

Ve sledovaném období soudy prvního stupně zamítly žaloby žalobců v plném rozsahu v **1 025** z **1 170** analyzovaných řízení. To odpovídá podílu **88 %** analyzovaných prvoinstančních rozhodnutí.

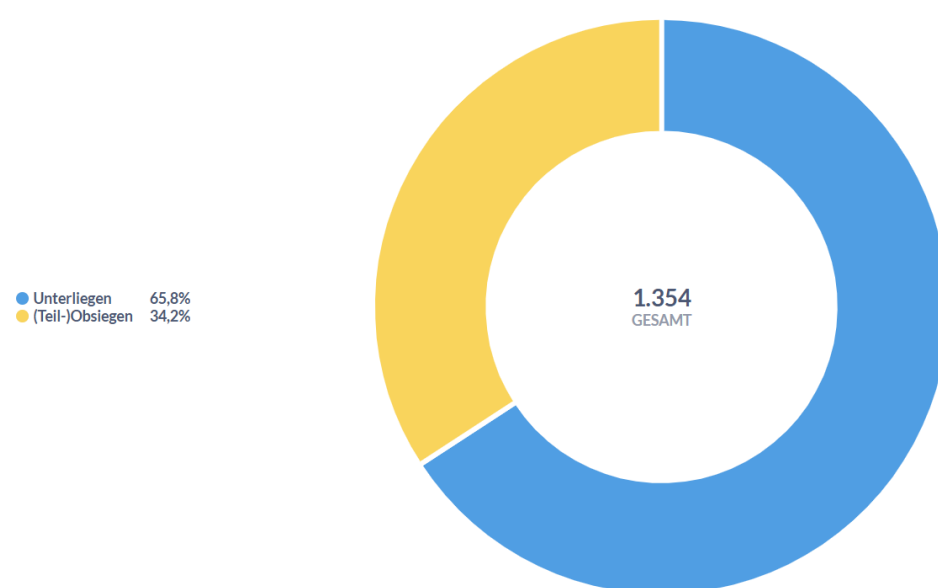
10



Obrázek 1: Poměr plných porážek a částečných vítězství v první instanci

Rozhodnutí v odvolací instanci nebyla ve sledovaném období pro žalobce výrazně příznivější. Nároky odběratelů motorové nafty však byly v **891** z **1 354** analyzovaných odvolacích řízení rovněž zcela zamítnuty. To odpovídá míře zamítnutí **66 %** rozhodnutí odvolacího soudu. **Ve 463** případech (**34 %**) analyzovaných rozhodnutí přiznal odvolací soud žalobcům alespoň částečnou náhradu škody.

11



Obrázek 2: Poměr plné porážky a částečného vítězství v odvolací instanci

V celkem **1 916** z **2 524** (**76 %**) analyzovaných soudních rozhodnutí obou stupňů, v nichž byla žaloba podána proti žalovanému výrobcí vozidel z důvodu porušení práva Unie v rozporu s čl. 18

odst. 1, čl. 26 odst. 1 a čl. 46 směrnice 2007/46/ES ve spojení s čl. 5 odst. 2 nařízení (ES) č. 715/2007, tak nebylo poškozeným žalobcům přiznáno žádné odškodnění.

Ve zbývajících **608 (24 %)** rozhodnutích soud přiznal žalobcům nárok na náhradu škody. Je však třeba poznamenat, že ve všech těchto případech byla žalobcům přiznána poměrná část nákladů řízení, která buď převyšovala nárok na náhradu škody, nebo jej snižovala na nulu, nebo jej snižovala tak výrazně, že nárok na náhradu škody byl nakonec marginalizován.

12

b. Nevyhnutelná chyba zákazu

(1) Vysvětlení

Spolkový soudní dvůr ve svém rozsudku ze dne 26. června 2023 otevřel možnost exkulpace, která má výrobce vozidla zprostit odpovědnosti za sofistikované poruchové zařízení, pokud se pouze dostatečně pevně domníval, že jeho poruchové zařízení je schválně, bez ohledu na to, zda bylo skutečně schváleno (tzv. "nevyhnutelná chyba při zákazu"). Řada národních specializovaných soudů tento typ vyloučení odpovědnosti (ve prospěch původce škody s mylnou představou) stále nadměrně využívá.

13

To lze jasně demonstrovat na následujících příkladech:

14

- 1) OLG Brandenburg, nařízení ve smyslu § 522 odst. 2 ZPO ze dne 22. února 2024, čj. 11 U 291/23:

"Pokud zejména KBA jako příslušný orgán pro schvalování typu po vlastním přezkoumání sám předpokládá přípustnost "tepelného okna", nelze po žalovaném požadovat, aby provedl jiné posouzení. V takovém případě se spíše jedná o nevyhnutelnou chybu zákazu."

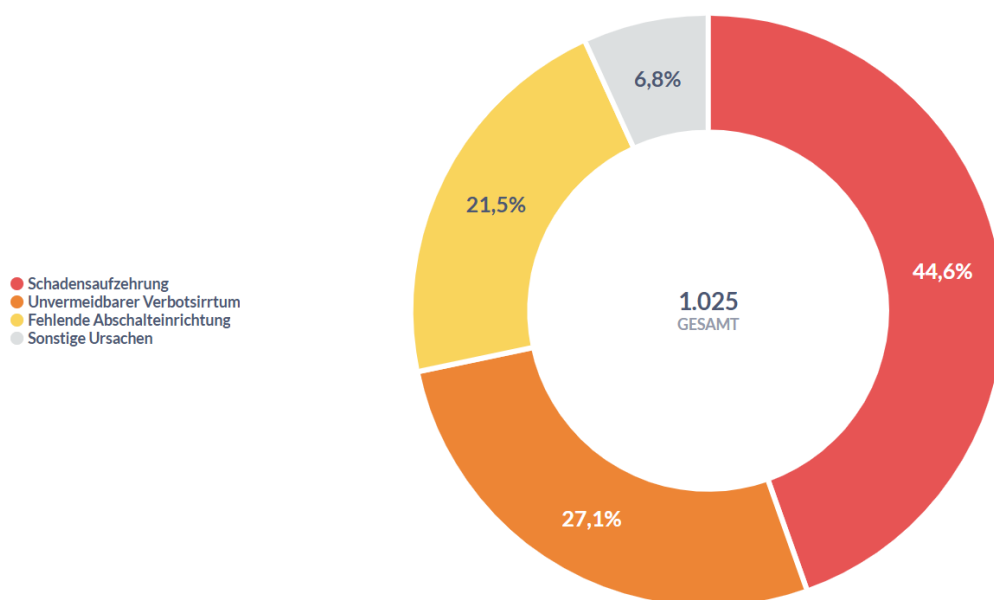
- 2) OLG Stuttgart, příkaz ve smyslu § 522 (2) ZPO ze dne 13. května 2024, 16a U 2293/21:

"Přerušení řízení podle § 148 ZPO nepřichází v úvahu. (...) Totéž platí pro otázku, zda neodstranitelný omyl zákazu ruší vytýkané pochybení. V rozsudku ze dne 26. června 2023 - VIa ZR 335/21 - bod 36 a násl. soud BGH výslovně uvedl, že odpovědnost za vydání nesprávného osvědčení o shodě vyžaduje zavinění, přičemž postačí nedbalost. BGH výslovně uvádí: "Právo Spolkové republiky Německo, které je zde jediným dotčeným právem pro odůvodnění nároku na náhradu škody požadovaného Evropským soudním dvorem, však neposkytuje právní základ pro odpovědnost za škodu nezávisle na zavinění výrobce vozidla, a to bez ohledu na neexistenci zvláštního právního vztahu mezi stranami". Nelze předpokládat, že by Soudní dvůr EU vznesl námitky proti provedení svého rozsudku ze dne 21. března 2023 - C-100/21 - ze strany BGH. ESD navíc vyjasnil všechny právní otázky."

(2) Empirické hodnocení

Z 1 170 analyzovaných prvoinstančních soudních rozhodnutí 1 025 (88 %) zamítly okresní a krajské soudy nárok žalobce na náhradu škody. **Z těchto 1 025 rozsudků, kterými byly zamítnuty nároky v prvním stupni, byl nárok zamítnut v meritu věci celkem v 278 případech (27 %) z důvodu tzv. nevyhnutelné chyby zázaku ze strany výrobce vozidla.**

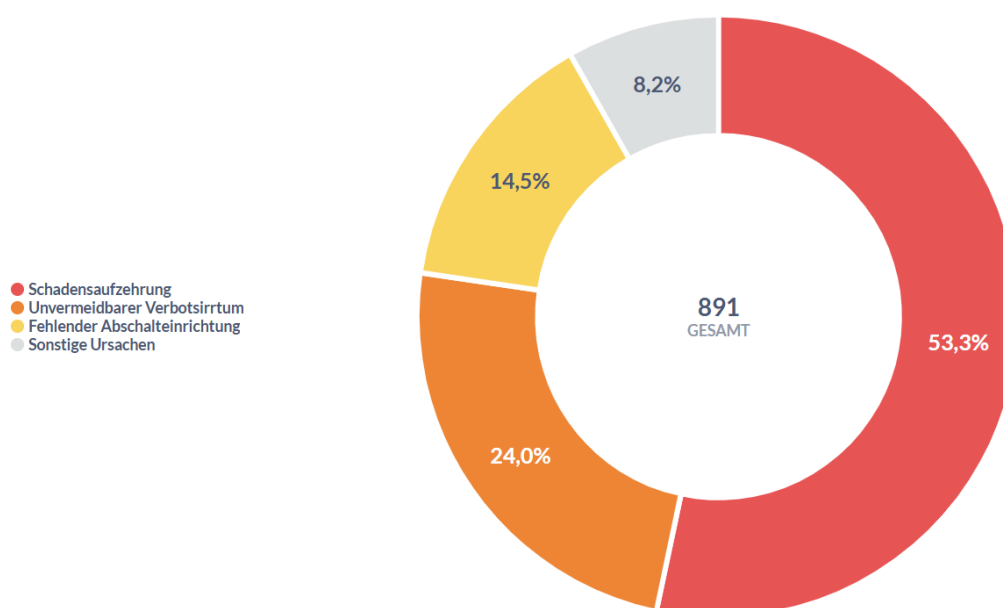
15



Obrázek 3: Důvody prohry v 1. instanci

Z celkového počtu 1 354 analyzovaných rozhodnutí o odvolání zamítly vnitrostátní odvolací soudy nárok žalobce na náhradu škody v 891 případech (66 %). **Z těchto 891 odvolacích rozhodnutí o zamítnutí nároku byl nárok zamítnut ve věci samé celkem ve 214 případech (24 %) z důvodu tzv. nevyhnutelné chyby na straně výrobce vozidla.**

16



Obrázek 4: Důvody prohry v odvolacím řízení (2. instance)

(3) Právní kategorizace

V rozsudku ze dne 26. června 2023, věc č. VIa ZR 335/21, bod 64, BGH odůvodňuje "nevyhnutelnou chybu zákazů" takto: 17

"Výrobce vozidla může prokázat nevyhnutelnost (...) zakázané chyby na jedné straně prostřednictvím skutečně uděleného ES schválení typu, pokud se toto ES schválení typu vztahuje na použité nepovolené odpojovací zařízení ve všech jeho příslušných podrobnostech v souladu s čl. 5 odst. 2 nařízení (ES) č. 715/2007. ES schválení typu se však v takovém případě musí vztahovat na poruchové zařízení v jeho konkrétní konstrukci a musí také zohlednit všechny zjištěné kombinace poruchových zařízení. cc) Nelze-li důkaz předložit tímto způsobem, může výrobce vozidla naopak prokázat a případně doložit, že jeho právní výklad čl. 5 odst. 2 nařízení (ES) 64 65 - 36 - č. 715/2007 by byl orgánem odpovědným za ES schválení typu nebo za následná opatření potvrzen, pokud by provedl příslušné šetření (hypotetické schválení). Pokud je jisté, že dostatečné šetření ze strany delikventa, který byl vystaven zákazovému omylu, by potvrdilo jeho mylnou představu, je odpovědnost podle § 823 odst. 2 BGB v důsledku nevyhnutelného zákazového omylu vyloučena, i když delikvent takové šetření neprovedl (rozsudek BGH ze dne 27. června 2017 - VI ZR 424/16, NJW-RR 2017, 1004 marginální č. 16)."

Značné pochybnosti o slučitelnosti tzv. zákazové chyby, která zcela vylučuje odpovědnost výrobce vozidla, s právem Unie vyplývají ze skutečnosti, že taková zákazová chyba - jak je zde uvedeno - již nepředstavuje vzácný výjimečný případ, ale je schematicky předpokládána ve značném počtu případů. Schválení typu se z definice vztahuje na typ vozidla, tj. na vozidla třídy vozidel, která se neliší z hlediska určitých podstatných vlastností, čl. 2 odst. 1, čl. 3 č. 3, 17 směrnice 2007/46, takže o přípustné výjimce již nemůže být řeč, neboť jinak by byla zásada účinnosti neoprávněně narušena. 18

Vyloučení náhrady škody na základě hypotetického úředního rozhodnutí se jeví jako nedostatečné, aniž by bylo zjištěno, jakou vědomost o možném protiprávním jednání měl sám delikvent. Pokud výrobce vozidla věděl z jiných zdrojů, že použití použitého poruchového zařízení může porušit právní ustanovení použitelná v rámci schválení typu, není výrobce natolik hoden ochrany, aby ho úřední povolení mohlo výjimečně zprostit odpovědnosti. Zásada účinnosti rovněž hovoří proti zohlednění hypotetického povolení. Pokud by členský stát tímto způsobem ve velké míře přiznal výrobcí vozidla nevyhnutelnou chybu v zákazu, dotčené poškozené strany by nedostaly žádnou náhradu. Přiměřenost výše odškodnění a také odrazující účinek sankcí za přestupky, jak je považuje Soudní dvůr za nezbytné, by již nebyly zaručeny.⁵ Kromě toho v právu Unie neexistuje žádný hypotetický typ povolení. Spíše se v zásadě uplatňuje požadavek na povolení. Vyloučení nároku na náhradu škody způsobené použitím nepovolených poruchových zařízení na základě "hypotetického" typového schválení by tedy o to více porušovalo zásadu efektivit. 19

c. Ekonomický neúspěch se systémem

Soudní dvůr ve své judikatuře jasně uvedl, že **vnitrostátní právní úprava, která prakticky znemožňuje nebo nadměrně ztěžuje kupujícímu motorového vozidla získat přiměřenou** 20

⁵ viz rozsudek ESD ze dne 21. března 2023, Mercedes-Benz Group, věc C-100/21, body 90 a 96.

náhradu škody utrpěné v důsledku toho, že výrobce tohoto vozidla porušil zákaz stanovený v čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007, **je neslučitelná s právem Unie vyšší právní síly**.⁶

Článek 13 nařízení 715/2007/ES dále stanoví, že sankce za porušení tohoto nařízení musí být "účinné, přiměřené a odrazující".⁷ V praxi tomu tak však není. 21

Pokud soudy dospějí k rozsudku, vede kumulativní účinek horní hranice náhrady škody ve výši 5 % až 15 %, faktického dvojího započtení užítu a rozdělení soudních nákladů podle německého vnitrostátního práva v souladu s německým občanským soudním řádem z roku 1879 (§ 92) k tomu, že ekonomický úspěch v řízení leží na straně pachatele deliktu, a nikoli na straně poškozeného. 22

(1) Omezení nároku na náhradu škody na maximálně 15 % kupní ceny.

(a) Vysvětlení

Podle Spolkového soudního dvora musí soud odhadnout výši rozdílné škody podle vlastního uvážení s přihlédnutím ke všem okolnostem (§ 287 ZPO). Je třeba poznamenat, že odhadovaná škoda musí z důvodu účinnosti podle práva EU činit nejméně 5 % zaplacené kupní ceny, nesmí však přesáhnout 15 % zaplacené kupní ceny.⁸ BGH odůvodňuje omezení na 15 % následovně: 23

"Naopak náhrada škody, která náleží pouze podle § 823 odst. 2 BGB ve spojení s § 6 odst. 1, § 27 odst. 1 EC-CCT a nikoliv také podle § 826, § 31 BGB, nemůže být z důvodu proporcionality vyšší než 15 % zaplacené kupní ceny. (...) Je tomu tak proto, že odpovědnost podle § 823 odst. 2 BGB se vztahuje na výrobce vozidla i v jiných případech než v případě neravného úmyslného poškození, a to nejen ve vztahu ke kupujícímu nového vozidla, ale i ve vztahu ke každému dalšímu kupujícímu motorového vozidla jako ojetiny."

(b) Empirické hodnocení

Zkoumána byla také konkrétní výše odškodnění přiznaná žalobcům v případě (částečného) vítězství v hodnoceném období od 1. ledna 2024 do 31. května 2025; **stalo se tak celkem v 608 z 2524 případů (24 %) ve všech instancích.** 24

V prvním stupni obdrželi žalobci ve 145 z 1 170 (částečně) úspěšných řízení průměrnou částku odškodnění ve **výši 3 701,13 EUR (medián: 3 319,50 EUR)**. Tyto příjmy jsou však kompenzovány průměrnou kupní cenou 39 913,43 EUR (medián: 36 141,55 EUR). V důsledku toho bylo žalobcům v případech, které byly z jejich pohledu úspěšné, přiznáno jako odškodnění **v průměru a mediánu pouze cca 9,2 % kupní ceny.** 25

V odvolací instanci bylo v případě tzv. (částečného) vítězství přiznáno odškodnění **v průměrné výši 3 764,27 EUR (medián: 3 052,20 EUR) (ve 463 z 1 354 analyzovaných rozhodnutí)**. V případech, z nichž tato rozhodnutí vycházela, činila průměrná pořizovací cena vozidel 40 013,23 EUR (medián: 37 674,96 EUR). V odvolacích řízeních, která byla úspěšná z hlediska podstaty i výše, tak bylo žalobcům přiznáno v průměru 9,4 % kupní ceny (medián: 8,1 %) jako odškodnění. 26

⁶ Srov. rozsudek ESD ze dne 21. března 2023, Mercedes-Benz Group, věc C-100/21, bod 93.

⁷ Srov. také stejné znění článku 13 směrnice 2005/29/ES o nekalých obchodních praktikách a rozsudek ESD, bod 90.

⁸ Viz rozsudek BGH ze dne 26. června 2023, č. j. VIa ZR 335/21, bod 71 a násled.

Převažující náklady řízení, které musí nést poškozený nabyvatel vozidla a žalobce podle vnitrostátního práva občanského soudního řízení (§ 92 ZPO), však následně opět snížily dříve přiznanou částku odškodnění, nebo ji dokonce překročily (viz níže **oddíl B.III.c. bod 3 písm. b)**).

(c) Právní kategorizace

V některých publikacích se objevují pochybnosti o tom, zda jsou požadavky BGH slučitelné se zásadou účinnosti podle práva EU. Nelze totiž předpokládat, že by "poplatek" ve výši až 15 % kupní ceny zabránil výrobcům vozidel v používání nepovolených poruchových zařízení (Horáček, VuR 2023, 337 [345]).

Je také překvapivé, že BGH při stanovení přísné 15% hranice ani slovem nezmínil rozhodnutí správního soudu ve Šlesvicku z 20. února 2023 o poruchových zařízeních závislých na teplotě, které bylo vydáno několik měsíců před rozhodnutím z 26. června 2023 a které výrazně zvýšilo pravděpodobnost vyřazení (nebo nákladné hardwarové modernizace) dotčených vozidel z provozu.⁹ V souladu s tím lze pochybovat o tom, zda "s ohledem na nejnovější rozhodnutí správních soudů" je důležité hledisko pravděpodobnosti vyřazení z provozu "plně pokryto horní hranicí 15 %".¹⁰

(2) Dvojí vyrovnání dávek

(a) Vysvětlení

Podle rozhodnutí BGH ze dne 26. června 2023, sp. zn. VIa ZR 335/21, musí být poškozenému žalobci rovněž proveden zápočet dávek za účelem snížení škody (tzv. dorovnání dávek). Výhody, které mají být vyrovnány, zahrnují zpočátku zůstatkovou hodnotu vozidla v době rozhodnutí soudu. To platí i v případě, že vozidlo nebylo prodáno, a tudíž nebyla kapitalizována žádná zůstatková hodnota, která však zůstává fiktivní. Dále se zohledňuje peněžní hodnota podle následujícího vzorce, která by měla odpovídat podílu spotřeby vozidla (tzv. lineární náhrada za užívání):

$$(\text{Kaufpreis} \times \text{gefahrenen Kilometer}) \div (\text{erwartete Gesamtleistung} - \text{Kilometer bei Kauf})$$

Pokud součet zůstatkové hodnoty a náhrady za používání převyšuje hodnotu vozidla v době nákupu, sníží se náhrada o převyšující částku. Pokud toto snížení přesáhne výši celého nároku, je nárok plně využit.

Výši předpokládaného celkového počtu ujetých kilometrů a zůstatkové hodnoty volně odhadují soudy v rámci diskrečního rozhodnutí vydaného podle vnitrostátního práva občanského soudního řízení (§ 287 ZPO) a obecně se pohybuje mezi 250 a 350 tkm u vozidel s naftovým motorem. Kromě toho se příležitostně předpokládají zvláštní výpočty pro takzvané "zřídkavé řidiče" nebo "obytná hodnota" vozidla, která má být zohledněna a má vliv na snížení nároku.

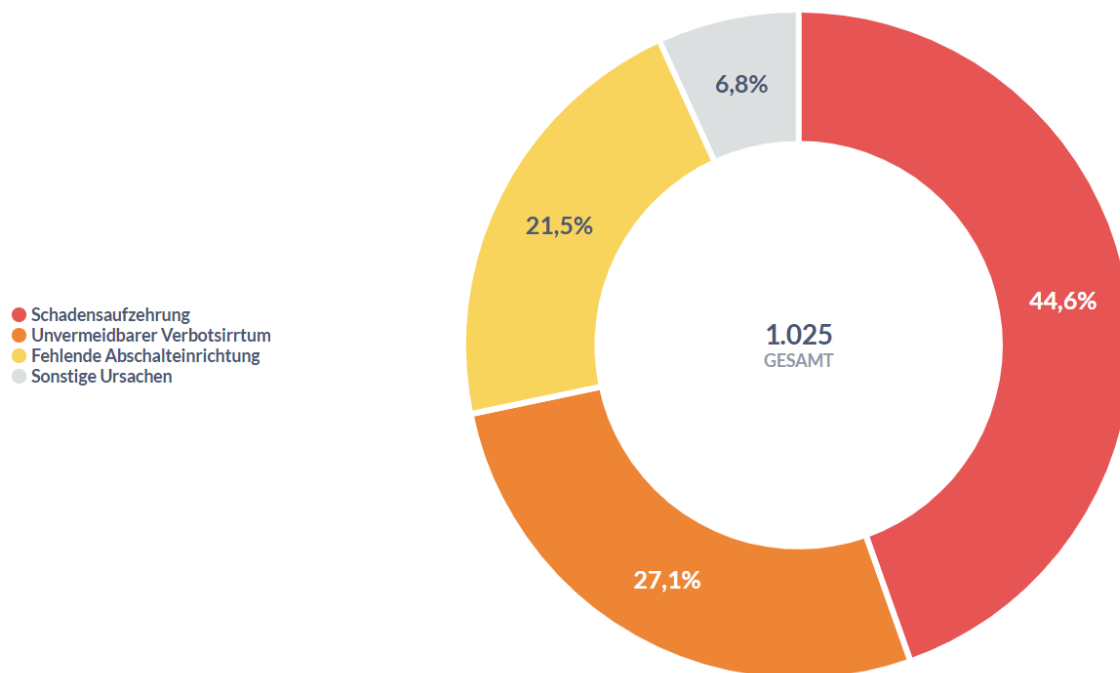
(b) Empirická analýza

Z 1 025 soudních rozhodnutí, kterými byly zamítnuty žaloby v prvním stupni, byl nárok na náhradu škody zamítnut celkem ve **457 případech (45 %)**, přestože výrobce vozidla porušil právo Unie,

⁹ viz VG Schleswig, rozsudek ze dne 20. 2. 2023, 3 A 113/18, ECLI:DE:VGSH:2023:0220.3A113.18.00.

¹⁰ srov. Schaub, NJW 2023, 2236, 2238, odst. 7.

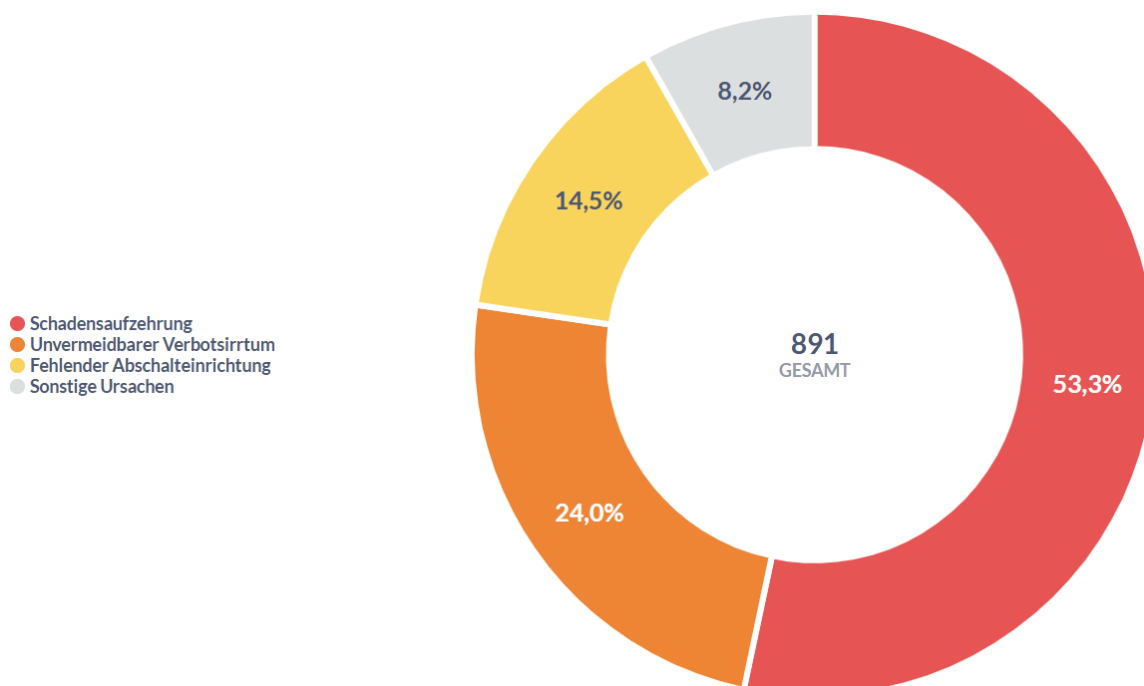
což vedlo ke vzniku odpovědnosti (v důsledku použití nezákonného poruchového zařízení), a to na základě předpokladu, že škoda byla plně absorbována.



Obrázek 5: Důvody prohry v 1. instanci

Z celkového počtu **891 rozhodnutí o odvolání, kterými byly zamítnuty nároky**, byl nárok zamítnut v celkem **475 případech (53 %)**, přestože výrobce vozidla porušil právo Unie (v důsledku použití nepovoleného poruchového zařízení), což vedlo ke vzniku odpovědnosti, a to na základě předpokladu, že škoda byla plně absorbována.

33



Obrázek 6: Důvody prohry v odvolacím řízení (2. instance)

(c) Právní klasifikace

Výhody z užívání a zůstatková hodnota vozidla jsou zohledněny v souladu s judikaturou Spolkového soudního dvora o **deliktních úrocích**¹¹ v roce 2020 a o **rozdílové škodě**¹² v roce 2023 za účelem dvojnásobného snížení škody, pokud převyšují hodnotu vozidla v době uzavření kupní smlouvy (zaplacená kupní cena snížená o výši škody). 34

Kupující vozidla se neobohacuje, když své vozidlo používá. Jeho vozidlo, které již zakoupil za příliš vysokou cenu v důsledku porušení čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007 ze strany výrobce vozidla, ztrácí s každým ujetým kilometrem další hodnotu. Výhoda, kterou má vlastník z užívání, je tedy kompenzována zrcadlovým snížením hodnoty jeho majetku. Započtení těchto výhod z užívání ve prospěch výrobce tedy nepředstavuje odčerpání obohacení na straně kupujícího, ale dvojí zmenšení majetku (jednak ztrátou hodnoty jeho majetku, jednak snížením nároku na náhradu škody). To platí tím spíše, pokud se v průběhu takového odpočtu sníží výše škody na nulu a žalobce musí připustit, aby se od nároku odečetla zůstatková hodnota jeho vozidla, i když ho vůbec neprodal, a tudíž nerealizoval žádný výtěžek z prodeje. 35

V důsledku toho je třeba poznamenat: Započtení výhod z užívání vede k tomu, že náhrada utrpěné škody, kterou vyžaduje právo EU, je od určité vzdálenosti ujeté po koupi prakticky nemožná. 36

V literatuře a částech judikatury je rovněž kritizováno, že BGH aplikací vyrovnání dávek v kombinaci s popřením tzv. deliktního úroku nesprávně posuzuje povahu a funkci práva na náhradu škody, jakož i ústřední hodnoty platného občanského práva a je v rozporu s judikaturou jiných civilních soudů.¹³ **Pokud je totiž deliktní úrok určen k náhradě ztráty použitelnosti (zcela nebo částečně) zabavené hmotné substance a místo peněz nastoupilo vozidlo, které mohli kupující nafty užívat, jedná se při bližším pohledu rovněž o dvojí výpočet náhrady za užívání motorového vozidla na úkor kupujících vozidla, jestliže BGH na jedné straně zohlední abstraktní výhodu užívání na úkor kupujících vozidla a na druhé straně od náhrady, která má být vyplacena, odečte konkrétní náhradu za užívání - vypočtenou na základě ujetých kilometrů a hypotetického celkového počtu kilometrů.**¹⁴ 37

Kromě toho zohlednění zůstatkové hodnoty, která nebyla získána při dalším prodeji, obvykle znamená, že případná rozdílová škoda byla vyčerpána již v době uzavření smlouvy, aniž by kupující se svým vozidlem najel jediný kilometr. Podle názoru BGH je to nicméně v souladu s právem EU s ohledem na požadavek účinných a odrazujících sankcí.¹⁵ 38

BGH odmítá nárok kupujícího vůči výrobcí vozidla na tzv. "úroky z prodlení" podle § 849 BGB od okamžiku poškozujícího úkonu (zaplacení kupní ceny) v případě použití nepovoleného poruchového zařízení. 39

¹¹ viz rozsudek BGH ze dne 30. července 2020, sp. zn. VI ZR VI ZR 397/19, bod 25.

¹² viz rozsudek BGH ze dne 26. června 2023, sp. zn. 335/21, bod 44.

¹³ viz Heese, NJW 2020, 2779 [2784], bod 85.

¹⁴ viz rozsudek OLG Karlsruhe ze dne 19. listopadu 2019, sp. zn. 17 U 146/19, BeckRS 2019, 28963 odst. 116; rozsudek OLG Kolín nad Rýnem ze dne 26. května 2020, sp. zn. 4 U 188/19, BeckRS 2020, 15291 odst. 40; rozsudek OLG Oldenburg ze dne 26. května 2020, sp. zn. 12. března 2020, sp. zn. 14 U 302/19, BeckRS 2020, 3450 odst. 57.

¹⁵ viz rozsudek BGH ze dne 26. června 2023, č. j. VIa ZR 335/21, bod 44, 80.

Je závažný ekonomický rozdíl, zda kupující vozidla obdrží úroky z přeplatku kupní ceny z kupní smlouvy (diferenční škoda) až po letech od data doručení reklamace, nebo zda obdrží úroky z přeplatku kupní ceny již za období od data koupě. Naopak neexistuje žádný objektivní důvod, proč by výrobce vozidla měl mít možnost přeplatek bezúročně využívat po celá léta a operovat s ním, aniž by musel poškozenému vydat vzniklé bezdůvodné obohacení. Je v rozporu s účinnou náhradou vzniklé škody, pokud je nárok na zákonné úroky za období od uzavření kupní smlouvy zamítnut. Peníze vynaložené na vozidlo již kupující od okamžiku zaplacení kupní ceny nemá k dispozici, tj. ztratil využitelnost této částky po zaplacení kupní ceny.

Pravděpodobně by nebylo v souladu se zásadou efektivity podle práva EU a čl. 13 nařízení 715/2007/ES, podle něhož musí být sankce za porušení tohoto nařízení "účinné, přiměřené a odrazující",¹⁶ pokud by škoda vznikla již při uzavření smlouvy o koupi vozidla v rozporu s právem EU z důvodu nadměrné kupní ceny, ale úroky z této škody, konkrétně z nadměrné kupní ceny, by byly přiznány až od okamžiku doručení žaloby, což může být i několik let po vzniku škody. V tomto ohledu se s ohledem na zásadu účinnosti podle práva EU ve spojení s čl. 13 nařízení č. 715/2007/ES je třeba uznat i skutečnost, že porušení nařízení č. 715/2007/ES bylo zaviněné, systematické a probíhalo po delší dobu na úkor velkého počtu kupujících vozidel a že náhrada škody vzniklé v jednotlivém případě zdaleka nedosahuje obecné absorpce tzv. zisku porušitele. Podle práva EU by proto měl být požadován nárok na úroky od okamžiku škodného činu, tj. od koupě vozidla. Vnitrostátní předpisy, které to odmítají a přiznávají úroky až od okamžiku litispendence nebo prodlení, ztěžují účinné vymáhání nároků na náhradu škody a jsou v rozporu se zásadou efektivity a zásadou plné náhrady škody podle čl. 5 odst. 2 nařízení (ES) č. 715/2007.¹⁷ Je přinejmenším sporné, zda je v souladu s právem EU přiznávat kupujícímu vozidla úroky až od okamžiku litispendence nebo později, a nikoliv od okamžiku škodlivého jednání výrobce vozidla. Soudní dvůr v několika rozhodnutích objasnil, že zásada efektivity a zásada plného odškodnění jsou porušeny, pokud vnitrostátní předpisy nebo jejich výklad brání vymáhání nároků podle práva EU.

Soudní dvůr ve své judikatuře zdůrazňuje, že nárok na náhradu škody podle práva EU musí zahrnovat plnou náhradu utrpěné škody. To zahrnuje i právo na úroky od okamžiku škodného jednání, aby byla zajištěna ekonomická rovnost poškozeného. Úroky z prodlení nejsou pouze vedlejším nárokem, ale podstatnou součástí náhrady škody.¹⁸

(3) Rozdělení nákladů řízení

(a) Vysvětlení

S ohledem na rozdělení nákladů řízení podle vnitrostátního občanského soudního řádu (§ 91 a násl. německého občanského soudního řádu) se hospodářský výsledek soudního řízení probíhajícího v době rozhodnutí BGH pravidelně obrací a stává se přímo absurdním. Poškození žalobci proto v kontextu celkového ekonomického posouzení vždy svůj případ prohrají - a to i v případě, že v právním smyslu případ vyhráli. Dochází tak k paradoxní situaci, kterou nelze sladit s požadavky práva EU: **v Německu není výrobce vozidla tím, kdo žalobci škodu nahradí, ale žalobci, kteří v případě vítězství ve sporu odškodní výrobce.**

¹⁶ Srov. také článek 13 směrnice 2005/29/ES o nekalých obchodních praktikách.

¹⁷ Srov. rozsudek ESD ze dne 21. března 2023, Mercedes-Benz Group, věc C-100/21, bod 93.

¹⁸ Viz rozsudky ESD ze dne 13. července 2006, Manfredi a další, C-295/04 až C-298/04, a ze dne 21. prosince 2016, Gutiérrez Naranjo a další, C-154/15, C-307/15 a C-308.

Podle německého občanského práva procesního musí strana, která spor prohrála, nést náklady soudního sporu, a zejména nahradit náklady, které vznikly protistraně, pokud byly nezbytné pro příslušné trestní stíhání nebo právní obhajobu. Tato takzvaná zásada "všechno nebo nic" je upravena v § 91 ZPO. Odchylně od ní se náklady soudního sporu vzájemně započtou nebo poměrně rozdělí, pokud je každá strana v soudním sporu částečně úspěšná a částečně neúspěšná (§ 92 odst. 1 ZPO). Podle toho soud zpravidla stanoví procentní poměr nákladů na základě skutečného poměru mezi vítězstvím a prohrou v hlavním řízení (tzv. základní rozhodnutí o nákladech řízení). 45

Aplikace práva Unie v souladu s výkladovými normami judikatury Soudního dvora ve věci C-100/21 ze dne 21. března 2023 vedla k tomu, že Spolkový soudní dvůr ve svém rozhodnutí ze dne 26. června 2023 stanovil jako horní hranici maximálního nároku 15 %. Odhaduje se však, že v době vydání jeho rozhodnutí probíhalo v Německu až sto tisíc soudních řízení, jejichž předmětem byla žaloba na odstoupení od kupní smlouvy (celková reparace). Po tomto rozhodnutí museli žalobci změnit své nároky z tzv. velké škody na menší škodu (diferenciální škodu). Pokud tak neučinili, byly jejich nároky v plném rozsahu zamítnuty.¹⁹ 46

Ačkoli BGH snížil nárok na náhradu škody na 5 % až 15 % kupní ceny, nevyjádřil se s ohledem na právo EU v tom smyslu, že pokud je výrobce vozidla shledán vinným z použití nepovoleného poruchového zařízení, musí také nést všechny nebo alespoň většinu soudních nákladů. 47

Podle rozhodnutí Spolkového soudního dvora je přeměna nároku, která je z hlediska občanského soudního řízení nezbytná, přípustnou změnou nároku podle německého občanského práva procesního, neboť nárok na tzv. velkou škodu, který se původně opíral především o § 826, § 31 BGB na straně jedné, a nárok na rozdílnou náhradu škody podle § 823 odst. 2 BGB ve spojení s § 6 odst. 1, § 27 odst. 1 EG-FGV na straně druhé, jsou založeny pouze na rozdílných metodách výpočtu škody. Ustanovení §§ 6 odst. 1, 27 odst. 1 EG-FGV jsou na druhé straně založena pouze na rozdílných metodách výpočtu škody, které jsou v podstatě vázány na investici důvěry kupujícího při uzavírání kupní smlouvy.²⁰ 48

Tato změna aplikace se týkala téměř všech případů týkajících se motorové nafty, které byly do 23. června 2023 projednávány německými krajskými soudy, vyššími krajskými soudy a Spolkovým soudním dvorem. Na základě průzkumu mezi svými členy WVR odhaduje, že se jednalo až o 100 000 řízení. Hlavním nárokem na náhradu škody je odstoupení od kupní smlouvy, novým rozdílovým nárokem na náhradu škody je 5 až 15 % kupní ceny. Podle německého práva je měřítkem pro náklady řízení sporná částka. Pokud se žalobce domáhá odstoupení od smlouvy, je spornou hodnotou kupní cena vozidla snižovaná o užitky z užívání.²¹ 49

(b) Empirická analýza

V Německu se náklady soudního řízení odvíjejí od sporné částky a nákladové břemeno příslušné strany sporu se odvíjí od poměru jejího vítězství a prohry. Zde byly analyzovány i poměry nákladů žalobce v případě (částečného) vítězství obsažené v soudních rozhodnutích. 50

¹⁹ viz BGH, rozsudek ze dne 23.4.2024, sp. zn. 1132/22, bod 14.

²⁰ viz rozsudek BGH ze dne 26. června 2023, č. j. VIa ZR 335/21, bod 45.

²¹ viz rozsudek BGH ze dne 25. května 2020, VI ZR 316/20, bod 57.

V průměru nese žalobce 60 % (medián 66 %) nákladů řízení v prvním stupni ve zde analyzovaných úspěšných případech. V případě původní žaloby na zrušení věci s hodnotou sporu o poplatek (kupní cena minus náhrada za užívání) ve výši 30 000 EUR to odpovídá zákonným procesním nákladům ve výši nejméně **6 619,43 EUR** pouze pro první instanci; **z toho musí žalobce nést v průměru 3 971,66 EUR (medián: 4 368,82 EUR).** To znamená, že jeho částka odškodnění je zpravidla zcela spotřebována sdílením nákladů.

51

Prozesskosten	1. Instanz	Berufung	Revision
	30.000,00 €	30.000,00 €	30.000,00 €
▼ Gerichtskosten			
Summe Gerichtskosten	1.347,00 €	1.796,00 €	2.245,00 €
▼ Eigene Anwaltskosten RVG			
Summe eigene Anwaltskosten	2.864,93 €	3.205,86 €	4.342,31 €
▼ Gegnerische Anwaltskosten			
Summe gegnerische Anwaltskosten	2.407,50 €	2.694,00 €	3.649,00 €
Gesamtsumme Prozesskosten	6.619,43 €	7.695,86 €	10.236,31 €
Gesamtsumme alle Instanzen	24.551,60 €		

Obrázek 7: Výpis z kalkulačky nákladů na proces Foris²²

Řízení analyzované v odvolací instanci bylo pro žalobce ještě ekonomicky nevýhodnější, a to i přes jejich právní úspěch ve věci samé. Je tomu tak proto, že procesní náklady uložené žalobcům za obě instance dohromady činily v průměru 81 % (medián: 88 %).

52

Při **původní hodnotě sporu o poplatek 30 000,00 EUR** činily zákonné náklady řízení v obou instancích celkem **14 315,29 EUR**. Ponese-li žalobce v průměru 81 % (medián: 88 %) těchto nákladů, odpovídá to celkovým nákladům ve výši **11 595,38 EUR** (resp. mediánu **12 597,45 EUR**) za soudní řízení zahájené ve dvou instancích. Význam tohoto mnohem většího zatížení žalobce náklady řízení ve srovnání se žalovaným výrobcem vozidel ilustruje zvláště názorně následující příklad:

53

V průměrném případě (kupní cena vozidla 40 013,23 EUR; medián: 37 674,97 EUR) a hodnotě sporu o poplatek 30 000,00 EUR by tedy stěžovatelce byla vůbec přiznána náhrada škody pouze s pravděpodobností 24 %, a to ve výši **3 764,27 EUR** (medián: **3 052,20 EUR**). Tyto výnosy jsou však kompenzovány poměrnými náklady řízení před soudy obou stupňů v celkové výši **11 595,38 EUR** (resp. medián **12 597,45 EUR**) na účet žalobce.

54

²² viz <https://www.foris.com/prozesskostenrechner/>

To znamená, že ve všech případech, kdy se žalobce původně (oprávněně) domáhal zrušení (úplné repaurace) a v průběhu probíhajícího řízení musel svůj nárok změnit v důsledku rozhodnutí BGH ze dne 26. června 2023, převyšují náklady řízení, které mu byly uloženy, přiznanou částku odškodnění v průměru **2,1krát, tj. o 7 831,11 EUR, a mediánově 3,1krát, tj. o 9 545,25 EUR**. Celkově to pro poškozeného kupujícího vozidla znamená jednoznačně negativní celkový ekonomický výsledek, a to i v případě úspěšné žaloby podle práva o odpovědnosti; pro žalobce je tedy jedno, zda jeho žaloba proti výrobcí vozidla bude úspěšná, či nikoliv, neboť v obou případech vyjde naprázdno.

Ekonomická ztráta s poměrem nákladů na úkor žalobce:

I v 145 řízeních, která byla přezkoumána v prvním stupni a v nichž byl žalobce úspěšný (výpočet na základě výše rozsudku a poměru nákladů), vzniká žalobci celková hospodářská ztráta, pokud je nárok uplatněn oprávněně.

I. První instance (náklady řízení: 6 619,43 EUR)

Nákladová položka	průměr	Medián
Výše odškodnění po vynesení rozsudku	3 701,13 EUR	3 319,50 EUR
Náklady na soudní spory v rámci kvóty (60 nebo 66 %)	- 3 971,66 EUR	- 4 368,82 EUR
Zůstatek rozsudku a náklady řízení	-270,53 EUR	-1 049,32 EUR

I. a II. Instance (náklady řízení: 14 315,29 EUR)

Nákladová položka	průměr	Medián
Výše odškodnění po vynesení rozsudku	3 764,27 EUR	3 052,20 EUR
Náklady na soudní spory na úrovni kvóty (81 nebo 88 %)	-11 595,38 EUR	- 12 597,45 EUR
Zůstatek rozsudku a náklady řízení	-7 831,11 EUR	-9 545,25 EUR

V případě úspěchu žalobce v řízení ve druhém stupni (výpočet na základě výše rozsudku a mediánového poměru nákladů) nedochází v případě oprávněného uplatnění nároku k ekonomickému zvýhodnění žalobce, ale k vážné ekonomické újmě.

I v případě plně úspěšného rozsudku o rozdílové náhradě škody může vést pouze k částečnému vyhovění nároku v procentech původního nároku (hlavní škody). To znamená, že náklady řízení, kterými je žalobce zatížen, pravidelně převyšují nárok na náhradu škody, který mu byl přiznán. **Z celkového ekonomického hlediska to vede k negativní bilanci na straně žalobce, a to i přes částečné vyhovění nároku, přestože původní nárok (vysoká škoda) nebyl nesprávným posouzením nebo dokonce zneužitím, ale oprávněným a přiměřeným nárokem podle standardů vnitrostátních nejvyšších soudů.**²³

²³ viz rozsudek BGH ze dne 5. června 2024, věc č. IV ZR 140/23, bod 8.

(c) Právní klasifikace

Soudní dvůr ve své ustálené judikatuře uznává nezanedbatelné riziko, že nositele právního postavení přiznaného unijním právem může vnitrostátní občanské právo procesní odradit od vymáhání nároků, na které mají podle unijního práva nárok, a to z důvodu nákladů soudního řízení v porovnání s výší sporné pohledávky.²⁴ 59

Na základě tohoto rizika Soudní dvůr rozhodl, že za určitých okolností mohou být ustanovení vnitrostátního občanského práva procesního neslučitelná s právem Unie vyšší právní síly, a proto je nelze použít. Podle judikatury Soudního dvora je tomu tak v případě, kdy je nositeli právního postavení chránícího individuální zájmy podle práva Unie uložena povinnost uhradit část nákladů řízení v případě částečného zamítnutí uznaného nároku, přestože mu může být znemožněno správné vyčíslení nároku z důvodu nejasného právního stavu nebo rozporné praxe.²⁵ 60

To lze přenést na konstelace případů v dieselovém komplexu. Pokud se po zjištění, že výrobce vozidla porušil zákaz obsažený v čl. 5 odst. 715/2007, je žádosti kupujícího vozidla o přiměřené odškodnění vyhověno pouze částečně, protože je pro kupujícího vozidla a žalobce prakticky nemožné nebo nadměrně obtížné předem přesně určit rozsah jeho nároku na náhradu škody, procesní pravidlo, podle něhož musí tento kupující vozidla nést část nákladů takového řízení, jej pravděpodobně odradí od uplatnění jeho práv přiznaných právem Unie, zejména práv podle čl. 18 odst. 1, čl. 26 odst. 1 a článku 46 směrnice 2007/46/ES ve spojení s čl. 3 odst. 10 a čl. 5 odst. 2 nařízení (ES) č. 715/2007 ve spojení s judikaturou Soudního dvora, rozsudek ze dne 17. prosince 2020, sp. zn. C-693/18, rozsudek ze dne 14. 7. 2022, sp. zn. C-128/20, C-134/20, C-145/20, rozsudek ze dne 21. 3. 2023, sp. zn. C-100/21, neboť tím jsou chráněny individuální zájmy jednotlivých kupujících motorového vozidla vůči jeho výrobcí. 61

Náklady řízení proto mohly být žalovanému výrobcí vozidel uloženy v plné výši na základě přednosti práva Unie, bez ohledu na § 92 ZPO. 62

d. Výsledek hodnocení

Soudní rozhodnutí ve sledovaném období byla pro poškozené kupce vozidel převážně negativní. To platí jak pro první, tak pro odvolací instanci. Například 88 % prvoinstančních rozhodnutí a 66 % odvolacích rozhodnutí zamítlo nárok žalobců na náhradu škody vůči příslušnému výrobcí vozidel v plném rozsahu. 63

Nejdůležitějším důvodem, který vnitrostátní soudy **uvedly** pro zamítnutí nároků na náhradu škody v obou případech, byl předpoklad, že náhrada škody byla vyčerpána, což představovalo více než polovinu (53 %) zamítavých rozhodnutí v odvolacím řízení. V prvním stupni bylo 45 % soudních rozhodnutí o zamítnutí žalob stále založeno na předpokládaném vyčerpání náhrady škody. To lze považovat za strukturální důvod zamítnutí. **Druhým nejvýznamnějším důvodem, který** soudy obou stupňů **uváděly** pro zamítnutí žaloby, byla možnost strukturální exkulpce v důsledku právního omylu na straně výrobce vozidla, tzv. nevyhnutelná chyba zákazu. Na tomto základě bylo vydáno 24 % zamítnutých odvolacích rozhodnutí a 27 % rozhodnutí soudu prvního stupně. 64

²⁴ Viz rozsudky ESD ze dne 13. 9. 2018, Profi Credit Polska, C-176/17, bod 69; ze dne 18. 2. 2016, Finanmadrid EFC, bod 52; ze dne 14. 3. 2013, Aziz, bod 58; a ze dne 14. 6. 2012, Banco Español de Crédito, bod 54.

²⁵ Viz rozsudky ESD ze dne 21. března 2024, Profi Credit Bulgaria, C-714/22, body 82-87, a ze dne 16. července 2020, Caixabank a Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, C-224/19 a C-259/19, body 83, 98.

IV. Závěr

Judikatura Spolkového soudního dvora a rozsudky německých civilních soudů v emisním skandálu založené na jím stanovených normách systematicky podkopávají právo Unie v oblasti životního prostředí, které chrání jednotlivce. 65

V této zemi je prakticky nemožné, aby kupující motorového vozidla obdržel odpovídající náhradu škody způsobené tím, že výrobce vozidla porušil zákaz obsažený v čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007. V některých případech soudy v rozporu se závěry ESD popírají existenci nezákonného poruchového zařízení a v jiných případech žaloby zamítají s odůvodněním, že výrobce vozidla se dopustil nevyhnutelného omylu, když se domníval, že zařízení je možné schválit. 66

Pokud soudy dospějí k odsouzení, vede kumulace horní hranice odškodnění ve výši 5 % až 15 %, právní institut tzv. vyrovnání dávek a rozdělení nákladů řízení podle vnitrostátního práva v souladu s občanským soudním řádem z roku 1879 k absurdnímu výsledku. V souladu s tím poškození žalobci v době rozhodování Spolkového soudního dvora v červnu 2023 v rámci celkového ekonomického posouzení vždy prohrají probíhající řízení - a to i v případě, že věc v právním smyslu vyhráli. To vede k situaci, kterou jednoduše nelze sladit s právem EU: v Německu za způsobenou škodu neodpovídá výrobce vozidla, ale samotný žalobce, který v případě, že spor vyhraje, musí zaplatit jakési penále delikventovi za to, že se domáhá svých nároků chráněných právem EU. 67

S blížícím se rozhodnutím Soudního dvora o předběžné otázce podané zemským soudem v Ravensburgu (věc C-666/23) se opět jedná o praktické účinnosti práva EU v oblasti životního prostředí. Doba, po kterou se německé soudy zabývaly problematikou dieselových motorů, a nedostatek ochoty výrobců vozidel dosáhnout konsensuálního vypořádání nároků samy o sobě ukazují, že bez jasných pokynů Soudního dvora vnitrostátní soudy podkopávají zásadu účinnosti práva EU a jednoduše nejsou ochotny opustit svůj převážně vstřícný přístup k znečišťovatelům v souladu s právem EU, natož aby ukládaly účinné, přiměřené a odrazující sankce znečišťovatelům. 68

Pouze pokud Soudní dvůr upřesní své pokyny z věci C-100/23, bude moci zajistit, aby byly v Unii dostatečně zohledněny jeho požadavky z rozhodnutí ze dne 21. března 2023, věc C-100/21, bod 93. V souladu s tím nesmí být kupujícímu motorového vozidla prakticky znemožněno nebo nadměrně ztíženo získání přiměřené náhrady škody, která mu vznikla v důsledku porušení čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007 ze strany výrobce. 69

Philipp Caba
Rechtsanwalt | Stellv. Vorstandssprecher
Wirtschaftsverband der Rechtsanwälte (WVR) e.V.