

Vezměte, prosíme, na vědomí, že text článku odpovídá platné právní úpravě ke dni publikace.

Mezinárodní příslušnost v případě deliktní odpovědnosti a kauza Dieselgate

Tzv. kauza Dieselgate vypukla v září roku 2015 poté, co vyšlo najevo, že automobilka Volkswagen manipulovala s údaji o emisích výfukových plynů z vozidel, které vyráběla. Motory těchto vozidel byly vybaveny softwarem, který umožňoval, aby v rámci emisních testů byly z vozidel vypouštěny takové emise, které emisní limity dodržovaly, ale v reálných podmínkách provozu tomu tak nebylo.

Po zveřejnění musela společnost Volkswagen v této souvislosti čelit celé řadě soudních i správních řízení po celém světě - od trestního stíhání, vedeného proti samotné společnosti, popř. proti členům nejužšího vedení zahájeného v USA a Kanadě,^[1] přes řízení vedené italským úřadem na ochranu hospodářské soutěže^[2] až po občanskoprávní žaloby na náhradu škody podávané jak jejími akcionáři,^[3] tak přímo zákazníci, kteří si předmětná vozidla pořídili.^[4]

Pro evropské zákazníky, kteří svá vozidla nepořídili v Německu (kde má společnost Volkswagen své sídlo), pak vyvstala důležitá otázka, u soudů kterého státu vlastně mohou tuto společnost žalovat - tedy otázka mezinárodní příslušnosti.

Mezinárodní příslušnost podle Nařízení Brusel I bis

V rámci EU je otázka mezinárodní příslušnosti ve věcech občanských a obchodních jednotně upravena v Nařízení Brusel I bis (dále jen „Nařízení“).^[5]

Podle obecného pravidla vyjádřeného v čl. 4 Nařízení může být žalovaný, který má bydliště v některém členském státě, bez ohledu na svou státní příslušnost žalován u soudů tohoto státu.

Vedle tohoto obecného pravidla, na základě kterého lze podat téměř jakoukoliv žalobu,^[6] obsahuje Nařízení v čl. 7 i pravidla o zvláštní příslušnosti, která dávají žalobci možnost žalovat žalovaného, který má bydliště na území členského státu, u soudů jiného státu než u soudů jeho bydliště. Jde např. o žaloby ze smluv, které lze podat u soudu místa, kde předmětný závazek byl nebo měl být splněn, žaloby ve věcech týkajících se deliktní nebo kvazideliktní odpovědnosti, které je možné podat u soudu místa, kde došlo nebo může dojít ke škodné události či žaloby ze sporů vyplývajících z provozování pobočky, které lze podat u soudu místa, kde se pobočka nachází.

Právě na pravidla o zvláštní příslušnosti podle čl. 7 Nařízení se museli spolehnout ti poškození z kauzy Dieselgate, kteří chtěli společnost Volkswagen žalovat nikoliv před jejími obecnými soudy v Německu, ale ve svém domovském členském státě, kde zpravidla předmětné vozidlo pořídili. Vzhledem k tomu, že se zpravidla jednalo o nároky vyplývající z deliktní odpovědnosti,^[7] relevantním bylo zejména ustanovení čl. 7 odst. 2 Nařízení, které umožňuje podání deliktní žaloby u soudu místa, kde došlo nebo může dojít ke škodné události.

Místo škodné události podle čl. 7 odst. 2 Nařízení

Otázka, kde se místo škodné události ve smyslu čl. 7 odst. 2 Nařízení nachází, byla předmětem celé řady rozsudků Soudního dvora EU (dále jen „SDEU“).

Zcela zásadním je v tomto ohledu rozsudek ve věci Mines de Potasse d'Alsace z roku 1976,[\[8\]](#) ve kterém SDEU uvedl, že místo škodné události zahrnuje jak místo, kde škoda vznikla, tak místo, kde došlo ke škodlivému jednání (místo příčinné události). Je pak otázkou volby žalobce, ke kterému ze soudů svou žalobu podá.

Tento výklad byl SDEU opakovaně potvrzen a dále rozveden. K místu, kde škoda vznikla, tak např. SDEU uvedl, že je jím místo, kde se tvrzená škoda konkrétně projeví.[\[9\]](#) Toto místo však nelze vykládat rozšiřujícím způsobem tak, že by zahrnovalo každé místo, kde mohou být poškozeným pocíťovány škodlivé následky škodné události,[\[10\]](#) ale musí být naopak vykládáno restriktivně. Pro účely čl. 7 odst. 2 Nařízení je tak důležité odlišovat původní újmu, která je přímým následkem příčinné události a jejíž místo výskytu může odůvodnit příslušnost podle tohoto ustanovení a pouhé navazující škodlivé následky, které naopak způsobílé založit soudní příslušnost nejsou.[\[11\]](#)

Otázka mezinárodní příslušnosti v kauze Dieselgate

Byla to právě otázka ohledně místa vzniku původní škody, která hrála v případě poškozených v kauze Dieselgate důležitou roli, a která byla nakonec rozhodnuta v řízení o předběžné otázce SDEU.

Předběžnou otázku SDEU položil *Landesgericht Klagenfurt* (zemský soud v Klagenfurtu, Rakousko) v rámci řízení o žalobě podané rakouským *Verein für Konsumenteninformation*, sdružením pro informování spotřebitelů (dále jen „VKI“). VKI v této žalobě uplatňovalo nárok na náhradu škody jménem 574 spotřebitelů, kteří mu za tímto účelem postoupili své nároky a kteří nabyli v Rakousku nová či ojetá vozidla vybavená podvodným softwarem před tím, než se v září 2015 veřejnost o manipulaci vozidel dozvěděla.

Způsobenou škodu spatřoval VKI v tom, že kdyby spotřebitelé o této manipulaci věděli, buď by si takové vozidlo nekoupili, nebo by získali z jeho ceny slevu. Protože daná vozidla obsahovala od počátku vadu, byla jejich kupní cena podstatně nižší než cena, která byla skutečně zaplacená. Tento rozdíl pak představuje škodu zakládající nárok na náhradu. Mezinárodní příslušnost rakouského soudu VKI opíral o uvedený čl. 7 odst. 2 Nařízení, neboť se jednalo o deliktní odpovědnost společnosti Volkswagen a k uzavření kupní smlouvy a předání dotčených vozidel došlo podle VKI vždy v obvodu tohoto soudu.

Rakouský soud předkládající SDEU předběžnou otázku ovšem vyjádřil pochybnost, zda uplatňovaná škoda opravdu představuje původní škodu ve smyslu judikatury SDEU uvedené výše. Byl totiž toho názoru, že původní škodu na vozidle způsobil podvodný software a škoda spočívající ve snížení hodnoty vozidel představuje pouze škodu následnou.

Rozhodnutí SDEU [\[12\]](#)

SDEU nejprve uvedl, že místo příčinné události se v daném případě nachází v tom členském státě, na jehož území byla vozidla vybavena podvodným softwarem – tedy v Německu.

Ohledně místa vzniku škody spočívající ve snížení hodnoty dotčených vozidel uvedl, že i když byla vozidla stížena vadou již od instalace podvodného softwaru, uplatňovaná škoda se projevila až v okamžiku jejich koupě – tedy jejich nabytím za cenu vyšší, než byla jejich skutečná hodnota. Tato škoda neexistovala před koupí vozidla konečným nabyvatelem a představuje tak původní škodu, nikoliv škodu následnou.

Místo škodné události se podle SDEU v takovém případě nachází v tom členském státě, kde byl vůz poškozenými zakoupen, resp. nabyt od třetí osoby. Podle názoru SDEU je takové místo předvídatelné i pro žalovaného, který může jako výrobce protiprávně zmanipulovaných vozidel, který tato vozidla uvádí i na trhy v jiných členských státech, důvodně očekávat, že bude žalován i u soudů těchto

členských států.

Závěr

Rozhodnutí SDEU v této věci je mimořádně důležité, protože výslovně potvrzuje, že podle Nařízení budou moci poškození podávat deliktní žaloby i v členských zemích, kam byla zmanipulovaná vozidla vyvážena, nikoliv pouze v Německu.

V jistém ohledu jde také o odklon od možná až příliš přísné judikatury SDEU ohledně místa vzniku škody, což lze z pohledu poškozených zcela jistě uvítat.

Mgr. Kateřina Holečková,
advokátní koncipientka

BRODEC & PARTNERS

————— LAW FIRM —————

[BRODEC & PARTNERS s.r.o., advokátní kancelář](#)

Rubešova 162/8
120 00 Praha 2

Tel.: +420 224 247 215
e-mail: info@akbrodec.cz

[1] Kanada verhängt im „Dieselgate“-Skandal Millionenstrafe gegen VW [online]. beck-aktuell, 23. 1. 2020. K dispozici >>> [zde](#). Obdobně i USA: Höchststrafe im Abgas-Skandal für VW-Manager [online]. beck-aktuell, 7. 12. 2017. K dispozici >>> [zde](#).

[2] Viz tisková zpráva italského L'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercat (úřadu na ochranu hospodářské soutěže) ze dne 8. 8. 2016: The Italian Competition Authority fines the Volkswagen Group for tampering with their vehicles' emissions control systems [online]. K dispozici >>> [zde](#).

[3] VW investors sue for billions of dollars over diesel scandal [online]. Reuters, 10. 9. 2018. K dispozici >>> [zde](#).

[4] Jak v Německu, tak v USA pak byly podávány proti společnosti Volkswagen i kolektivní žaloby – v Německu podaná Musterfeststellungsklage vedla k uzavření narovnání zahrnujícího více než 240.000 spotřebitelů a odškodnění ve výši 750 milionů euro. Verbraucherzentrale Bundesverband (vzbv) klagt gegen Volkswagen AG [online]. Verbraucherzentrale, 11. 11. 2020. K dispozici >>> [zde](#). V USA pak bylo podáno několik class action zahrnujících majitele různých typů vozidel Volkswagen, kde také zpravidla došlo k uzavření mnohamilionových narovnání. VW Diesel Settlement [online].

Class Action.com, 16. 11. 2017. K dispozici >>> [zde](#).

[5] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1215/2012 ze dne 12. 12. 2012 o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech.

[6] Výjimku v tomto ohledu představuje čl. 24, ve kterém jsou stanoveny případy výlučné příslušnost a dohodnutá příslušnost podle čl. 25 Nařízení. Respektovat je nutné také pravidla o ochraně slabších stran, jako jsou např. spotřebitelé.

[7] Jako deliktní skutkovou podstatu úmyslného porušení dobrých mravů posoudil jednání společnosti Volkswagen např. německý Spolkový soudní dvůr (Bundesgerichtshof) ve svém rozsudku ze dne 25. 5. 2020, spis. zn. VI ZR 252/19.

[8] Rozsudek SDEU ze dne 30. 11. 1976, Handelskwekerij Bier v. Mines de Potasse d'Alsace, C-21/76.

[9] Rozsudek ze dne 16. 7. 2009, Zuid-Chemie, C-189/08, bod 27 či rozsudek SDEU ze dne 21. 5. 2015, CDC Hydrogen Peroxide, C-352/13, bod 52.

[10] Rozsudek SDEU ze dne 19. 9. 1995, Marinari, C-364/93, body 14-15 či rozsudek SDEU ze dne 16. 6. 2016, Universal Music, C-12/15, bod 34 nebo rozsudek SDEU ze dne 29. 7. 2019, Tibor-Trans, C-451/18, bod 28.

[11] Rozsudek SDEU ze dne 5. 7. 2018, flyLAL-Lithuanian Airlines, C-27/17, bod 31.

[12] Rozsudek SDEU ze dne 9. 7. 2020, Verein für Konsumenteninformation, C-343/19.

© EPRAVO.CZ - Sbírka zákonů, judikatura, právo | www.epravo.cz

Další články:

- [Nová „tlačítková“ povinnost pro e-shopy](#)
- [Digital Omnibus: Revoluce v datech, nebo jen nová zátěž pro podnikatele?](#)
- [Právní due diligence nemovitostí: na co se v praxi skutečně zaměřit](#)
- [Hmotněprávní opatrovník obchodní korporace: mezi efektivní ochranou a zásahem do korporační autonomie](#)
- [Zákon Lugového: jak Rusko přepisuje pravidla mezinárodních arbitráží](#)
- [Novelizace nařízení EU o odlesňování \(EUDR\)](#)
- [Prekluze důvodu neplatnosti VH](#)
- [Jak zahájit provoz mezinárodní letecké linky do České republiky \(EU\): právní požadavky pro aerolinky ze třetích zemí](#)
- [TOP 5 judikátů z korporátního práva za rok 2025](#)
- [Odštěpný závod zahraniční společnosti optikou NIS2: Jak správně určit velikost podniku?](#)

- [Byznys a paragrafy, díl 31. - létající pořizovatel ve světle nového stavebního zákona](#)