

GLOSA

K medzinárodnej právomoci pre deliktný nárok na náhradu škody z kauzy Dieselgate: Glosa k rozsudku Súdneho dvora Európskej únie z 22. februára 2024 vo veci C-81/23, MA proti FCA Italy SpA a i., ECLI:EU:C:2024:165

Ľuboslav Sisák*

Abstrakt: Rozsudok Súdneho dvora EÚ označený v názve tejto glosy je najnovším prírastkom do judikatúry únievého súdu k medzinárodnej právomoci pre deliktné nároky na náhradu škody z kauzy Dieselgate. Podľa Súdneho dvora sa tieto nároky môžu žalovať podľa čl. 7 ods. 2 nariadenia Brusel Ia v mieste odovzdania vozidla poškodenému kupujúcemu, a to v zmysle autonómneho výkladu. Po vysvetlení významu glosovaného rozsudku ho autor podrobuje kritike. Zastáva názor, že nebolo žiaduce ďalej rozvíjať už existujúci autonómny výklad k rozoberanej otázke a aj keby bol žiaduci, mal by viesť k inému záveru.

Kľúčové slová: medzinárodné právo súkromné, medzinárodná právomoc, náhrada škody, Dieselgate, Brusel Ia

Úvod

V roku 2015 sa prevalila kauza nemeckého koncernu Volkswagen, ktorý do svojich áut inštaloval rušiacie zariadenie s cieľom manipulovať hodnoty emisií tak, aby naoko spĺňali zákonné normy. Neskôr sa táto praktika odhalila aj u iných európskych automobiliek.¹ Predmetná kauza časom získala prívlastok Dieselgate. Jedným z jej súkromnoprávných dôsledkov je masové žalovanie výrobcov na náhradu škody vlastníckmi dotknutých áut. Doposiaľ sa tento nárok kvalifikoval ako zodpovednosť za škodu spôsobenú úmyselným konaním proti dobrým mravom (v Česku ako § 2909 o. z.).² Žalobcovia zvyknú škodu kvantifikovať tak, že ide o rozdiel medzi kúpnou cenou vozidla a jeho skutočnou hodnotou, ktorá je pre ilegálne rušiacie zariadenie nižšia.³ Deliktné nároky z aféry Dieselgate sa

* JUDr. Ľuboslav Sisák, PhD., postdoktorand, katedra občianskeho práva Právnickej fakulty Univerzity Pavla Jozefa Šafárika v Košiciach. E-mail: luboslav.sisak@upjs.sk. ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9114-5173>. Tento príspevok vznikol v rámci riešenia grantového projektu APVV-20-0576: *Zelené ambície pre udržateľný rozvoj* (Európska zelená dohoda v kontexte medzinárodného a vnútroštátneho práva).

¹ Viac k tomu aj s ďalšími odkazmi napr. SISÁK, Ľ. Cezhraničné nároky poškodených vlastníkov áut zo škandálu Dieselgate. In BAČÁROVÁ, R. – PACÁK, T. – SZITTYAIOVÁ, M. (eds). *Košické dni súkromného práva V*. Košice: Univerzita Pavla Jozefa Šafárika v Košiciach, 2024, s. 89 an. [online]. [cit. 2025-01-16]. Dostupné z: https://kdsp.sk/wp-content/uploads/2024/04/Zbornik_KDSP-V-2024-160x225mm-504str-web.pdf.

² Nedávny rozsudok Súdneho dvora EÚ z 21. marca 2023 vo veci C-100/21, *QB proti Mercedes-Benz Group AG*, ECLI:EU:C:2023:229 však otvoril dvere aj pre nedbanlivostné nároky.

³ SISÁK, Ľ. Cezhraničné nároky poškodených vlastníkov áut zo škandálu Dieselgate. In: BAČÁROVÁ, R. – PACÁK, T. – SZITTYAIOVÁ, M. (eds). *Košické dni súkromného práva V*. Košice: Univerzita Pavla Jozefa Šafárika v Košiciach, 2024, s. 90 [online]. [cit. 2025-01-16]. Dostupné z: https://kdsp.sk/wp-content/uploads/2024/04/Zbornik_KDSP-V-2024-160x225mm-504str-web.pdf.

kolektívne žalovali aj na českých súdoch a istým problematickým aspektom zvoleného modelu ich uplatnenia sa venovala pozornosť na inom mieste.⁴

V konaniach o náhrade škody z Dieselgate sa pomerne často vyskytuje zahraničný (cudzí) prvok, čo vedie k tomu, že sa pred posudzovaním merita veci treba najprv vysporiadať s medzinárodnou právomocou a rozhodným právom.⁵ Glosovany rozsudok je v poradí druhým zásadným judikátom Súdneho dvora k medzinárodnej právomoci pre deliktne nároky z Dieselgate podľa čl. 7 ods. 2 nariadenia Brusel Ia (č. 1215/2012). Tým prvým je rozsudok Súdneho dvora vo veci C-343/19⁶ (ďalej ako „rozsudok VKI“). Tieto rozsudky sa zaoberajú otázkou, kde sa pri deliktnom nároku z Dieselgate nachádza miesto, „*kde došlo alebo by mohlo dôjsť ku skutočnosti, ktorá zakladá takýto nárok*“ podľa čl. 7 ods. 2 Brusel Ia. Predmetom výkladu je pritom len jedno z dvoch stabilne akceptovaných miest, ktorými sa konkretizuje kritérium v čl. 7 ods. 2 Brusel Ia, a to miesto vzniku škody (*Erfolgsort*), a nie miesto protiprávneho konania (*Handlungsort*).⁷ Rozsudok VKI uzavrel, že miestom vzniku škody je miesto nadobudnutia vozidla kupujúcim. Tento výklad však praxi nestačil na presnú lokalizáciu sudišťa a Súdny dvor v glosovanom rozsudku musel dovysvetliť, čo znamená miesto nadobudnutia vozidla. Cestou autonómneho výkladu odpovedal, že je to vždy miesto odovzdania vozidla.

Glosovany rozsudok ponúka jednoduché a praktické riešenie na neľahký výkladový problém. Podľa môjho názoru však nebolo potrebné uchýliť sa k autonómnemu výkladu, ktorý v mnohých prípadoch povedie ku nekonzistentným a pre strany ťažko predvídateľným výsledkom. No aj keby rovno bolo vhodné siahnúť po autonómnom výklade, nemyslím, že sa vykonal správne.

1. Skutkový stav a priebeh konania do rozsudku Súdneho dvora

Žalobca s bydliskom v Rakúsku si spolu so svojou manželkou kúpili karavan od predajcu so sídlom v Nemecku. V tomto karavane bolo zabudované ilegálne rušiacie zariadenie. Kúpna zmluva sa uzatvorila písomne v sídle predajcu (Nemecko). Karavan bol žalobcovi odovzdaný podľa zmluvy v predajcovom sklade v Rakúsku. Žalobca si žalobou podanou na rakúskom prvostupňovom súde uplatnil nárok na náhradu škody voči dvom žalovaným – výrobcovi vozidla a výrobcovi jeho motora, obaja so sídlom v Taliansku. Podľa žalobcu sa medzinárodná právomoc rakúskeho súdu opiera o čl. 7 ods. 2 Brusel Ia, lebo kritérium tejto jurisdikčnej normy je splnené v mieste odovzdania vozidla v Rakúsku. Žalovaný v druhom rade (ďalej ako „žalovaný 2/“) namietol nedostatok medzinárodnej právomoci rakúskych súdov. Poukázal na rozsudok VKI a argumentoval, že ak tento judikát vykladá miesto vzniku škody podľa čl. 7 ods. 2 Brusel Ia ako miesto nadobudnutia vozidla, tak týmto miestom podľa neho má byť miesto uzavretia zmluvy. Keďže k uzavretiu zmluvy došlo v Nemecku, rakúske súdy nemajú právomoc podľa čl. 7 ods. 2 Brusel Ia. Prvostupňový súd zamietol námietku žalovaného 2/ a v otázke posúdenia svojej medzinárodnej právomoci sa priklonil k žalobcovi.

⁴ TÉGL, P. – MELZER, F. K rozhodnutí NS ohledně přípustnosti ujednání procesní legitimace. *Bulletin advokacie*. 2023, č. 4, s. č. 4/2023, s. 51 an.

⁵ Cudzí prvok sa vyskytol aj v rozhodnutiach českých súdov, na ktoré reaguje glosa v predošlej poznámke, no ten zostal v tieni centrálného problému – procesnej legítimácie.

⁶ Rozsudok Súdneho dvora EÚ z 9. júla 2020 vo veci C-343/19, *Verein für Konsumenteninformation proti Volkswagen AG*, ECLI:EU:C:2020:534.

⁷ K týmto dvom kritériám pozri napr. rozsudok VKI, bod 23.

Žalovaný 2/ podal proti rozhodnutiu prvostupňového súdu o zamietnutí námietky nedostatku medzinárodnej právomoci opravný prostriedok, tzv. rekurz podľa § 514 a nasl. rakúskeho civilného procesného poriadku (ZPO). Rekurzny súd sa stotožnil so žalovaným 2/, keď sa priklonil k záveru, že miestom vzniku škody podľa čl. 7 ods. 2 Brusel Ia je miesto uzavretia zmluvy. Zavrhol pritom myšlienku, že by sa pri výklade daného kritéria malo vychádzať z rozlíšenia medzi záväzovacím (*causa*) a dispozičným úkonom (*modus*) (princíp oddelenosti, *Trennungsprinzip*), ktoré je vlastné rakúskej právnej tradícii. Rekurzny súd teda vyslovil, že rakúske súdy nemajú medzinárodnú právomoc.

Žalobca podal proti rozhodnutiu rekurzneho súdu opravný prostriedok, tzv. rekurznu revíziu podľa § 528 rakúskeho civilného procesného poriadku (ZPO) s cieľom obnoviť prvoinštančné rozhodnutie potvrdzujúce medzinárodnú právomoc rakúskych súdov. Rakúsky najvyšší súd (OGH) ako súd rekurznej revízie po zhrnutí judikatúry Súdneho dvora, svojej vlastnej, ako aj argumentov strán sporu a po niektorých vlastných úvahách vyhodnotil, že problematika, o ktorej má rozhodnúť, si vyžaduje polozenie prejudiciálnej otázky Súdneho dvora. Rakúsky najvyšší súd sa tak spýtal Súdneho dvora, či sa miesto vzniku škody podľa čl. 7 ods. 2 Brusel Ia za prejednávaneho skutkového stavu má vykladať ako miesto: 1) uzavretia zmluvy, 2) miesto odovzdania vozidla, alebo 3) miesto jeho používania.⁸

2. Rozsudok Súdneho dvora

Súdny dvor odpovedal na položenú otázku tak, že miestom vzniku škody je miesto odovzdania vozidla.

Odôvodnenie tejto odpovede začal šablónovými pasážami, ktoré sa vždy v približne rovnakej podobe vyskytujú v rozsudkoch o interpretácii čl. 7 ods. 2 Brusel Ia. Súdny dvor teda úvodom pripomenul, že judikatúra k predchodcovi Bruselu Ia (nariadenie č. 44/2001, „Brusel I“) v princípe platí aj pre tento prameň; že jurisdikčné kritérium v čl. 7 ods. 2 Brusel Ia sa má vykladať autonómne a reštriktívne a reprezentuje osobitne úzku väzbu medzi sporom a miestom súdu, ktorého právomoc legitimizuje riadny výkon spravodlivosti, procesná ekonómia a praktickosť (body 22–25 glosovaného rozsudku). Upozorňuje sa aj na to, že kritérium v čl. 7 ods. 2 Brusel Ia zakladá právomoc alternatívne buď v mieste protiprávneho konania alebo v mieste vzniku škody (bod 26 glosovaného rozsudku).

V judikatúre Súdneho dvora sa časom začalo diferencovať medzi niekoľkými typmi ujmy (počiatočná škoda, následné nepriaznivé následky, nepriame dôsledky primárnej ujmy, čistá majetková ujma) s tým, že nie každá zakladá právomoc podľa čl. 7 ods. 2 Brusel Ia (preto zmienka o týchto škodách v bodoch 28, 29 a 31 glosovaného rozsudku). Ide o pomerne komplikovanú tému a jej podrobnejší rozbor presahuje rámec tejto glosy.⁹ No

⁸ Celý uvedený opis podľa predkladacieho rozhodnutia rakúskeho najvyššieho súdu (OGH) sp. zn. 30b206/22y z 15. decembra 2022; dostupné v češtine z: <https://curia.europa.eu/juris/showPdf.jsf?text=&docid=272781&pageIndex=0&doclang=CS&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=2080353>.

⁹ Náročnosť zapríčiňuje neprehľadná a podľa mnohých nepresvedčivá kazuistika Súdneho dvora. Ako obzvlášť problémová sa ukázala kategória čistej majetkovej ujmy. Nie je nám známa tuzemská spisba k danej téme. Zo zahraničia pozri napr. návrhy generálneho advokáta Manuel Campos Sánchez-Bordona vo veci VKI z 2. apríla 2020, ECLI:EU:C:2020:253, body 27 an.; monografie MEYLE, H. *Reine Vermögensschäden im Europäischen Internationalen Deliktsrecht*. Birkbach: Duncker & Humblot, 2021; DEHNERT, H. *Der deliktische Erfolgsort bei reinen Vermögensschäden und Persönlichkeitsrechtsverletzungen*. Peter Lang, 2011. Prehľad ďalších prác ponúka GEIMER, R. *Internationales Zivilprozessrecht*. 8. Auflage, Otto Schmidt Verlag, 2020, s. 537–538. Pozri aj návrhy generálneho advokáta Macieja Szpunara vo veci C-12/15 *Universal Music* z 10. marca 2016, ECLI:EU:C:2016:161.

napokon nie je ani potrebný, pretože meritum glosovaného rozsudku sa týka inej otázky. Stačí povedať, že Súdny dvor po vzore rozsudku VKI kvalifikoval škodu v glosovanej veci ako počiatočnú škodu (čo sa nezaobišlo bez kritiky),¹⁰ ktorá je spôsobilá založiť právomoc podľa čl. 7 ods. 2 Brusel Ia (bod 30 glosovaného rozsudku).

Súdny dvor následne zdôraznil rozdiel prejednávanej prípadu od veci VKI. V tejto veci ležalo miesto uzatvorenia kúpnej zmluvy a miesto odovzdania vozidla v rovnakom štáte. Ak Súdny dvor na konci odpovedal, že miestom vzniku škody je miesto nadobudnutia vozidla, nepotreboval ďalej rozmieňať na drobné, kde leží miesto nadobudnutia. Bez ohľadu na to, čo by hmotné právo hovorilo o nadobudnutí vlastníctva, zaväzovací aj dispozičný úkon sa urobil v rovnakom štáte. Či už by sa teda nadobúdalo vlastníctvo uzavretím zmluvy (konsenzuálny princíp) alebo až odovzdaním (princíp tradície) alebo podľa iného dohodnutého pravidla, stále by to bolo v tom istom štáte, čo bolo pre posúdenie právomoci postačujúce. V glosovanej veci však ležalo miesto uzavretia zmluvy a miesto odovzdania v rôznych štátoch. Súdny dvor v zhode s predkladajúcim súdom v tom videl potrebu zísť výkladom ďalej ako vo veci VKI a precizovať, kde sa nachádza miesto nadobudnutia (bod 34 glosovaného rozsudku). Zvážil pritom všetky tri kritériá, ktoré mu uviedol predkladajúci súd.

- a) Po prvé, Súdny dvor odmietol, že by miestom nadobudnutia malo byť miesto kontraktácie (bod 36 glosovaného rozsudku). Odôvodnil to v podstate tak, že zmluva medzi predajcom a poškodeným vlastníkom auta nie je dôležitá pre deliktálny vzťah medzi týmto vlastníkom a žalovanými výrobcami. Nie je teda v prospech požiadavky riadneho výkonu spravodlivosti a hospodárnosti konania, aby deliktnú právomoc podľa čl. 7 ods. 2 Brusel Ia zakladalo miesto uzavretia zmluvy (bod 37 glosovaného rozsudku). Miesto uzavretia zmluvy sa podporne vylúčilo aj tým, že v glosovanej veci nejde o čistú majetkovú ujmu, pri ktorej občas dané kritérium môže byť vhodné pre založenie deliktnej právomoci (bod 38 glosovaného rozsudku).
- b) Zo zostávajúcej dvojice kritérií – miesto používania vozidla a miesto odovzdania – sa Súdny dvor priklonil k druhému uvedenému kritériu. Oprel sa v prvom rade o rozsudok vo veci C-189/08 (*Zuid-Chemie*),¹¹ v ktorom sa miesto vzniku škody (*Erfolgsort*) vyložilo ako miesto, kde sa vec použila na obvyklé účely. Ide teda o miesto „materializácie škody“ (bod 39 glosovaného rozsudku). To má v prejednávanej veci zodpovedať miestu odovzdania. Tu sa totiž prejavujú škodlivé účinky zabudovania ilegálneho rušiaceho zariadenia (bod 40 glosovaného rozsudku). Sudištie v mieste odovzdania má byť v súlade so zásadou predvídateľnosti právomoci, lebo výrobca by mal počítať so spormi v mieste odovzdania áut kupujúcim (bod 41 glosovaného rozsudku). Zásada predvídateľnosti však nesvedčí v prospech miesta používania vozidla (bod 42 glosovaného rozsudku).

¹⁰ STADLER, A. – KRÜGER, CH. Internationale Zuständigkeit und deliktischer Erfolgsort im VW-Dieselskandal. *Praxis des Internationalen Privat- und Verfahrensrechts*. 2020, s. 517; ARMBRÜSTER, CH. Schadensersatzklage gegen VW wegen Dieselskandal auch in EU-Mitgliedstaat des Erwerbs des manipulierten Kfz („Verein für Konsumenteninformation“). *Entscheidungen zum Wirtschaftsrecht und Kurzkommentare*. 2020, s. 574; rozhodnutie Súdneho dvora však akceptuje napr. RODI, D. Anmerkung zu EuGH, Urt. v. 9. 7. 2020 – C-343/19, Verein für Konsumenteninformation/VW. *Zeitschrift für das Privatrecht der Europäischen Union*, 2021, s. 17.

¹¹ Rozsudok Súdneho dvora EÚ vo veci C-189/08 zo 16. júla 2009, *Zuid-Chemie BV proti Philippo's Mineralenfabriek NV/SA*, ECLI:EU:C:2009:475.

3. Stanovisko

Glosovaný rozsudok dáva priamočiare a jednoznačné riešenie na problém, ktorý sa v praxi zrejme objavuje pomerne často. V tomto smere by teda rozsudok mal viesť k zjednoteniu rozhodovacej činnosti súdov členských štátov, čím sa posilní právna istota. So závermi Súdneho dvora však nesúhlasím. V prvom rade si myslím, že a) miesto nadobudnutia v zmysle rozsudku VKI už nebolo žiaduce ďalej autonómne vykladať. b) No ak by sme aj pripustili, že to bolo žiaduce, Súdny dvor podľa mňa nedospel k správne výsledku.

a) Problémy s autonómnym výkladom miesta nadobudnutia ako miesta odovzdania

Všeobecnou zásadou úniového medzinárodného práva súkromného (MPS) je, že jeho pojmový aparát sa má vykladať autonómne, t. j. nesie nezávislý úniový význam, oddelený od vnútroštátneho práva členských štátov. Žargónom MPS, ide o autonómnu kvalifikáciu.¹² Len tak totiž možno skutočne naplniť cieľ úniových nariadení, ktorým je zjednotenie práva naprieč členskými štátmi. Najvypuklejším príkladom na autonómny význam úniového MPS sú legálne definície na začiatku niektorých, najmä procesných nariadení.¹³ Úniový normotvorca však nedefinuje úplne všetky pojmy v nariadeniach, no predsa mnohé vyžadujú autonómny výklad. Najvyššou autoritou na podávanie tohto výkladu je Súdny dvor, ktorý je na túto úlohu povolávaný veľmi často prejudiciálnymi otázkami vnútroštátnych súdov. Súdny dvor touto cestou špecifikoval úniový význam napr. pojmu občianska a obchodná vec (čl. 1 ods. 1 Brusel Ia).¹⁴ Autonómny výklad je trebárs aj nástrojom na rozhraničovanie pôsobnosti zmluvnej a deliktnej právomoci (čl. 7 ods. 1 a 2 Brusel Ia).¹⁵ Napokon, autonómnym výkladom je aj konkretizovanie jurisdikčného kritéria v čl. 7 ods. 2 Brusel Ia v rozoberanej veci. Pri deliktých nárokoch z Dieselgate vyzerá reťaz konkretizácie po glosovanom rozsudku už takto: miesto, kde došlo alebo by mohlo dôjsť ku skutočnosti, ktorá zakladá nárok z mimozmluvnej zodpovednosti (čl. 7 ods. 2 Brusel Ia) – to je (popri mieste protiprávneho konania, *Handlungsort*) aj miesto vzniku škody (ustálená rozhodovacia prax Súdneho dvora, pozri vyššie pozn. č. 7) – to je miesto nadobudnutia auta (rozsudok VKI) – to je miesto odovzdania (glosovaný rozsudok).

Ako už odznelo, rozsudok VKI interpretoval miesto vzniku škody pri deliktých nárokoch z Dieselgate podľa čl. 7 ods. 2 Brusel Ia ako miesto nadobudnutia auta. Síce sa vo väčšine jazykových verzií rozsudku VKI nehovorí o nadobudnutí *vlastníctva*, Súdny dvor sotva mohol mať na mysli niečo iné.¹⁶ Od tohto momentu som vnímal presné lokalizovanie miesta nadobudnutia vlastníctva ako predbežnú otázku kolízneho (hmotného) práva,

¹² K tomu viac z tuzemskej spisby napr. ROZEHNALOVÁ, N. *Instituty českého mezinárodního práva soukromého*. Praha: Wolters Kluwer, 2017, s. 52 an.; CSACH, K. In: CSACH, K. – GREGOVÁ ŠIRICOVÁ, L. – JÚDOVÁ, E. *Úvod do medzinárodného práva súkromného a procesného*. 2. vydanie. Bratislava: Wolters Kluwer, 2018, s. 57.

¹³ Napr. čl. 2 Brusel Ia, čl. 2 Brusel IIb (nariadenie č. 2019/1111), čl. 3 nariadenia o dedičstve (nariadenie č. 650/2012), alebo kvalifikovanie kvázikontraktov (predzmluvná zodpovednosť, bezpríkazné konanie) ako mimozmluvné záväzky (čl. 2 ods. 1 Rím II).

¹⁴ Pozri napr. rozsudok Súdneho dvora EÚ z 22. októbra 2015 vo veci C-523/14, *Aannemingsbedrijf Aertssen NV, Aertssen Terrasments SA proti VSB Machineverhuur BV a i.*, ECLI:EU:C:2015:722, bod 28 a 29.

¹⁵ Pozri napr. rozsudok Súdneho dvora EÚ z 9. decembra 2021 vo veci C-242/20, *Hrvatske šume d.o.o. proti BP Europa SE*, ECLI:EU:C:2021:985.

¹⁶ Termín *purchased* z anglickej verzie rozsudku VKI vari najväčšmi nasvedčuje tomu, že Súdny dvor mal na mysli nadobudnutie vlastníctva.

od ktorej závisí posúdenie právomoci. To znamená, že sa urobí pauza v posudzovaní právomoci, odbehne sa do kolízneho práva, kde sa podľa vecného a obligračného štatútu posúdi moment a miesto nadobudnutia vlastníctva k autu a s týmto výsledkom sa dokončí posudzovanie právomoci. Takéto predbežné kolíznoprávne (hmotnoprávne) otázky pre procesné účely nie sú v MPS novinkou. Možno jedným z najznámejších príkladov sa nachádza priamo v Bruseli Ia, čl. 7 ods. 1 písm. c) v spojení s písm. a) (určenie miesta zmluvného plnenia kolíznou cestou).¹⁷ Ďalším sú jurisdikčné normy, ktoré ako kritérium používajú lokalitu majetku (čl. 10 ods. 1 nariadenia o dedičstve,¹⁸ § 37 slovenského ZMPS¹⁹) – čo všetko tvorí majetok a kde sa nachádza možno zistiť zvyčajne len cez kolízne právo.²⁰ Hlavnou výhodou tejto techniky je, že výsledný obsah konkrétneho kritéria v konkrétnom prípade je rovnaký v hmotnom, ako aj procesnom práve (harmónia hmotného a procesného práva). Zaznievajú však silné hlasy po tom, že takýto prístup nie je správny, lebo procesné právo má byť čo najmenej zaťažované rozhodným právom, a to predovšetkým v úniovom práve.²¹ Vedúcim argumentom je zjednocovací (unifikačný) cieľ nariadení. Ak majú nariadenia zjednotiť regulovanú oblasť v členských štátoch, nemožno dať priestor na to, aby sa pojmy v nich použité napokon vykladali podľa rozhodného práva, ktoré môže viesť k rôznym výsledkom podľa toho, súdy ktorého členského štátu rozhodujú (nie každý štát musí mať rovnaké kolízne normy napriek ich rozsiahlej úniovej unifikácii). Tomuto sa treba vyhnúť čo najväčším nasadením autonómneho výkladu.²²

Glosovaný rozsudok rešpektuje opísané volania časti akadémie a kritériu miesta nadobudnutia auta dáva autonómny význam – ide len o miesto odovzdania auta. Háčik je však v tom, že podľa rozhodného práva môže byť moment nadobudnutia vlastníctva fixovaný na inú skutočnosť, než odovzdanie. Trebárs vo frankofónnej (románskej) právnej kultúre v princípe splyva prevod vlastníctva k hnuiteľnej veci s uzavretím zmluvy (konsenzuálny princíp).²³ Ale aj v našej právnej tradícii, podľa ktorej sa vlastníctvo k hnuiteľnosti prevádza zo zákona odovzdaním (princíp tradície), sa možno dohodou odchýliť od tohto pravidla a často sa tak aj deje (napr. výhrada vlastníctva). Po glosovanom rozsudku sa teda môže stať, že zatiaľ čo miestom nadobudnutia vlastníctva k autu podľa autonómne interpretovaného procesného práva je štát X (miesto odovzdania), týmto miestom podľa rozhodného práva je štát Y („naozajstné“ miesto nadobudnutia vlastníctva). Nadnesene sa dá povedať, že sa vytvorila procesná fikcia miesta nadobudnutia – bez ohľadu na hmotnoprávnu realitu je ním miesto odovzdania.

Síce vo všeobecnosti súhlasím so snahou uprednostňovať autonómny výklad nariadení pred jeho významovým vyplňaním cez kolízne právo,²⁴ no myslím si, že v glosovanom

¹⁷ Tzv. Tessili pravidlo, pomenované podľa rozsudku Súdneho dvora EÚ z 6. októbra 1976 vo veci 12/76, *Industrie Tessili Italiana Como proti Dunlop AG*, ECLI:EU:C:1976:133.

¹⁸ Ide o nariadenie EÚ č. 650/2012.

¹⁹ Zákon č. 97/1963 Zb. o medzinárodnom práve súkromnom a procesnom.

²⁰ Výnimkou je nariadenie o insolvenčnom konaní (č. 2015/848), ktoré si samo (autonómne) definuje polohu mnohých majetkových hodnôt (čl. 1 bod 9).

²¹ SCHACK, H. *Internationales Zivilverfahrensrecht*. 8. Auflage, München: C. H. Beck, 2021, marg. č. 56, 97 an.

²² Ibidem.

²³ Napr. LURGER, B. – FABER, W. et al. *Principles of European Law. Study Group on a European Civil Code, Acquisition and Loss of Ownership of Goods*. Sellier. European Law Publishers GmbH, 2011, s. 488.

²⁴ Preto sa napr. pripájam ku kritike čl. 7 ods. 1 písm. c) v spojení s písm. a) Brusel Ia a súhlasím s návrhom na jeho vypustenie. Pozri HESS, N. et al. *The Reform of the Brussels Ibis Regulation – Academic Position Paper*. Version as of 22 May 2024,

prípade sa táto snaha dostala za hranicu únosnosti. Právny poriadok sa notoricky usilujeme vybudovať tak, aby bol usporiadaným, konzistentným, logickým a zosúladeným systémom. Z tohto pohľadu považujem vytvorenie priestoru pre disharmóniu medzi hmotným a procesným právom pri obsahu toho istého pojmu za nežiaduce. Ospravedlnením pre mňa nie je ani to, že sa tak deje pod záštitou posilniť unifikčný cieľ nariadenia. Hoci je tento cieľ nosnou ideou nariadenia ako prameňa práva, ktorá sa aj vo veľkej miere napĺňa, nie je, myslím, žiadnou hanbou uznať, že to nie je vždy do bodky možné a nie je žiaduce ju nasilu pretláčať na úkor konzistentnosti práva. Potenciálna disharmónia medzi posúdením miesta nadobudnutia podľa hmotného a procesného práva je navyše v rozpore so zásadou predvídateľnosti jurisdikčných noriem (bod 11 odôvodnenia Bruselu Ia), ktorá platí pre obe sporové strany. Je pre žalobcu ľahko predvídateľné, že kým podľa hmotnoprávneho stavu sa stal vlastníkom auta trebárs až zaplatením kúpnej ceny, podľa procesného práva sa ním stal odovzdaním?

Zastávam tak názor, že v glosovanej veci nebolo vhodné autonómne vykladať miesto nadobudnutia vlastníctva. V mojich očiach má ísť o predbežnú otázku kolízneho práva. Uznávam, že tento pohľad môže byť menšinový, no nie neobhájiteľný. Je tak pre mňa pomerne prekvapujúce, že o ňom aspoň ako o alternatíve vôbec neuvažoval ani rakúsky najvyšší súd v predkladacom rozhodnutí. Generálny advokát v tejto veci pridelený nebol.

b) K samotnému autonómnemu výkladu

Aj keby som pripustil tak ako Súdny dvor, že miesto nadobudnutia vlastníctva nemá byť zisťované ako predbežná otázka kolízneho práva, ale má sa vykladať autonómne, glosovaný rozsudok podľa mňa neobstojí ani v argumentácii, ani vo výsledku. Pripomeniem, že Súdny dvor zvažoval 3 alternatívy, ako autonómne interpretovať miesto nadobudnutia vlastníctva: 1) miesto uzavretia zmluvy, 2) miesto používania vozidla, 3) miesto odovzdania, pričom sa priklonil k poslednej z nich.

Ad 1. Treba prikývnuť Súdneho dvoru, že odmietol miesto kontraktácie (*locus contractus*). Odôvodnenie tohto záveru [k tomu pozri vyššie časť 2., a)] však mohlo byť precíznejšie. Po prvé, ak diskutovaným kritériom je miesto uzavretia zmluvy, nevedno prečo glosovaný rozsudok v bode 37 spomína analýzu jej obsahu. Nejde pritom o vadu českého či slovenského znenia rozsudku, pretože o obsahu hovoria aj iné jazykové verzie. Správnejšia myšlienka by bola, že uzavretie zmluvy (nie jej obsah) medzi predajcom a poškodeným kupujúcim nie je (nemá prečo byť) jurisdikčne smerodajné pre deliktý vzťah medzi posledným menovaným a zodpovedným výrobcom. Rečou princípov jurisdikčného práva, *locus contractus* v glosovanej veci nepredstavuje úzku väzbu medzi žalobou a súdom (bod 16 odôvodnenia Bruselu Ia). Namiesto toho však Súdny dvor vágne a frázovito argumentuje požiadavkou riadneho výkonu spravodlivosti a hospodárnosťou konania (bod 37 glosovaného rozsudku). Trefným argumentom proti miestu kontraktácie je aj to, že by jeho akceptovanie pri deliktnej právomoci bolo paradoxné, ak úniový normotvorca rovnaké kritérium vedome odmietol pri zmluvnej právomoci podľa čl. 7 ods. 1 Brusel Ia, kde sa

University of Vienna, s. 26 [online]. [cit. 2025-01-16]. Dostupné z: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=4853421.

prirodzene hodí viac, než pri deliktnej.²⁵ Podotknem ale, že niektoré vnútroštátne súdy a generálny advokát sa naopak prikláňajú k miestu uzavretia zmluvy s argumentom, že už týmto momentom vznikla kupujúcemu aspoň povinnosť zaplatiť kúpnu cenu, ktorá je vyššia než skutočná hodnota auta.²⁶ Vznik povinnosti zaplatiť kúpnu cenu ale podľa mňa hneď neznačí majetkovú ujmu. Kupujúcemu síce vznikol záväzok, ale bez splnenia sa reálne jeho majetok ešte nijak nezmenšil. Síce sa *locus contractus* v glosovanom prípade podľa mňa nehodí ako miesto vzniku škody, paušálnu diskvalifikáciu si nezaslúži. Pozitívne sa hodnotí jeho uplatnenie pri deliktnej právomoci pre nároky z nekalej súťaže a zo zodpovednosti za informácie na kapitálovom trhu.²⁷

Súdny dvor odmietol *locus contractus* aj preto, že v glosovanej veci nešlo o čistú majetkovú ujmu (bod 38 glosovaného rozsudku). Aj toto odôvodnenie narazilo na kritiku. Podľa niektorých sa tu nenáležite odkazuje na veľmi špecifický rozsudok *Universal Music*,²⁸ z ktorého sotva možno vyvodzovať závery pre glosovaný prípad. Argument Súdneho dvora okrem toho ignoruje porovnateľnosť škody uplatnenej v glosovanej veci (*Differenzschaden*) a čistej majetkovej ujmy. Navyše, judikatórne vytváranie rôznych typov škôd je zmätočné a ťažko pochopiteľné pre právne poriadky s generálnou deliktou klauzulou.²⁹

Ad 2 a 3. Zo zostávajúcej dvojice kritérií sa Súdny dvor rozhodol pre miesto odovzdania auta, nie pre miesto jeho používania [viac k tomu pozri vyššie časť 2., b)]. Argument materializácie škody ako taký je možno zvolený vhodne, ale podľa mňa nesvedčí v prospech miesta odovzdania. Hlavne vo východnej Európe je bežnou praxou kupovať jazdené autá v západných členských štátoch, kam si kupujúci typicky aj prídu auto vyzdvihnúť a cestujú naspäť domov. V týchto prípadoch vedie kritérium miesta odovzdania, myslím si, k náhodnému výsledku bez akejkolvek hlbšej prepojenosti medzi žalobou a fórom. Škodlivé účinky celej transakcie sa podľa mňa skutočne prejavujú v štáte ťažiskového používania auta. Po ďalšie, neobstojí ani argument, že z dvojice miesto odovzdania a miesto používania je prvé menované predvídateľnejšie ako to druhé. Ak totiž má výrobca očakávať žaloby voči sebe zo strany poškodených kupujúcich, nie je jasné, v čom je miesto odovzdania pre neho predvídateľnejšie ako miesto používania. Vyššie som spomenul, že miesto odovzdania môže byť neraz náhodné, a tento fakt by sa mal zohľadniť aj pri hodnotení predvídateľnosti. Z tohto pohľadu je podľa mňa predvídateľnejšie miesto používania.³⁰ Je pravdou, že priklonenie sa k miestu používania vytvorí z deliktnej právomoci neželané *forum actoris* (súdištie žalobcu). Miesto používania auta totiž len výnimočne leží inde, než v domovskom štáte kupujúceho (žalobcu). Cesta autonómneho výkladu však k správnejšiemu záveru než k miestu používania, myslím, nevedie.

²⁵ LEHMANN, M. Where does Economic Loss Occur? *Journal of Private International Law*. 2011, No. 3, s. 547; citované podľa RIELÄNDER, F. Neues zum „Dieselskandal“ – (k)ein Klägergerichtsstand für geschädigte Fahrzeugkäufer gegen die Hersteller!? *Europäische Zeitschrift für Wirtschaftsrecht*, s. 464.

²⁶ Napr. OLG München, Endurteil v. 10. 11. 2021 – 7 U 5318/20, bod 56; návrhy generálneho advokáta Manuel Campos Sánchez-Bordona z 2. apríla 2020 vo veci C-343/19, ECLI:EU:C:2020:253, bod 74.

²⁷ Aj s ďalšími odkazmi RIELÄNDER, F. Neues zum „Dieselskandal“ – (k)ein Klägergerichtsstand für geschädigte Fahrzeugkäufer gegen die Hersteller!? *Europäische Zeitschrift für Wirtschaftsrecht*, s. 464.

²⁸ Rozsudok Súdneho dvora EÚ zo 16. júna 2016 vo veci C-12/15, *Universal Music International Holding BV proti Michaeli Tétéraultovi Schillingovi a spol.*, ECLI:EU:C:2016:449.

²⁹ Ibidem, s. 465.

³⁰ Tak aj ibidem, s. 466.

Záver

Po glosovanom rozsudku vedie deliktná právomoc pre nároky na náhradu škody z Dieselgate na súdy miesta odovzdania auta. Tento záver podľa mňa neobstojí ani v argumentácii, ani vo výsledku. Predovšetkým si myslím, že kritérium miesta nadobudnutia vlastníctva auta, ktoré vyslovil rozsudok VKI, nevyžadovalo ďalší autonómny výklad. K zisťovaniu tohto miesta sa malo pristupovať ako k predbežnej otázke kolízneho práva pre procesné účely. Aj keby som pripustil, že autonómny výklad bol potrebný, Súdny dvor ho nerealizoval správne. Z prípustnej dvojice miesto odovzdania a miesto používania auta svedčia lepšie dôvody v prospech druhého menovaného kritéria. Síce som už po rozsudku VKI neočakával ďalšie stanovisko Súdneho dvora k deliktnej právomoci pre nároky z Dieselgate, glosovaný rozsudok by za touto témou mal dať definitívnu bodku.

On International Jurisdiction for Tort Damage Claims in the Dieselgate Case: Commentary on the Judgment of the Court of Justice of the European Union of 22 February 2024 in Case C-81/23 MA v FCA Italy SpA and Others, ECLI:EU:C:2024:165

Luboslav Sisák (<https://orcid.org/0000-0001-9114-5173>)

Abstract: The judgment of the CJEU identified in the title of this glossary is the latest addition to the EU Court's jurisprudence on international jurisdiction for tortious damage claims in the Dieselgate case. According to the Court, these claims can be brought under Article 7(2) of the Brussels Ia Regulation at the place where the vehicle was handed over to the injured purchaser, as a result of autonomous interpretation. After explaining the significance of the judgment, the author criticises it. He believes that it was not desirable to further develop the already existing autonomous interpretation of the question at hand and that, even if it had been desirable, it should have led to a different conclusion.

Keywords: private international law, international jurisdiction, damages, Dieselgate, Brussels Ia