



ČESKÁ REPUBLIKA

**ROZSUDEK**

**JMÉNEM REPUBLIKY**

Městský soud v Praze rozhodl samosoudcem JUDr. Lenkou Dolejšovou v právní věci žalobce: **MASNA Příbram, spol. s r.o.**, IČ: 61675393, Jinecká 315, 261 80 Příbram, zastoupen: JUDr. Antonín Tichý, advokát, Mariánské údolí 130, 261 01 Příbram II, proti žalovanému: **auto I.S.R. a.s.**, IČ 25636405, V Oblouku 121, 251 01 Čestice, zastoupen: Mgr. Zdeněk Milík, advokát, Karmelitská 14/382, 118 00 Praha 1, o zaplacení částky **1.195.760,40 Kč s příslušenstvím,**

**t a k t o :**

- I. Žaloba, kterou mělo být žalovaném uloženo zaplatit žalobci částku **1.195.760,40 Kč** s úrokem z prodlení ve výši **8 %** ročně z této částky od **4.2.2010** do **30.6.2010** a dále s úrokem z prodlení ve výši, která v každém jednotlivém kalendářním pololetí trvání prodlení odpovídá v procentech součtu čísla **7** a repo sazby vyhlášené ve Věstníku ČNB ve výši platné vždy k prvnímu dni příslušného kalendářního pololetí trvání prodlení od **1.7.2010** do zaplacení, a vrátit žalovanému osobní automobil tovární značky **AUDI Q5 8R**, VIN: **[REDACTED]**, reg. zn. **[REDACTED]** se zamítá.
- II. Žalobce je povinen nahradit žalovanému náhradu nákladů řízení ve výši **84.904,- Kč**, a to do tří dnů od právní moci tohoto rozsudku k rukám právního zástupce žalovaného.
- III. Žalobce je povinen nahradit státu náklady na vypracování znaleckého posudku ve výši **11.700,- Kč** do tří dnů od právní moci tohoto rozsudku.

## O d ů v o d n ě n í :

Žalobce tvrdil, že uzavřel s žalovaným kupní smlouvu, jejímž předmětem byl osobní automobil specifikovaný v žalobě. Žalobce opakovaně uplatňoval u žalovaného vadu, spočívající v příliš vysoké spotřebě paliva. Žalovaný vadu neuznal s tím, že po provedení diagnostiky VAS řídicích jednotek nebyly na vozidle shledány žádné závady, dlouhodobá spotřeba vozidla byla zjištěna v hodnotě 10.51 litrů na 100 km a především z důvodu, že hodnoty uváděné výrobcem v rozmezí 7,3 litru - 10.41 litru jsou pouze orientační. Žalobce s ohledem na tento postoj žalovaného nechal vyhotovit znalecký posudek, jež konstatoval, že naměřené průměrné spotřeby paliva byly vyšší oproti uváděným v technické dokumentaci, a to v režimu mimo město o cca 39 %, v režimu město o cca 8 % a ve smíšeném režimu o cca 32 %. S výsledky znaleckého posudku seznámil žalobce žalovaného v oznámení vady zboží dne 28.12.2009, kdy současně uplatnil nárok na odstranění vady ve lhůtě 30 dnů ode dne předání automobilu žalovanému, přičemž upozornil žalovaného na možnost od smlouvy odstoupit v případě neodstranění vady ve stanovené lhůtě. Žalovaný poté, kdy byla na vozidle provedena kompletní diagnostika sdělil žalobci, že vozidlo je bez závad a spotřeba paliva odpovídá standardu výrobku, tedy že požadavek na odstranění vady je neopodstatněný. Žalobce od smlouvy odstoupil, a deklaroval připravenost vrátit žalovanému vozidlo, což žalovaný označil jako neplatný a neúčinný úkon a tedy povinnost vrátit si navzájem plnění nevznikla.

Žalovaný učinil veškerá tvrzení žalobce nespornými, spornou zůstává pouze otázka, zda automobil trpí vadou, kvůli níž žalobce od kupní smlouvy odstoupil a pokud ano, zda taková vada byla důvodem k odstoupení od kupní smlouvy. Toto žalovaný popřel. Navrhl, aby soud ustanovil znalce, a to za účelem vypracování znaleckého posudku, jehož účelem bude změřit průměrnou spotřebu paliva u automobilu za podmínek stanovených Směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2004/3/ES (EU 2004/3) ze dne 11.2.2004, kterou se mění směrnice Rady 70/156/EHS a 80/1268/EHS pro vozidla kategorie N1, konkrétně v její Příloze I, čl. 3 až 6 cit.směrnice), Vyhláškou Ministerstva dopravy a spojů č. 341/2002 Sb. ze dne 11.7.2002, o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb. a k jeho provedení. Žalobu navrhl zamítnout.

Soud vycházel z nesporných tvrzení mezi účastníky a z provedeného dokazování a zjistil: mezi účastníky je nesporné, že ze dne 5.1.2009 byla mezi žalovaným jako prodávajícím a žalobcem jako kupujícím uzavřena *kupní smlouva č. 08/080212*, jejímž předmětem byl převod vlastnického práva k motorovému vozidlu tov. zn. Audi Q5 2.0 TFSI quattro 155 (kW) reg. zn. [REDAKCE] za sjednanou kupní cenu ve výši 1.195.760,-- Kč, jejíž úhrada je mezi účastníky nesporná.

Žalovaný předal žalobci automobil dne 13.1.2009 (*důkaz předávacím protokolem*).

Žalobce sdělil žalovanému *dopisem ze dne 12.8.2009*, že „reklamuje“ vozidlo z důvodu příliš vysoké spotřeby paliva, která se nepodobá udávané spotřebě v technickém průkazu. Žalovaný žalobci sdělil *mailem ze dne 12.8.2009*, že k posouzení reklamace je nezbytné provést analýzu spotřeby paliva vozidla, a *mailem ze dne 2.9.2009* zaslal žalovaný

žalobci sdělení o tom, že byla provedena kompletní diagnostika VAS řídicích jednotek vozidla, které neshledala žádné závady. Žalovaný dále uvádí, že průměrná dlouhodobá spotřeba vozidla byla zjištěna v hodnotě 10,5 l/100 km, hodnota udávaná výrobcem se pohybuje v rozmezí 7,3 - 10,4 a je považována pouze za orientační.

Žalobce nechal zpracovat *znalecký posudek znalcem Ing. Jiřím Trávníčkem*, ze kterého soud zjistil, že vozidlo bylo před vlastním měřením průměrné spotřeby diagnostikováno dvěma na sobě nezávislými servisy. Tyto konstatovaly, že jednotlivé technické parametry mající vliv na spotřebu paliva jsou v normě - bez závad, také znalcem provedená technická kontrola stavu skupin vozidla byla bez závad. Znalec ujel při testovacích jízdách celkem 298 km, přičemž při jízdě mimo město byla průměrná spotřeba: 10.15 l/100 km, při plně automatickém řazení: 10,1 l/100 km, při ručním řazení: 10,2 l/100 km. Při jízdě ve městě byla průměrná spotřeba: 11.1 l/100 km. Při smíšených jízdách byla průměrná spotřeba: 11.25 l/100 km, při plně automatickém řazení: 11,2 l/100 km, při ručním řazení: 11,3 l/100 km. Znalec konstatuje spotřeby paliva dle „Osvědčení registrace vozidla“, dle kterého by měly být spotřeby paliva mimo město: 7,3 l/100 km, město 10.4 l/100 km, smíšený provoz: 8,5 l/100 km, a uzavírá, že naměřené průměrné spotřeby paliva byly vyšší oproti uváděným v technické dokumentaci, a to v režimu mimo město o cca 39 %, v režimu město o cca 8 % a ve smíšeném režimu o cca 32 %.

*Dopisem ze dne 28.1.2009* se žalobce odvolává na tento znalecký posudek a oznamuje, že vozidlo vykazuje vadu zboží spočívající ve značně zvýšené průměrné spotřebě paliva v rozsahu podrobně v tomto znaleckém posudku popsáném. Uplatnil nárok na odstranění vad ve lhůtě 30 dnů ode dne předání vozidla žalovanému. Současně upozorňuje, že v případě neodstranění vady ve stanovené lhůtě má v úmyslu od kupní smlouvy odstoupit. Žádá o sdělení, jakým způsobem má automobil předat k odstranění vady.

*Dopisem z 18.1.2010* sděluje žalovaný žalobci, že vozidlo bylo dne 15.1.2010 zkontrolováno, odkazuje na sdělení Import Volkswagen Group, s.r.o. žalobci v této věci uvádí, že bylo konstatováno, že je bez závad a jeho spotřeba odpovídá standardu výrobku, a z tohoto důvodu považuje požadavek na odstranění vady za neopodstatněný.

Přílohou dopisu je zmíněné *sdělení Import Volkswagen Group, s.r.o.* adresované žalobci, obsahující popis kompletní diagnostiky motoru, provedené na základě reklamace zvýšené spotřeby paliva se závěrem, že vozidlo je bez závad a jeho spotřeba paliva odpovídá standardu výrobku.

Sdělení je doplněno dále o ozřejnění způsobu zjišťování spotřeby pohonných hmot, deklarované výrobcem. Uvedení hodnot spotřeby je zákonnou povinností výrobců vozidel, přičemž tyto jsou zjišťovány metodikou měření podle směrnice EU 80/1268/EWG a prověřovány nezávislými zkušebnami jako je TUV nebo DEKRA. Měření probíhá na klimatizované zkušební stolici se snímáním výfukových plynů způsobem zde dále popsáným. Je uvedeno dále, že takto získané hodnoty mohou sloužit pouze ke vzájemnému srovnání spotřeby vozidel různých značek a typů, protože hodnoty ze zkušební stolice není možné aplikovat na skutečný jízdní provoz a kromě toho normovaný jízdní profil většinou neodpovídá individuálním uživatelským a jízdním profilům zákazníka, musí být zohledněny i zahřívací fáze motoru, které spotřebu ovlivňují, podmínky použití vozidla. Toto objasňuje, proč je spotřeba vyšší, než je uváděno k katalogích.

Žalobce odstoupil *dopisem ze dne 25.1.2010 od kupní smlouvy* důvodu neodstranění vady prodávajícím v přiměřené lhůtě před odstoupením od smlouvy.

Žalovaný oznamuje *dopisem ze dne 3.2.2010*, že téhož dne mu byl dopis obsahující odstoupení od smlouvy doručen, a věc předává právnímu zástupci. Právní zástupce *dopisem*

ze dne 8.2.2010 oznamuje žalobci, že žalovaný neshledává odstoupení jako platné a účinné. Poukazuje na to, že údaje o spotřebě paliva v Osvědčení o registraci vozidla jsou uvedeny ve spojení s údajem „Spotřeba paliva-metodika“, tedy EU 2004/3. Tato metodika byla implementována do právního řádu České republiky Vyhláškou ministerstva dopravy a spojů 341/2002 Sb., a stanoví způsob a podmínky pro zjišťování spotřeby paliva, které znalec žalobce při zkoumání nedodržel, měření spotřeby provedl jiným způsobem, než podle metodiky stanovené cit. směnicí a tedy nelze z tohoto způsobu zkoumání zjištěné rozdíly považovat ani za rozporné, natož za vadu. Údaje o spotřebě uvedené v technickém průkazu nelze považovat s ohledem na odkaz na použitou metodiku za údaje o spotřebě za jiných podmínek, než jen a pouze těch, které jsou stanoveny v uvedené metodice.

Z důkazu *Osvědčením o registraci vozidla reg. zn. [REDAKCE]* se podává, že se jedná o vozidlo AUDI Q5 (obchodní označení, pozn. soudu) s automatickým řazením převodovky. V bodu 25 je uvedeno: spotřeba paliva: metodika EU 2004/3, v bodu 27 (l.100 km): 10.4 / 7.3 / 8.5. Listina byla vystavena dne 15.1.2009.

Z *webové prezentace v části týkající údajů o spotřebě paliva* soud zjistil, že u Audi Q5 je uvedena spotřeba město: 10,8 (10,4), mimo město: 6,9 (7,3), kombinovaná: 8,4 (8,5), s tím, že údaje v závorce platí pro automatickou převodovku. Uvádí se zde dále, že uvedené hodnoty spotřeb byly zjištěny podle předepsaného způsobu měření. Údaje se nevztahují ke konkrétnímu vozidlu a nejsou součástí nabídky, ale slouží pouze k porovnání různých vozidel.

Z důkazu *fotokopii štítku*, který je umístěn v předmětném vozidle výrobcem se podává, že obsahuje údaje o spotřebě zcela identické jako ty, které jsou uvedeny v Osvědčení o registraci, a z důkazu firemní registrací AUDI, že u vozidel typu vozidla předmětného je uvedeno: 10,3 (10,5), 6,8 (7,5), 8,1 (8,6).

*Znalec ustanovený soudem* měl jako znalecký úkol jednak změřit průměrnou spotřebu paliva u předmětného automobilu, jednak změřit průměrnou spotřebu paliva u předmětného automobilu za podmínek stanovených Směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2004/3/ES (EU 2004/3) ze dne 11.2.2004, kterou se mění směrnice Rady 70/156/EHS a 80/1268/EHS pro vozidla kategorie N1, konkrétně v její Příloze I, čl. 3 až 6 cit.směrnice), Vyhláškou Ministerstva dopravy a spojů č. 341/2002 Sb. ze dne 11.7.2002.

Znalec uvedl, že způsob stanovení údaje o spotřebě paliva se měnil. V technickém průkazu vozidla se dříve uváděla tzv. základní spotřeba paliva podle ČSN 30 0510 zjišťovaná jízdou na zkušebním úseku způsobem zde popsaným. Před rokem 1996 se v technickém průkazu vozidla a v technické dokumentaci k automobilu udávaly tři hodnoty spotřeby paliva, stanovené podle předpisu EHK č. 84 (směrnice ES 89/491), už nikoli jízdou na zkušebním úseku, ale simulací jízdy na válcovém dynamometru. V současné době platná směrnice 2004/3/ES sdružuje spotřebu paliva s vyprodukovanými emisemi. Podle této metodiky se spotřeba již neměří, ale vypočítává se z naměřených emisí. Konkrétní automobily, které procházejí testem, musí mít najeto alespoň 3000 km, avšak ne více než 15000 km.

Znalec uvádí, že údaj „spotřeba paliva“ uváděný v současnosti v technickém průkazu vozidla udává hodnoty spotřeby zjištěné podle legislativně přesně stanovené jednotné metodiky v rámci EU. Může tak být použit k porovnání spotřeb vozidel a jako výchozí údaj v rámci daňových zákonů a ekonomických předpisů. Je povinným údajem, který výrobce vozidla musí doložit v rámci legislativního procesu při uvádění nového vozidla na trh. Tento údaj nestanovuje skutečnou provozní spotřebu konkrétního vozidla.

Znalec zjistil provozní spotřebu předmětného vozidla v provozu městském, mimoměstském a na dálničním úseku. Průměrná spotřeba paliva předmětného vozidla byla stanovena na 10,12 litru / 100 km.

Druhou část soudem zadaného znaleckého úkolu znalec nesplnil, neboť s předmětným vozidlem bylo v době provádění provozní zkoušky ujetu 52.312 km a tedy pro provedení homologační zkoušky dle Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/3/ES (EU 2004/3) nesplňuje technické podmínky a tedy zkouška s ním nemůže být provedena.

Další důkazy soud neprováděl, účastníci další důkazy nenavrhovali a potřeba provedení jiných důkazů než účastníky navržených v řízení najevo nevyšla.

Aby byl žalobce ve věci úspěšný, musel prokázat, že vozidlo mělo vadu, kterou žalovaný - ač řádně vyzván, neodstranil, což odůvodnilo odstoupení žalobce od kupní smlouvy.

Soud hodnotil zjištěný skutkový stav po právní stránce následujícím způsobem:

Mezi účastníky byla uzavřena kupní smlouva podle ust. § 409 obch. zák. Podle odstavce 1 tohoto ustanovení kupní smlouvou se prodávající zavazuje dodat kupujícímu movitou věc (zboží) určenou jednotlivě nebo co do množství a druhu a převést na něho vlastnické právo k této věci a kupující se zavazuje zaplatit kupní cenu.

Pokud jde o uzavření kupní smlouvy a zaplacení kupní ceny, vycházel soud z nesporného tvrzení účastníků.

Z důkazu osvědčením o registraci vozidla se podává, že spotřeba vozidla je uvedena: 10,4 / 7,3 / 8,5, tedy průměrná spotřeba činí 8,73 litru na 100 km jízdy. Znalec ustanovený soudem určil průměrnou spotřebu na hodnotu 10,12 litru na 100 km. Tedy průměrná spotřeba uvedená v osvědčení o technickém průkazu činí 86,3 % skutečné provozní spotřeby, nebo: provozní spotřeba předmětného vozidla je o 13,7 % vyšší, než činí průměrná spotřeba uvedená v osvědčení o registraci vozidla. Tento závěr soudem ustanoveného znalce víceméně koresponduje se závěrem znalce, který vyhotovil znalecký posudek na žádost žalobce. Z tohoto znaleckého posudku se podává průměrná spotřeba: 10,83 litru na 100 km jízdy (10,15 / 11,1 / 11,25).

Soud uzavírá, že provozní spotřeba předmětného vozidla neodpovídá hodnotám, uvedeným v osvědčení o registraci vozidla, je o 13,7 % vyšší (soud vychází ze závěru znalce ustanoveného soudem).

Soud se dále zabýval zjišťováním, zda tento rozdíl deklarované spotřeby v Osvědčení o registraci vozidla a skutečné provozní spotřeby je vadou zboží ve smyslu ust. § 422 odst. 1 obch. zák.

Podle tohoto ustanovení poruší-li prodávající povinnosti stanovené v § 420, má zboží vady. Za vady zboží se považuje i dodání jiného zboží, než určuje smlouva a vady v dokladech nutných k užívání zboží.

Podle ust. § 420 odst. 1 obch. zák. prodávající je povinen dodat zboží v množství, jakosti a provedení, jež určuje smlouva, a musí je zabalit nebo opatřit pro přepravu způsobem stanoveným ve smlouvě.

Podle ust. § 425 odst. 1 obch. zák. prodávající odpovídá za vadu, kterou má zboží v okamžiku, kdy přechází nebezpečí škody na zboží na kupujícího, i když se vada stane zjevnou

až po této době. Povinnosti prodávajícího vyplývající ze záruky za jakost zboží tím nejsou dotčeny.

Podle ust. § 437 odst. 1 obch. zák. je-li dodáním zboží s vadami smlouva porušena nepodstatným způsobem, může kupující požadovat buď dodání chybějícího zboží a odstranění ostatních vad zboží, nebo slevu z kupní ceny.

Podle ust. § 437 odst. 2 obch. zák. pokud kupující neuplatní nárok na slevu z kupní ceny nebo neodstoupí od smlouvy podle odstavce 5, je prodávající povinen dodat chybějící zboží a odstranit právní vady zboží. Ostatní vady je povinen odstranit podle své volby opravou zboží nebo dodáním náhradního zboží; zvoleným způsobem odstranění vad však nesmí způsobit kupujícímu vynaložení nepřiměřených nákladů.

Podle ust. § 437 odst. 3 obch. zák. požaduje-li kupující odstranění vad zboží, nemůže před uplynutím dodatečně přiměřené lhůty, kterou je povinen poskytnout k tomuto účelu prodávajícímu, uplatnit jiné nároky z vad zboží, kromě nároku na náhradu škody a na smluvní pokutu, ledaže prodávající oznámí kupujícímu, že nesplní své povinnosti v této lhůtě.

Podle ust. § 437 odst. 4 obch. zák. dokud kupující nestanoví lhůtu podle odstavce 3 nebo neuplatní nárok na slevu z kupní ceny, může prodávající sdělit kupujícímu, že vady odstraní v určité lhůtě. Jestliže kupující bez zbytečného odkladu po obdržení tohoto sdělení neoznámí prodávajícímu svůj nesouhlas, má toto oznámení účinek stanovení lhůty podle odstavce 3.

Podle ust. § 437 odst. 5 obch. zák. neodstraní-li prodávající vady zboží ve lhůtě vyplývající z odstavce 3 nebo 4, může kupující uplatnit nárok na slevu z kupní ceny nebo od smlouvy odstoupit, jestliže upozorní prodávajícího na úmysl odstoupit od smlouvy při stanovení lhůty podle odstavce 3 nebo v přiměřené lhůtě před odstoupením od smlouvy. Zvolený nárok nemůže kupující bez souhlasu prodávajícího měnit.

Otázkou, kterou bylo v tomto řízení nutno zodpovědět je, zda je vadou zboží, resp. předmětného automobilu to, že v osvědčení o registraci vozidla, na štítku ve vozidla a v prezentaci výrobce vozidla je uveden údaj o spotřebě, která nekoresponduje se skutečnou provozní spotřebou žalobcem zakoupeného vozidla.

Žalobce totiž poprvé písemně „reklamoval“ vadu spočívající v příliš vysoké spotřebě paliva, jež se v žádném způsobu jízdy nepodobá udávané spotřebě v technickém průkazu (dopis ze dne 12.8.2009), a dále uplatnil nárok na odstranění vady zboží spočívající ve značně zvýšené průměrné spotřebě paliva v rozsahu podrobně popsáném ve znaleckém posudku Ing. Jiřího Trávníčka (dopis ze dne 28.1.2009). Vzhledem k tomu, že posudek znalce Trávníčka vychází rovněž ze srovnání skutečné spotřeby a spotřeby uvedené v Osvědčení o registraci vozidla, dospěl soud k závěru, že za vadu považuje žalobce právě tento rozdíl, což je ostatně uvedeno v žalobním tvrzení.

Soud z důkazu Osvědčením o registraci zjistil, že co do údaje o spotřebě odkazuje na metodiku: EU 2004/3, jež byla implementována do právního řádu České republiky, a která stanoví způsob a podmínky zjišťování spotřeby paliva, konkrétně v Příloze I, čl. 3 až 6.

Jak potvrdil i znalec jmenovaný soudem, podle této metodiky se spotřeba již neměří, ale vypočítává se z naměřených emisí.

Z důkazu sdělením Import VOLKWAGEN Group, a.s. žalobci se podává, že spotřeba paliva odpovídá standardu výrobku, a vozidlo je bez závad. Toto zjištění je obsaženo i ve znaleckém posudku doloženého žalobcem, kde znalec Ing. Trávníček výslovně uvádí, že „vozidlo bylo před vlastním měřením průměrné spotřeby diagnostikováno dvěma na sobě nezávislými servisy. Tyto konstatovaly, že jednotlivé technické parametry mající vliv na spotřebu paliva jsou v normě - bez závad, také znalcem provedená technická kontrola stavu skupin vozidla byla bez závad“.

Soud zhodnocením těchto důkazů dospěl k závěru, že na vozidle se nevyskytuje vada, která by měla za následek zvýšenou spotřebu pohonných hmot.

Žalobce vychází z odlišnosti údaje o spotřebě v Osvědčení o registraci vozidla a skutečnosti. Podle názoru soudu žalobci nelze přisvědčit, že jde o vadu.

Údaje uvedené v osvědčení o registraci vozidla jsou údaji, které nevychází ze zjištění skutečné provozní spotřeby v reálném nebo simulovaném provozu, jak tomu bylo dříve, přičemž zde soud poukazuje na zcela vyčerpávající objasnění znalce jmenovaného soudem co do vývoje zjišťování těchto údajů.

Jak uvádí Import VOLKWAGEN Group, a.s. v dopise žalobci, spotřeba pohonných hmot byla i u typu vozu shodného s předmětným vozidlem zjišťována dle směrnice EU 80/1268/EHS. Jedná se o směrnici Rady ze dne 16. prosince 1980 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se spotřeby paliva motorových vozidel. Účel je vyjádřen v preambuli tak, že vzhledem k tomu, že technické požadavky, které musí motorová vozidla podle vnitrostátních právních předpisů splňovat, se mimo jiné vztahují na metodu měření spotřeby paliva, která se musí používat k udávání spotřeby paliva pro typ vozidla.

Směrnici, která byla implementována do právního řádu České republiky vyhláškou č. 341/2002 Sb., je tedy závazně stanovena metoda měření spotřeby paliva.

Podle článku 5.3. této směrnice od 1. ledna 2006 pro vozidla kategorie N1 třídy I a od 1. ledna 2008 pro vozidla kategorie N1 třídy II a třídy III členské státy (b) zakázají registraci, prodej nebo uvedení do provozu nových vozidel, která nejsou doprovázena platným prohlášením o shodě podle směrnice 70/156/EHS, s výjimkou případu, kdy se použije čl. 8 odst. 2 uvedené směrnice, pokud nebyly hodnoty emisí CO<sub>2</sub> a spotřeby paliva stanoveny v souladu s požadavky směrnice 80/1268/EHS ve znění této směrnice.

Směrnice Rady 70/156/EHS a 80/1268/EHS byla v části měření oxidu uhličitého a spotřeby paliva vozidel kategorie N1 změněna Směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2004/3/ES ze dne 11.2.2004.

Podle článku 4 této směrnice se považuje za technicky přijatelné a za ekonomicky nejefektivnější používat emisní zkoušky podle směrnice Rady 70/220/EHS také pro měření spotřeby paliva a emisí CO<sub>2</sub> uvedené kategorie vozidel, tedy podle směrnice Rady 70/220/EHS vozidel určených k provozu na pozemních komunikacích, s karoserií nebo bez karoserie, které má nejméně čtyři kola a maximální konstrukční rychlost vyšší než 25 km/h, a jeho přípojná vozidla, s výjimkou kolejových vozidel a zemědělských strojů a traktorů.

Žalovaný uvedl shodné hodnoty jako jsou uvedeny v Osvědčení o registraci vozidla také štítku ve vozidle a zveřejnil je v propagačních materiálech a na webové prezentaci (důkaz webovou prezentací v části týkající údajů o spotřebě paliva, fotokopii štítku, firemní prezentací AUDI). Soud dospěl k závěru, že uvedení jiných údajů by znamenalo porušení obecně závazného právního předpisu, ukládajícího určit spotřebu vozidla výlučně podle metody nyní obsažené ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2004/3/ES., v příloze IV, část I, řádek 39. Takto zjištěné údaje jsou podle Směrnice Evropského parlamentu a Rady 70/156/EHS a Směrnice Evropského parlamentu a Rady 80/1268/EHS ve znění změny Směrnicí 2004/3/ES jedním z údajů pro správní řízení EHS schválení typu, resp. součástí žádosti o EHS schválení typu podle článku 3 této směrnice. Pokud by žalovaný uvedl ve své propagaci jiné údaje o spotřebě, než jsou uvedeny ve (schválené) žádosti o EHS schválení typu, porušil by podmínky, za kterých bylo schváleno uvedení jím vyráběného typu vozidla do provozu a jednalo by se o klamavý údaj. Nelze tedy vinit žalovaného, že dodal žalobci vozidlo s vadou projevující se vyšší spotřebou, než je žalovaným deklarovaná. Jakkoli v řízení vyšlo najevo, že provozní spotřeba vozu zakoupeného žalobcem převyšuje spotřebu v hodnotách uvedených výrobcem vozidla a v Osvědčení o registraci vozidla, nejedná se o vadu výrobku. Soud má totiž za prokázané, že po opakovaných kontrolách vozu nebyly zjištěny vady vozidla, které by měly za následek zvýšení spotřeby - soud poukazuje na zjištění vycházející z informace výrobce vozu pro žalobce a ze znaleckého posudku znalce, který vyhotovil posudek na žádost žalobce.

Soudu tedy nezbylo, než žalobu zamítnout, když dospěl k závěru, že schválený typ vozidla je schválen s údaji o spotřebě podle platných právních předpisů, tyto údaje výrobce zveřejňuje, a žalobce se mohl jako podnikatel dbající opatrnosti seznámit s tím, že údaje o spotřebě uvedené v Osvědčení o registraci a z materiálů výrobce nejsou zjištěny podle provozní spotřeby, ale metodou uvedenou ve Směrnici Evropského parlamentu a Rady 2004/3/ES. Žalobce totiž nedodal žalovanému zboží odlišné od smlouvy - dodal zboží odpovídající typu splňující technické požadavky zvláštních směrnic a vyhovující kontrolám stanoveným v EHS certifikátu schválení typu, a tedy žalobcem tvrzená vada není vadou dodaného zboží. Ostatně ve webové prezentaci žalovaný výslovně uvádí, údaje se nevztahují ke konkrétnímu vozidlu a nejsou součástí nabídky, ale slouží pouze k porovnání různých vozidel, čehož si žalobce mohl povšimnout a jako péče řádného hospodáře dbalý podnikatel si povšimnout měl.

O nákladech řízení rozhodl soud dle ust. § 142 odst. 1 o.s.ř. a přiznal žalovanému náhradu nákladů řízení podle zásady úspěšnosti ve sporu. Náklady spočívají v nákladech vynaložených na právní zastoupení, tedy v odměně advokáta dle vyhl. č. 484/2000 Sb. ve výši 61.220,-- Kč a ve čtyřech paušálních náhradách hotových výdajů za čtyři úkony právní služby po 300,-- Kč dle vyhl. č. 177/1996 Sb. (převzetí věci, písemné podání soudu ze dne 12.8.2010 a ze dne 30.5.2012 a účast u jednání soudu dne 24.10.2012).

Dále vynaložil žalovaný náklady na zálohu na zpracování znaleckého posudku ve výši 10.000,-- Kč.

Celkové náklady řízení činí 72.420,-- Kč.

Vzhledem k tomu, že zástupce žalovaného je registrován jako plátce DPH, přiznal soud náklady řízení včetně 20 % DPH podle ust. § 137 odst. 3 o.s.ř. ve výši 12.484,-- Kč.

Celkové náklady řízení s vyčíslením DPH činí 84.904,-- Kč.



Výrok o náhradě nákladů řízení k rukám zástupce žalovaného je odůvodněn ust. § 149 odst. 1 o.s.ř.

Výrok o náhradě nákladů státu je odůvodněn ust. § 148 odst. 1 o.s.ř. Stát vynaložil náklady na odměnu znalce ve výši 11.700,-- Kč, a tyto náklady soud uložil zaplatit žalobci, který v řízení úspěšný nebyl.

**Poučení:** Proti tomuto rozsudku lze podat odvolání do 15ti dnů ode dne doručení k Vrchnímu soudu v Praze prostřednictvím zdejšího soudu.

V Praze dne 24. října 2012

JUDr. Lenka Dolejšová, v.r.  
samosoudce

Za správnost vyhotovení:  
Monika Staňková