

Zadeva C-663/19

**Povzetek predloga za sprejetje predhodne odločbe v skladu s členom 98(1)
Poslovnika Sodišča**

Datum vložitve:

6. september 2019

Predložitveno sodišče:

Landgericht Gera (Nemčija)

Datum predložitvene odločbe:

30. avgust 2019

Tožeča stranka:

MM

Tožena stranka:

Volkswagen AG

Predmet postopka v glavni stvari

Odškodninski zahtevek za razveljavitev pogodbe o nakupu rabljenega vozila, v katerem je vgrajena nedopustna odklopna naprava – Odgovornost proizvajalca – Obveznost predložitve certifikata o skladnosti – Varstvo končnega kupca – Upoštevanje nadomestila za rabo pri izračunu škode

Predmet in pravna podlaga za predlog

Razlaga prava Unije, člen 267 PDEU

Vprašanja za predhodno odločanje

1. Ali je treba člena 6(1) in 27(1) EG-FGV oziroma člena 18(1) in 26(1) Direktive 2007/46/ES razlagati tako, da proizvajalec krši svojo obveznost izdaje veljavnega certifikata v skladu s členom 6(1) EG-FGV (oziroma svojo obveznost predložitve certifikata o skladnosti v skladu s členom 18(1) Direktive 2007/46/ES), če v vozilo vgradi nedopustno odklopno napravo v smislu

členov 5(2) in 3, točka 10, Uredbe (ES) št. 715/2007, in dajanje takega vozila na trg pomeni kršitev prepovedi dajanja vozila na trg brez veljavnega certifikata o skladnosti iz člena 27(1) EG-FGV (oziroma prepovedi prodaje brez veljavnega certifikata o skladnosti iz člena 26(1) Direktive 2007/46/ES)?

V primeru pritrdilnega odgovora:

1a. Ali se s členoma 6 in 27 EG-FGV oziroma členi 18(1), 26(1) in 46 Direktive 2007/46/ES varstvo zagotavlja tudi končnemu kupcu ter – v primeru nadaljnje prodaje na trgu rabljenih vozil – zlasti naknadnemu kupcu avtomobila in ali se nanaša tudi na njegovo svobodo razpolaganja in premoženje? Ali gre pri tem, da kupec avtomobila pridobi rabljeno vozilo, ki je bilo na trg dano brez veljavnega certifikata o skladnosti, za eno od nevarnosti, za odvrnitev katerih so bili sprejeti ti predpisi?

2. Ali se s členom 5(2) Uredbe (ES) št. 715/2007 varstvo zagotavlja tudi končnemu uporabniku ter – v primeru nadaljnje prodaje na trgu rabljenih vozil – zlasti naknadnemu kupcu avtomobila in ali se nanaša tudi na njegovo svobodo razpolaganja in premoženje? Ali gre pri tem, da kupec pridobi rabljeno vozilo, ki je bilo na trg dano brez veljavnega certifikata o skladnosti, za eno od nevarnosti, za odvrnitev katerih je bil sprejet ta predpis?

3. Ali je treba člena 6 in 27 EG-FGV oziroma člene 18(1), 26(1) in 46 Direktive 2007/46/ES ter člen 5(2) Uredbe (ES) št. 715/2007 razlagati tako, da se v primeru njihove kršitve nadomestilo za rabo iz naslova dejanske uporabe vozila pri izračunu škode sploh ali deloma (v tem primeru, kako oziroma v kakšnem obsegu) ne upošteva, če končni kupec zaradi te kršitve lahko zahteva in tudi dejansko zahteva razveljavitev pogodbe o nakupu vozila? Ali na razlago vpliva to, da je kršitev povezana s prevaro homologacijskih organov in končnih kupcev glede tega, da so izpolnjeni vsi pogoji za homologacijo in da je dovoljena uporaba vozila v cestnem prometu brez omejitev, ter da je bil namen kršitve in prevare znižanje stroškov in doseganje kar največjega dobička iz prodaje ob sočasni pridobitvi konkurenčne prednosti na račun nič hudega slutečih strank?

Navedene določbe prava Unije

Direktiva 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. septembra 2007 o vzpostavitvi okvira za odobritev motornih in priklopnih vozil ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila (Okvirna direktiva): Členi 18(1), 26(1) in 46.

Uredba (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2007 o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil: Člena 3, točka 10, in 5(2).

Uredba Komisije (ES) št. 385/2009 z dne 7. maja 2009 o nadomestitvi Priloge IX k Direktivi 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi okvira za odobritev motornih in priklopnih vozil ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila („okvirna direktiva“): Priloga.

Navedene nacionalne določbe

Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung) (Uredba o ES-homologaciji motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila (uredba o homologaciji ES); v nadaljevanju: EG-FGV): Člena 6 in 27.

Bürgerliches Gesetzbuch (civilni zakonik; v nadaljevanju: BGB): Členi 31, 823(2) in 826.

Strafgesetzbuch (kazenski zakonik; v nadaljevanju: StGB): Člen 263(1).

Kratka predstavitev dejanskega stanja in postopka

- 1 Tožeča stranka je 13. maja 2015 od trgovca z avtomobili kupila rabljen osebni avtomobil Seat Alhambra 2.0 TDI s „približno 11 600“ prevoženimi kilometri za ceno 26 400 EUR.
- 2 Osebni avtomobil je opremljen z motorjem tipa EA-189, ki ga je dobavila tožena stranka. Prvotna programska oprema motorja je pripomogla k optimizaciji ravni emisij dušika v uradnem preskusnem postopku, in sicer tako, da je bil motor opremljen s sistemom za recirkulacijo izpušnih plinov z dvema načinoma obratovanja. Način 1 je bil optimiziran z vidika emisij dušika in pri njem se je dosegala razmeroma visoka stopnja recirkulacije izpušnih plinov, medtem ko je bil način 0 optimiziran z vidika delcev, stopnja recirkulacije izpušnih plinov pa je bila manjša. Programska oprema naprave za upravljanje motorja zaznava, ali se vozilo uporablja v običajnem cestnem prometu ali na testni napravi za ugotavljanje ravni emisij. Vgrajena programska oprema med testnim ciklom oziroma testom na preskusni napravi pri merjenju emisij dušika vklopi način 1, tako da se dosežejo nižje vrednosti dušikovih oksidov ter upoštevajo zakonsko določene vrednosti izpušnih plinov in mejne vrednosti emisij dušikovih oksidov, predpisane z emisijskim standardom Euro-5. V dejanskih voznih razmerah v cestnem prometu pa vozilo deluje v načinu 0. Emisijske vrednosti v tem načinu ne ustrezajo vrednostim, ki jih je tožena stranka kot proizvajalec vozila navedla v certifikatu o skladnosti.
- 3 Tožeča stranka meni, da so se razvoj in vgradnja odklopne naprave ter dobava ustrezno prilagojenih motorjev hčerinskim družbam koncerna zgodile ob vednosti

in po navodilu ali pa vsaj s privolitvijo uprave, in sicer zato, da bi se na račun končnih kupcev zmanjšali stroški koncerna, z visoko prodajo dosegel kar največji dobiček in ustvarila konkurenčna prednost v razmerju do drugih proizvajalcev motornih vozil na trgu. To, da bodo prilagojeni motor hčerinske družbe koncerna uporabile in da bo avtomobil potem prodan strankam, ni bilo zgolj mogoče predvideti, ampak je bilo kar smisel in smoter ravnanja upoštevnih zaposlenih tožene stranke. Za to potrebna preslepitev homologacijskih organov in končnih kupcev glede obstoja take odklopne naprave in dejansko neizpolnjevanje zakonskih pravil o izpušnih plinih sta bila del splošnega načrta.

- 4 Tožeča stranka, ki jo je (njegov sopogodbenuk kot orodje v rokah tožene stranke) tako preslepil, je vozilo kupila za uporabo v prometu na javnih cestah. Tožeča stranka ga ne bi kupila, če bi vedela, da vsebinski pogoji za izdajo dovoljenja za uporabo niso izpolnjeni in da zato obstaja tveganje, da vozila ne bo mogla (trajno) uporabljati v ta namen, ker bo njegova uporaba onemogočena. Tožeča stranka od nakupa dalje uporablja vozilo.

Bistvene trditve strank postopka v glavni stvari

- 5 Tožeča stranka od tožene stranke zahteva, naj ji povrne kupnino za avtomobil. Meni, da se od kupnine ne sme odbiti nadomestilo za rabo iz naslova prevoženih kilometrov.
- 6 Tožena stranka trdi, da je programska oprema, ki jo uporablja, element, povezan izključno z notranjim delovanjem motorja. Poleg tega naj mejne vrednosti med dejansko vožnjo ne bi bile pomembne, saj naj bi se zakonodajalec odločil, da se mejne vrednosti ugotavljajo v laboratorijskih pogojih.

Kratka predstavitev utemeljitve predloga

- 7 Predložitveno sodišče obravnava deliktno odgovornost tožene stranke v skladu s členom 826 BGB.
- 8 Najprej ugotavlja, da je v spornem avtomobilu vgrajena nedopustna odklopna naprava v smislu členov 5(2) in 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007. Ustrezna odločba Kraftfahrtbundesamt (zvezni urad za motorna vozila) je dokončna in ima za civilne postopke zavezujoč učinek.
- 9 To, ali je poleg tega podana tudi kršitev členov 6(1) in 27 EG -FGV, ki temeljita na členih 18(1) in 26(1) Direktive 2007/46, je odvisno od pojasnjevalne moči in pomena certifikata o skladnosti, ki sta v Nemčiji sporni.
- 10 Po mnenju nekaterih ni pomembno, ali konkretno vozilo izpolnjuje pravne zahteve, temveč le to, da je certifikat izdal pravi proizvajalec za homologirani tip, torej, da izjava ustreza določenim formalnim zahtevam, čeprav je morda

vsebinsko napačna. Vgradnja nedopustne odklopne naprave naj zato ne bi vplivala na veljavnost certifikata o skladnosti.

- 11 V skladu z nasprotnim stališčem takšen certifikat obenem vsebuje izjavo, da je vozilo v skladu z vso upoštevno zakonodajo, ki velja v Uniji, zaradi česar je certifikat o skladnosti v primeru vgradnje nedopustne odklopne naprave nepravilen in zato neveljaven, tako da gre za dajanje na trg brez veljavnega certifikata (kršitev člena 27(1) EG-FGV) ter za kršitev obveznosti proizvajalca, da izda veljaven certifikat v skladu s členom 6(1) EG-FGV.
- 12 Predložitveno sodišče na podlagi cilja, opredeljenega v Prilogi k Uredbi št. 385/2009, v skladu s katerim je „certifikat o skladnosti [...] izjava, ki jo proizvajalec vozila izda kupcu in mu z njo zagotovi, da je vozilo, ki ga je kupil, skladno z zakonodajo, veljavno v Evropski uniji v času izdelave vozila“, sklepa, da je formalistični pristop nepravilen in da ima certifikat o skladnosti večjo pojasnjevalno moč, iz katere izhaja nasprotno stališče.
- 13 Kršitev člena 27 EG-FGV ni izključena zato, ker je tožena stranka kupila rabljeno vozilo in ker naj bi se ta določba v skladu s splošnim pojmovanjem na podlagi njenega besedila *a priori* uporabljala samo za nova vozila. Tožena stranka je zadevno vozilo pred tem namreč dala na trg kot novo vozilo, zaradi česar je to pozneje sploh lahko postalo predmet trgovanja na trgu rabljenih vozil, tako da je obstoj odgovornosti vezan na to – ves čas upoštevno – okoliščino (in ne na poznejšo nadaljnjo prodajo).
- 14 Predložitveno sodišče je preverilo in potrdilo obstoj vseh elementov dejanskega stanu iz člena 826 BGB. Poleg tega opozarja, da je deliktna odgovornost po členu 826 BGB omejena na škodo, ki spada na področje varstva kršenih zahtev ali prepovedi, in da je do povračila škode upravičen samo tisti, ki je bil zaradi ravnanja v nasprotju z dobrimi običaji neposredno prizadet, ali tretji, ki je zaradi ravnanja v nasprotju z dobrimi običaji utrpel škodo, ki ni bila le posledica te, ki je nastala neposredno prizadeti osebi. Tako je v primeru, če je namen predpisa tudi vsaj to, da se posamezniku ali posameznim skupinam oseb zagotovi varstvo pred kršitvijo neke pravne dobrine. Poleg tega je obstoj odgovornosti omejen le na te škodljive posledice, ki nastanejo zaradi nevarnosti, za preprečitev katerih je bil sprejet kršeni predpis. V zvezi s tem je treba preučiti smisel in obseg kršenega predpisa ter razjasniti, ali je bil njegov namen preprečiti uveljavljano škodo.
- 15 O vprašanju, ali je treba odgovornost v okoliščinah, kakršne so podane v obravnavani zadevi, prilagoditi glede na namen varstva, so v Nemčiji mnenja zelo deljena.
- 16 Če se v tem smislu ne izhaja neposredno iz kršitve – ki jo je povzročila tožena stranka – člena 5(2), prvi stavek, Uredbe št. 715/2007 oziroma členov 6 in 27 EG-FGV, temveč iz tega, da je ravnanje, ki je v nasprotju z dobrimi običaji, podano izključno zaradi ves čas trajajoče prevare (tudi in ravno) končnega kupca, povezane z dajanjem vozila na trg, prilagoditev glede na predmet varstva ni

potrebna, saj je treba prevaranemu zagotoviti neomejeno varstvo in povrnitev vse škode, ki mu je nastala zaradi prevare. Če pa se za odločilno šteje dajanje na trg, ki ga je tožena stranka opravila ob uporabi nedopustne odklopne naprave, je za sprejetje odločitve ključno to, ali je z zgoraj navedenimi predpisi varstvo zagotovljeno tudi tretjim in ali pomeni pridobitev vozila, v katerega je vgrajena prepovedana odklopna naprava in/ali katero je bilo dano na trg brez veljavnega certifikata o skladnosti, s strani končnega uporabnika eno od nevarnosti, za odvrnitev katerih so bili sprejeti kršeni predpisi.

- 17 Predložitveno sodišče meni, da ločena obravnava ni dopustna. Gre za neločljive vidike enotnega dogodka in splošnega načrta. Obenem je jedro očitka ravnanja v nasprotju z dobrimi običaji kršitev emisijskih standardov. Zato je odgovornost na podlagi člena 826 BGB mogoče utemeljiti le, če je bil namen emisijskih standardov – ne zgolj posredno – varstvo vsakokratnega končnega kupca, ki bi moral biti zaščiten tudi in ravno pred uveljavljano škodo.
- 18 To, ali imata člena 6 in 27 EG-FGV oziroma člena 18(1) in 26(1) Direktive 2007/46/ES in/ali člen 5(2) Uredbe št. 715/2007 varovalni učinek v razmerju do tretjih, torej da bi morali biti na njihovi podlagi varovani tudi svoboda razpolaganja in premoženje posameznih kupcev avtomobilov in da je nakup vozila, v katerem je vgrajena nedopustna odklopna naprava, ena od nevarnosti, za odvrnitev katerih so bili sprejeti kršeni predpisi, je v nemški sodni praksi skrajno sporno.
- 19 Ena stališče je, da se navedeni predpisi ne bi smeli šteti za določbe, namenjene varstvu pravnih dobrin posameznikov, ker naj ne bi bili namenjeni varstvu premoženja pridobitelja motornega vozila, ampak zagotovitvi visoke ravni varnosti v cestnem prometu, varstva zdravja in okolja ter gospodarne rabe energije.
- 20 Nasprotno stališče pa je, da je vseeno, če je namen kršenega predpisa predvsem varstvo splošnega interesa, če le varstvo posameznikov – iz katerega je treba izhajati v obravnavanem primeru – ni zgolj posredno, ampak ga je treba šteti za enega od smotrov, zaradi katerih je bil predpis sprejet. V okviru predpisov prava Unije je treba poleg tega upoštevati, da bi bilo treba zaradi učinkovitega izvajanja prava Unije odškodninske zahteve priznati tudi v primerih, v katerih varovalni namen kršenih predpisov ni individualiziran. Varstvo posameznikov naj bi bilo poleg tega razvidno tudi iz že omenjenega opisa namena iz Priloge k Uredbi (ES) št. 385/2009.
- 21 Predložitveno sodišče ne more presoditi, katera razlaga – zlasti kar zadeva ustrezen prenos v nacionalno pravo – členov 18(1), 26(1) in 46 Direktive 2007/46/ES je pravilna glede na načela prava Unije in Listine Evropske unije o temeljnih pravicah. V zvezi s tem se Sodišče prosi, naj opravi zavezujočo razlago.

- 22 Predložitveno sodišče v zvezi s tretjim vprašanjem za predhodno odločanje navaja, da ima tožeča stranka v primeru odgovora na vprašanja 1, 1a in/ali 2 pravico, da se vzpostavi položaj, v kakršnem bi bila, če ne bi sklenila pogodbe o nakupu avtomobila. Lahko zahteva povračilo kupnine, za kar mora vozilo izročiti in prenesti lastninsko pravico na njem.
- 23 Ker je tožeča stranka avtomobil, ki ga je kupila, od nakupa dalje več let uporabljala let in ga še naprej uporablja, pa se postavlja nadaljnje vprašanje, ki je pomembno za rešitev zadeve, in sicer, ali je tožeča stranka z vidika izravnave koristi dolžna plačati nadomestilo za rabo.
- 24 Pravica do odškodnine v Nemčiji temelji na premisi, da je mogoče le povračilo škode in da oškodovanec zaradi odškodnine ne sme neupravičeno obogateti. Zato je treba med drugim opraviti izravnavo koristi. Koristi se nato upoštevajo pri izračunu škode, če je zaradi dogodka, na podlagi katerega se lahko utemelji odgovornost, oškodovanec pridobil ugodnosti, ki so s tem dogodkom ustrezno vzročno povezane, in če upoštevanje teh ugodnosti pri izračunu odškodnine ustreza smislu in namenu odškodninske obveznosti, torej da ne pomeni nerazumne obremenitve za oškodovanca in nepravilne razbremenitve povzročitelja škode.
- 25 To, ali bi se – zlasti v primeru odgovornosti na podlagi člena 826 BGB – v okoliščinah, kakršne so podane v obravnavani zadevi, morala opraviti izravnavo koristi, je v Nemčiji predmet hude polemike.
- 26 Kot argument proti izravnavi koristi se navaja pomislek, da očitek uporabe goljufije za dosego sklenitve prodajne pogodbe nasprotuje upoštevanju koristi iz rabe pri izračunu odškodnine, ker tožeča stranka vozila ni hotela vzeti v najem, temveč ga je hotela kupiti. Poleg tega proizvajalec, ki odgovarja zaradi goljufije, ne bi smel imeti možnosti, da dodano vrednost, ustvarjeno s prodajo blaga, ki se ji očita spornost, občasno uresniči še v okviru obračuna odškodnine. To bi namreč pomenilo, da samih gospodarskih posledic svoje odgovornosti skorajda ne bi občutil. Priznanje nadomestila za rabo naj bi bilo prav tako v nasprotju z učinkovitim izvajanjem prava Unije.
- 27 Na drugi strani pa je treba opozoriti, da izravnavo koristi ni nepravilna, ker se je vozilo uporabljalo in je bila s tem dosežena korist, ki jo je mogoče izraziti v denarju, ter ker zavrnitvi izravnave ni mogoče pripisati kompenzacijskega učinka. Upoštevanje koristi iz rabe naj ne bi povzročila neupravičene razbremenitve povzročitelja škode. Namen odškodninskega prava naj ne bi bil, da se ravnanje povzročitelja škode sankcionira na način, ki presega okvir dejanske razveljavitve pogodbe. Korist iz rabe, ki jo je dosegla tožeča stranka, naj bi ji nastala tudi, če do škodnega dogodka ne bi prišlo. Tožeča stranka bi motorno vozilo namreč uporabljala tudi, če škodnega dogodka ne bi bilo, in torej dosegala s tem povezano korist iz rabe. S tega vidika se njen položaj zaradi ravnanja tožene stranke ni poslabšal.

- 28 Predložitveno sodišče se nagiba k mnenju, da je treba pri izračunu škode upoštevati korist iz rabe, vendar ne more presoditi, ali je to na podlagi evropske zakonodaje v celoti ali delno izključeno.

DELOVNI DOKUMENT