

## Anonimizirana različica

Prevod

C-685/19 – 1

### Zadeva C-685/19

#### Predlog za sprejetje predhodne odločbe

**Datum vložitve:**

17. september 2019

**Predložitveno sodišče:**

Landgericht Frankenthal (Nemčija)

**Datum predložitvene odločbe:**

2. september 2019

**Tožeča stranka:**

OK

**Tožena stranka:**

Daimler AG

---

[...] (ni prevedeno)

**Landgericht**

**Frankenthal (Pfalz)**

**(deželno sodišče v Frankenthalu (Pfalška, Nemčija))**

**Sklep**

V sporu

OK, [...] (ni prevedeno) Ludwigshafen am Rhein

– tožeča stranka –

[...] (ni prevedeno)

proti

Daimler AG, [...] (ni prevedeno) Stuttgart

– tožena stranka –

[...] (ni prevedeno)

zaradi odškodnine

je [...] (ni prevedeno) [senat in ime sodnika, ki je sprejel sklep] 2. 9. 2019 po ustni obravnavi z dne 2. 9. 2019 sklenil:

- I. [...] (ni prevedeno) [postopek]
- II. Sodišču Evropske unije se na podlagi člena 267 PDEU v predhodno odločanje predložijo ta vprašanja:

Prvo vprašanje:

Ali je treba člen 5(2), drugi stavek, točka (a), Uredbe (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 razlagati in uporabljati tako, da je treba potrebi uporabe odklopnih naprav v smislu te določbe pritrđiti le tedaj, kadar tudi z uporabo vrhunske tehnologije, razpoložljive v času pridobitve homologacije za konkretni model vozila, ni bilo mogoče zagotoviti zaščite motorja pred okvarami ali poškodbami in varnega delovanja vozila?

Drugo vprašanje za primer, da je odgovor na prvo vprašanje pritrđilen:

Ali so iz drugih razlogov – na primer zaradi manjkajočih dolgoročnih izkušenj, nesorazmerno visokih stroškov vrhunske tehnologije v razmerju do drugih tehnologij s pomembnim vplivom na prodajno ceno – dopustna odstopanja od načelne obveznosti uporabe vrhunske tehnologije, razpoložljive v času pridobitve homologacije?

Drugo vprašanje za primer, da je odgovor na prvo vprašanje nikalen:

Ali gre tudi pri uporabi načelno dopustnih tehnoloških sestavnih delov za nedopustno odklopno napravo v obliki tako imenovanega „toplotnega okna“, če so parametri, shranjeni v zvezi s tem v krmilnem sistemu motorja, izbrani tako, da se čiščenje izpušnih plinov

- (a) na podlagi izbranih temperatur zaradi običajno pričakovanih temperatur tekom večine leta

- (b) na podlagi drugih parametrov – na primer v obliki aktualne višine vozila nad ravnjo morske gladine – v upoštevni regiji Nemčije oziroma evropskega notranjega trga

nikoli ne aktivira ali pa se aktivira le v omejenem obsegu?

### **Obrazložitev:**

Odločba temelji na členu 267 PDEU.

#### A. Predmet postopka v glavni stvari

Stranki sta v sporu zaradi odškodninskih zahtevkov v zvezi z nakupom motornega vozila. Tožeča stranka je 20. 10. 2015 po bruto ceni 46.220,00 EUR za svoj obrat od tožene stranke kupila rabljeno vozilo Mercedes Benz C 220 BlueTEC T s prevoženimi 10.205 km, ki je bilo prvič registrirano 24. 7. 2015 in ki po navedbah tožene stranke izpolnjuje pogoje za uvrstitev v emisijski razred „Euro 6“ za dizelska vozila. Med strankama je sporno, ali vozilo dejansko izpolnjuje zahteve za uvrstitev v ta razred. Tožena stranka ni ugodila zahtevi tožeče stranke glede razveljavitve pogodbe, ki jo je ta prek svojih zastopnikov naslovila nanjo z odvetniškim dopisom, v katerem je bil določen rok 14. 2. 2019.

Kraftfahrtbundesamt (zvezni urad za motorna vozila) do sedaj ni odredil uradnega odpoklica zadevnega vozila in vozil istega tipa.

Tožeča stranka zahteva razveljavitev prodajne pogodbe zaradi civilnega delikta v obliki takojšnjega vračila kupnine v zameno za izročitev vozila toženi stranki in prepisu lastništva nanjo, pri čemer meni, da je krmilna programska oprema v vozilu, ki med drugim glede na višino temperature posega v čiščenje izpušnih plinov in njegovo učinkovitost, nedopustna odklopna naprava v smislu Uredbe (ES) št. 715/2007.

#### B. Pravni okvir

Tožeča stranka na podlagi členov 826 in 249(1) Bürgerliches Gesetzbuch (civilni zakonik, Nemčija; v nadaljevanju: BGB) zahteva razveljavitev prodajne pogodbe zaradi civilnega delikta.

Člen 826 BGB določa:

*Kdor na način, ki krši moralna načela, drugemu namerno povzroči škodo, mora temu povrniti škodo.*

Člen 249(1) BGB določa:

*Kdor je zavezan povrniti škodo, mora vzpostaviti stanje, ki bi obstajalo, če do okoliščine, zaradi katere je treba povrniti škodo, ne bi prišlo.*

Iz obstoja škode v smislu člena 826 BGB v skladu z ustaljeno sodno prakso Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče, Nemčija) ni treba izhajati le tedaj, če se je premoženjsko stanje tožeče stranke zaradi škodnega ravnanja poslabšalo. Zadostna škoda v okviru odgovornosti v skladu s členom 826 BGB obstaja namreč že tedaj, če sta sicer dajatev in protidajatev objektivno enakovredni, vendar pa je oškodovanca ravnanje, ki utemeljuje odgovornost, pripravilo do tega, da je sklenil pogodbo, ki je sicer ne bi sklenil [...] (ni prevedeno) [sklic na nacionalno sodno prakso] in katere dajatev za oškodovanca ni v celoti uporabljiva [...] (ni prevedeno) [sklic na nacionalno sodno prakso].

Ali obstaja premoženjska škoda, se načeloma presoja na podlagi tako imenovane diferencialne hipoteze, torej na podlagi primerjave premoženjskega stanja, do katerega je prišlo zaradi dogodka, ki utemeljuje odgovornost, s tistim premoženjskim stanjem, ki bi obstajalo brez tega dogodka [...] (ni prevedeno) [sklic na nacionalno sodno prakso].

Poleg tega je treba primerjati premoženjsko stanje tožeče stranke in sicer celotno premoženjsko stanje [...] (ni prevedeno) [sklic na nacionalno sodno prakso], kakršno obstaja po sklenitvi pogodbe, ki zadeva nakup spornega vozila, s premoženjskim stanjem, kakršno bi obstajalo brez te pogodbe. Škoda obstaja tedaj, če iz te primerjave izhaja računski primanjkljaj, če je bila torej sklenitev pogodbe za tožečo stranko z ekonomskega vidika negativna.

Za tak položaj gre načeloma tedaj, če kupljeno vozilo ni vredno svoje cene ali če kljub vrednosti predmeta nakupa za ceno obveznosti in siceršnjih pomanjkljivosti, povezanih s pogodbo, ni mogoče izravnati s prednostmi. Pri tej primerjavi pa je treba računске postavke, ki upoštevajo varstveni namen odgovornosti in izravnalno funkcijo odškodnine, določiti na podlagi določenih kriterijev [...] (ni prevedeno) [sklic na nacionalno sodno prakso]. [...] (ni prevedeno) [navedbe glede pravnega nadzora diferencialne hipoteze in sklic na nacionalno sodno prakso].

Premoženjska škoda pa je lahko že v tem, da je tožeča stranka kot oseba, ki jo zadeva krivdna kršitev obveznosti, postavljena v slabši položaj kar zadeva njene premoženjske dispozicije. Odškodninski zahtev je namenjen temu, da se izravna konkretni primanjkljaj oškodovanca; pojem škode je torej v temelju vezan na subjekt [...] (ni prevedeno) [sklic na nacionalno sodno prakso].

V tem pogledu zadošča, da je tožeča stranka zaradi nakupa spornega vozila obremenjena z nehoteno obveznostjo, če dajatev tožene stranke, ki izhaja iz pogodbe, za tožečo stranko ni v celoti uporabljiva. V tem položaju za pritrnitev premoženjski škodi, ki jo je treba nadomestiti, ni odločilna objektivna vrednost dajatve in protidajatve [...] (ni prevedeno) [sklic na nacionalno sodno prakso]. Pogoj za pritrnitev tej okoliščini pa je, da se dajatev, prejeta prek neželene pogodbe, ne šteje za škodo le iz povsem subjektivnega, samovoljnega vidika, temveč da tudi upoštevna javnost glede na dane okoliščine meni, da je sklenitev

pogodbe nerazumna, da ne ustreza konkretnim premoženjskim interesom in da je torej neugodna [...] (ni prevedeno) [sklic na nacionalno sodno prakso].

V obravnavanem primeru gre za tak položaj, saj upoštevna javnost kot negativno ocenjuje že sklenitev pogodbe o nakupu motornega vozila, ki iz razlogov na strani proizvajalca ne dosega emisijskega standarda Euro, ki ga ta isti proizvajalec pripisuje vozilu in ga kot takega oglašuje.

### C. Nujnost odločitve Sodišča

Odločitev o sporu je odvisna od razlage člena 5(2), drugi stavek, točka (a), Uredbe (ES) št. 715/2007.

Senat predložitvenega sodišča meni, da zahtevek tožeče stranke pride v poštev le, če gre pri odklopni napravi, ki jo graja, za nedopustno odklopno napravo v smislu člena 5(2), drugi stavek, točka (a), Uredbe (ES) št. 715/2007.

Senat na vprašanje glede dopustnosti odklopne naprave v obravnavanem primeru – drugače kakor v primeru številnih drugih položajev – ne more odgovoriti glede na ravnanje zveznega urada za motorna vozila ali drugega javnega organa v obliki že pravnomočnih upravnih aktov, izdanih toženi stranki v zvezi z obravnavano konfiguracijo motorja. Taki upravni akti – vsaj zaenkrat – za serijo modela obravnavanega vozila (še) niso bili izdani.

Glede na uvrstitev odklopne naprave med dopustne ali nedopustne bo treba tožbo zavrniti ali pa ji v temelju ugoditi.

Če je bila odklopna naprava v času sklenitve pogodbe dopustna, potem prodajna pogodba o vozilu ne obremenjuje tožeče stranke z nehoteno obveznostjo. Tožeča stranka bi v tem primeru namreč kupila vozilo, v tem pogledu skladno z zakonodajo, kar bi tudi ustrezalo njenemu namenu ob sklenitvi prodajne pogodbe.

Če krmilni sistem motorja, kar zadeva čiščenje izpušnih plinov, ni zadostil zahtevam izjeme, določene v členu 5(2), drugi stavek, točka (a), Uredbe (ES) št. 715/2007, potem vozilo v času sklenitvi prodajne pogodbe ni bilo v skladu s pravnim redom. V tem primeru bi tožeča stranka sklenila pogodbo, ki je, če bi poznala vse okoliščine, ne bi sklenila v taki obliki, s čimer bi bili v tem pogledu izpolnjeni pogoji za razveljavitev prodajne pogodbe zaradi civilnega delikta. V tem primeru bi bilo treba v smislu sodne prakse Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče) [...] (ni prevedeno) [sklic na nacionalno sodno prakso] tudi v objektivnem pogledu sklenitev pogodbe šteti za nerazumno in tako, ki ne ustreza konkretnim premoženjskim interesom in s tem skupno za neugodno. Upoštevna javnost kot negativno ocenjuje sklenitev pogodbe o nakupu motornega vozila, ki iz razlogov na strani proizvajalca ne dosega emisijskega standarda Euro, ki ga ta isti proizvajalec pripisuje vozilu in ga kot takega oglašuje.

V takem primeru poleg tega obstaja tudi nevarnost odmere višjega davka na motorna vozila, ki bi imela negativni finančni učinek. Nacionalna davčna uprava

je z ustavo ob upoštevanju načela zakonitosti delovanja uprave in iz tega izhajajočih posledic zavezana odmeriti pravilni davek, kadar je seznanjena s tem, da so bile uporabljene nepravilne davčne osnove, in sicer s spremembo izdanih odločb o odmeri davka na motorna vozila, ki jih je še mogoče spremeniti [...] (ni prevedeno) [sklic na v tem pogledu upoštevno nacionalno določbo]. S tem niti pri sklenitvi prodajne pogodbe niti aktualno ni mogoče izključiti, da bo tožeči stranki naloženo ustrezno doplačilo zaradi „slabšega“ emisijskega razreda, ki ga je sporno vozilo od tedaj, ko je bilo dano trg, dejansko izpolnjevalo in ki na primer vodi do višje stopnje davka [...] (ni prevedeno) [sklic na upoštevno nacionalno določbo] in/ali morebitnih zamudnih obresti in podobno.

#### D. Presoja vprašanj za predhodno odločanje

##### Prvo vprašanje za predhodno odločanje:

Vplivanje na čiščenje izpušnih plinov na podlagi okoljskih parametrov poteka prek odklopne naprave v smislu člena 3, točka 10, Uredbe (ES) št. 715/2007. Taka naprava je v skladu s prvim stavkom člena 5(2) Uredbe (ES) št. 715/2007 načelno prepovedana.

V delu, v katerem člen 5(2), drugi stavek, točka (a), Uredbe (ES) št. 715/2007 glede tega vsebuje izjemo, je ta izrecno pogojena s potrebo po napravi. Uporabljeni pojem „potreba“ pa v tej uredbi ni pravno opredeljen. V uvodni izjavi 4 zadevne uredbe je naveden cilj zmanjšanja emisij vozil. Ta namen je na primer izražen – četudi v deloma različnih oblikah in usmeritvah – v uvodnih izjavah 5, 6 in 12 zadevne uredbe.

Senat predložitvenega sodišča meni, da bi se največje zmanjšanje doseglo s tem, če bi se uporabila vsakokratna vrhunska tehnologija, ki je že na voljo v času prve pridobitve homologacije za določeno vrsto vozila.

Iz uvodne izjave 7 zadevne uredbe pa izhaja, da je treba pri določitvi mejnih vrednosti upoštevati tudi druge okoliščine. Izrecno so omenjeni trgi, konkurenčnost proizvajalcev ter neposredni in posredni stroški za podjetja. Iz tega bi bilo mogoče sklepati, da je treba te okoliščine upoštevati tudi v okviru pravnega pojma potrebe, ki ga je treba razložiti, v smislu člena 5(2), drugi stavek, točka (a), Uredbe (ES) št. 715/2007.

Vprašanje, ali in po potrebi v kakšnem obsegu ali glede na katere delne vidike je treba v obravnavanem primeru pri vprašanju razlage pojma „potreba“ upoštevati druge dejavnike, zadeva razlago prava Unije, za katero je pristojno Sodišče.

##### Drugo vprašanje za predhodno odločanje:

V primeru, da bo Sodišče uporabo vrhunske tehnologije štelo za odločilno pri opredelitvi odklopne naprave kot „potrebne“, se postavlja vprašanje, ali in po potrebi pod katerimi pogoji lahko proizvajalci od tega odstopajo. To velja zlasti

ob upoštevanju učinkov, navedenih v uvodni izjavi 7 zadevne uredbe, in tam izraženemu iskanju ravnotežja med stroški in koristmi.

V primeru, da bo Sodišče na prvo vprašanje za predhodno odločanje odgovorilo nikalno, se v nadaljevanju postavlja vprašanje, kako obsežna je lahko omejitev čiščenja izpušnih plinov prek odklopne naprave, da je še mogoče govoriti o „potrebi“.

Če do posega v čiščenje izpušnih plinov pride glede na (zunanjo) temperaturo, potem je mogoče z izbiro najnižje temperature dejansko doseči pretežno neučinkovitost čiščenja izpušnih plinov vsaj tedaj, če je temperatura izbrana tako, da se je v znatnem delu vsakega leta ne doseže. Če je ta denimo pri 10 °C, se ta temperatura v zimskih mesecih v Nemčiji že pogosto ne doseže ali pa se doseže le nekaj ur na dan. Obratno bo pri izbiri najvišje temperature, ki je poleti redno dosežena ali presežena, tudi v teh obdobjih prišlo do občutne omejitve čiščenja izpušnih plinov. Enako velja, če je čiščenje izpušnih plinov vodeno glede na višino aktualnega položaja vozila nad morsko gladino.

Posledica tega bi bila, da v določenih (letnih) časih ali nad oziroma do določene nadmorske višine do čiščenja izpušnih plinov sploh ne bi prišlo oziroma bi bilo to le omejeno. Cilji glede izboljšanja kakovosti zraka (uvodni izjavi 5 in 6 zadevne uredbe) ter zmanjšanja emisij trdnih delcev in predhodnikov ozona (uvodna izjava 4 zadevne uredbe) bi bili s tem – če sploh – doseženi le v omejenem obsegu.

[...] (ni prevedeno) [podpis in ime sodnika, ki je sprejel sklep]