

Anonimizirana verzija

Prijevod

C-759/19 – 1

Predmet C-759/19

Zahtjev za prethodnu odluku

Datum podnošenja:

16. listopada 2019.

Sud koji je uputio zahtjev:

Landgericht Gera (Njemačka)

Datum odluke kojom se upućuje zahtjev:

11. listopada 2019.

Tužitelj:

PG

Tuženik:

Volkswagen AG

Landgericht Gera

[*omissis*]

Rješenje

U predmetu

PG, [*omissis*] Remda-Teichel

– tužitelj –

[*omissis*]

protiv

Volkswagen AG, [*omissis*] Wolfsburg

– tuženika –

povodom zahtjeva za naknadu štete

7. građansko vijeće Landgerichta Gera [*omissis*]

[*omissis*] 11. listopada 2019. je

o d l u č i l o:

[orig. str. 2.]

I. Postupak se prekida.

II. U skladu s člankom 267. UFEU-a Sudu Europske unije upućuju se sljedeća prethodna pitanja u pogledu tumačenja prava Zajednice:

1. Treba li članak 6. stavak 1. i članak 27. stavak 1. EG-Fahrzeugsgenehmigungsverordnung (Uredba o EZ-homologaciji vozila, u daljnjem tekstu: EG-FGV), odnosno članak 18. stavak 1., članak 26. stavak 1. Direktive 2007/46/EZ tumačiti na način da proizvođač povređuje svoju obvezu izdavanja valjane potvrde u skladu s člankom 6. stavkom 1. EG-FGV-a (odnosno svoju obvezu dostavljanja potvrde o sukladnosti u skladu s člankom 18. stavkom 1. Direktive 2007/46/EZ) ako je u vozilo ugradio zabranjen poremećajni uređaj u smislu članka 5. stavka 2., članka 3. točke 10. Uredbe (EZ) br. 715/2007, dok se stavljanjem takvog vozila na tržište povređuje zabrana stavljanja vozila na tržište ako ne postoji valjana potvrda o sukladnosti u skladu s člankom 27. stavkom 1. EG-FGV-a (odnosno zabrana prodaje ako ne postoji valjana potvrda o sukladnosti u skladu s člankom 26. stavkom 1. Direktive 2007/46/EZ)?

U slučaju potvrdnog odgovora:

1.a. Štiti li se člancima 6. i 27. EG-FGV-a, odnosno člankom 18. stavkom 1., člankom 26. stavkom 1., člankom 46. Direktive 2007/46/EZ drugoga u smislu članka 823. stavka 2. Bürgerliches Gesetzbuch (Građanski zakonik, u daljnjem tekstu: BGB) i to upravo i u pogledu njegove slobode djelovanja i njegove imovine? Kada krajnji kupac automobila kupi automobil koji je stavljen na tržište a da pritom nije izdana valjana potvrda o sukladnosti, predstavlja li to jednu od opasnosti zbog čijeg su sprječavanja te norme donesene?

2. Štiti li se člankom 5. stavkom 2. Uredbe (EZ) br. 715/2007 također upravo krajnjeg kupca i to i u pogledu njegove slobode djelovanja i njegove imovine? Kada krajnji kupac automobila kupi automobil u koji je ugrađen zabranjen poremećajni uređaj, predstavlja li to jednu od opasnosti zbog čijeg je sprečavanja ta norma donesena?

Obrazloženje:

I.

1. Tužitelj na temelju deliktne odgovornosti od tuženika zahtijeva povrat kupovne cijene za jedan od osobnih automobila koji je tuženik proizveo u kontekstu takozvanog Volkswagenovog skandala u vezi s ispušnim plinovima, umanjene za naknadu za uporabu.

2. U skladu s dosadašnjim činjeničnim stanjem i statusom spora, građansko vijeće polazi od sljedećeg činjeničnog stanja: **[orig. str. 3.]**

Tužitelj je 2. prosinca 2012. [omissis] kupio novi osobni automobil marke VW Caddy Maxi Trendline 2,0l TDI po cijeni od 26 023,03 eura.

Prethodno navedeni osobni automobil opremljen je motorom tipa EA-189 čiji je originalni softver motora pridonio optimizaciji vrijednosti emisije dušikovih oksida u ispitnom postupku koji su provela tijela zato što motor ima sustav za naknadnu obradu ispušnih plinova s dvama načinima rada. Prvi način rada jest način rada koji je optimiziran za dušikov oksid s relativno visokim stupnjem naknadne obrade ispušnih plinova, dok je nulti način rada način optimiziran za čestice s nižim stupnjem naknadne obrade ispušnih plinova. Softver upravljačke jedinice motora prepoznaje nalazi li se vozilo u uobičajenom cestovnom prometu ili na tehničkom pregledu radi određivanja vrijednosti emisije. Tijekom ispitnog ciklusa, odnosno tehničkog pregleda, ugrađeni softver u prisutnosti emisija dušika pokreće program prvog načina rada motora te se na taj način postižu niže vrijednosti dušikovog oksida i poštuju zakonski propisane vrijednosti ispušnih plinova kao i granice dušikovog oksida navedene u normi za emisije Euro 5. Međutim, u stvarnim uvjetima vožnje u cestovnom prometu aktivan je nulti način rada za povrat ispušnih plinova. Vrijednosti emisija koje na taj način nastaju ne odgovaraju vrijednostima koje je tuženik kao proizvođač tog vozila naveo u EZ potvrdi o sukladnosti.

Tuženik je ugradio poremećajni uređaj uz znanje i po nalogu ili barem uz odobrenje uprave, s ciljem smanjenja vlastitih troškova na štetu krajnjih kupaca, ostvarivanja najveće moguće dobiti velikim obujmom prodaje vozila kojima se na taj način manipuliralo i stjecanja konkurentne prednosti u odnosu na konkurentne proizvođače automobila. U tom pogledu neophodna obmana neupućenih homologacijskih tijela i krajnjih kupaca o postojanju takvog poremećajnog sustava i stvarno nepoštovanje zakonskih propisa o ispušnim plinovima bili su dio cjelokupnog plana.

Tužitelj, koji je na taj način prevaren (od strane svojeg distributera u svojstvu tuženikova sredstva), vozilo je kupio kako bi njime sudjelovao u cestovnom prometu. Tužitelj ga ne bi bio kupio da je znao da bitni uvjeti za odobrenje nisu ispunjeni i da zbog toga postoji rizik da se ne bi mogao (trajno) koristiti vozilom u tu svrhu jer će biti povučeno iz prometa.

Tužitelj se koristi vozilom otkako ga je kupio. Broj prijeđenih kilometara 25. srpnja 2019. iznosio je 93 000. **[orig. str. 4.]**

II.

U predmetnom slučaju razmatra se samo tuženikova deliktna odgovornost u skladu s člankom 823. stavkom 2. BGB-a u vezi s člankom 5. stavkom 2. Uredbe (EZ) br. 715/2007 (vidjeti odjeljak 1.), u skladu s člankom 823. stavkom 2. BGB-a u vezi s člankom 6. stavkom. 1. i člankom 27. stavkom 1. EG-FGV-a (vidjeti odjeljak 2.) kao i člankom 826. BGB-a (vidjeti odjeljak 3.).

Pritom su poveznice sljedeće:

1. Sporni je osobni automobil opremljen zabranjenim poremećajnim uređajem u smislu članka 5. stavka 2. i članka 3. točke 10. Uredbe (EZ) br. 715/2007. Odgovarajuća odluka Kraftfahrtbundesamta (Savezni ured za motorna vozila, Njemačka) konačna je i u tom pogledu ima obvezujući učinak u građanskom postupku. Osim toga, vijeće slijedi odgovarajuća pojašnjenja Bundesgerichtshofa (Savezni vrhovni sud, Njemačka) iz njegova rješenja od 8. siječnja 2019. [*omissis*] i prihvaća ih.

Suprotno tuženikovim tvrdnjama, softver kojim se koristi ne predstavlja samo unutarnju modifikaciju motora. Funkcije u sustavu kontrole emisija mijenjaju se uporabom softvera. Kada se vozilo nalazi na tehničkom pregledu, upotrebljava se prvi način rada za povrat ispušnih plinova u kojem dolazi do pojačanog povrata ispušnih plinova s niskom emisijom dušikovog oksida. Time se u motor vraća veća količina dušikovitih oksida nego u nultom načinu rada za povrat ispušnih plinova koji je uključen tijekom uobičajene vožnje. Izmijenjenim načinom rada postiže se da je emisija dušikovitih oksida koja dopijeva u sustav za kontrolu emisija niža nego tijekom uobičajene vožnje. Dušikovi oksidi se dakle ne mjere. Time se mijenja funkcija sustava za kontrolu emisija s obzirom na to da vrijednosti izmjerene u tom sustavu nisu u skladu s vrijednostima tijekom uobičajene vožnje.

Bespredmetna je i tuženikova argumentacija da granične vrijednosti u stvarnim uvjetima vožnje nisu relevantne jer je zakonodavac odlučio granične vrijednosti utvrditi u laboratorijskim uvjetima. Taj bi argument bio relevantan kada bi različiti uvjeti vožnje bili jedini čimbenik koji dovodi do razlika u emisiji dušikovitih oksida. Međutim, to nije slučaj u ovom predmetu. Osim različitih uvjeta vožnje, u pogledu predmetnih vozila također valja navesti, kako tuženik i sam ističe, dodatan, nezakoniti, čimbenik, a to je upotrijebljeni softver koji zbog promjene načina rada koji se koristi utječe na emisiju dušikovitih oksida. Tuženik je upotrebom softvera prešao granicu onoga što je pravno dopušteno [*omissis*] [upućivanje na nacionalnu sudsku praksu].

2. U kojoj je mjeri usto također došlo do povrede članka 6. stavka 1. i članka 27. EG-FGV-a, koji se temelje na članku 18. [**orig. str. 5.**] stavku 1. i članku 26. stavku 1. Direktive 2007/46, ovisi o sadržaju izjave i značaju potvrde o sukladnosti.

Prema mišljenju Oberlandesgerichta Braunschweig (Visoki zemaljski sud u Braunschweigu, Njemačka) [*omissis*], ne bi trebala biti riječ o tome ispunjava li određeno vozilo zakonske uvjete, nego samo o tome je li potvrdu izdao odgovarajući proizvođač te je li izdana za odobreni tip, odnosno ispunjava li izjava određene formalne zahtjeve, čak i ako je njezin sadržaj netočan. Stoga ugradnja zabranjenog poremećajnog uređaja ne utječe na valjanost potvrde o sukladnosti.

U skladu sa suprotnim stajalištem, takva potvrda pak uključuje i izjavu da je vozilo u skladu sa svim relevantnim zakonskim odredbama koje vrijede u Uniji [*omissis*], što u slučaju prisutnosti zabranjenog poremećajnog uređaja, kao u ovom slučaju, za posljedicu ima netočnost potvrde o sukladnosti, a time i njezinu nevaljanost te se stoga vozilo stavlja u promet a da pritom nije izdana valjana potvrda (povreda članka 27. stavka 1. EG-FGV-a) i povređuje obveza proizvođača u pogledu izdavanja valjane potvrde u skladu s člankom 6. stavkom 1. EG-FGV-a [*omissis*].

Iz ciljeva navedenih u Prilogu Uredbi (EZ) br. 385/2009, u skladu s kojima je potvrda o sukladnosti „izjava koju proizvođač vozila izdaje kupcu kako bi mu time zajamčio da je vozilo koje je kupio u skladu sa zakonodavstvom koje je na snazi u Europskoj uniji u vrijeme kada je vozilo proizvedeno”, proizlazi da je formalistički pristup pogrešan i da potvrda o sukladnosti sadržava i dodatnu izjavu.

Točno je da to i dalje ne znači da je s materijalnom netočnosti zbog ugradnje zabranjenog poremećajnog uređaja povezana nevaljanost izjave o sukladnosti, ali prethodno navedeni opis ciljeva više ide u prilog tomu, osobito uzimajući u obzir maksime europskog prava u pogledu tumačenja.

Odgovor na prvo pitanje stoga je relevantan za razrješenje pitanja je li u tom kontekstu uopće riječ o tuženikovoju povredi odredbe, kao temelj deliktne odgovornosti.

3. Stavljanje na tržište vozila u koje je namjerno ugrađen zabranjeni poremećajni uređaj, [**orig. str. 6.**] pri čemu se svjesno prešutjelo nezakonito softversko programiranje kao i s time povezana prešutna obmana homologacijskih tijela i krajnjih kupaca u pogledu toga da su svi uvjeti za homologaciju ispunjeni i da je korištenje vozila na cesti neograničeno dopušteno ako je svrha povrede i obmane smanjenje troškova i ostvarivanje najveće moguće dobiti velikim obujmom prodaje, istodobno osiguravajući konkurentsku prednost na štetu neupućenih kupaca, predstavlja namjerno, nemoralno nanošenje štete (članak 826. BGB-a).

Činjenica da tužitelj nije kupio vozilo izravno od tuženika pritom od samog početka nikako ne dovodi u pitanje uzročnu vezu između obmane i kupnje vozila. Naime, stavljanjem vozila u promet, tuženik je primjenom svojeg distribucijskog kanala svjesno pokrenuo uzročno-posljedični slijed događaja. Prešutna obmana

koju je proizvođač počinio i koja je povezana sa stavljanjem vozila u promet nastavlja proizvoditi učinke i zato što u pogledu takvih informacija prodavatelj vozila samo prosljeđuje podatke koje je dobio od proizvođača te zato što se kupac u tom pogledu pouzda u podatke proizvođača i u ugled proizvođača, kao što je to ovdje slučaj. Prodavatelj automobila u tom je pogledu oruđe tuženika koji djeluje u svojstvu posrednog sudionika.

Tužnikovim postupanjem tužitelju se također nanosi šteta koja je razvidna već iz sklapanja nepovoljnog kupoprodajnog ugovora koji se inače ne bi sklopio [*omissis*] [upućivanje na nacionalnu sudsku praksu].

Ispunjeni su i subjektivni uvjeti iz članka 826. BGB-a u vezi s člankom 31. BGB-a. S obzirom na sekundarni teret dokazivanja koji ima, tuženik nije djelotvorno osporio tužiteljeve tvrdnje koje su u tom kontekstu dovoljno obrazložene. [*omissis*] [upućivanje na nacionalnu sudsku praksu].

III.

Deliktna odgovornost u skladu s člankom 823. stavkom 2. BGB-a u vezi s člankom 5. stavkom 2. Uredbe (EZ) br. 715/2007 pretpostavlja kao ključnu činjenicu da je potonja odredba zakon čija je svrha zaštita. To je slučaj u pogledu odgovornosti u skladu s člankom 823. stavkom 2. BGB-a u vezi s člankom 6. stavkom 1. i člankom 27. stavkom 1. EG-FGV-a ako je [**orig. str. 7.**] u tom pogledu uopće riječ o povredi propisa (odnosno propisâ), a to najprije pretpostavlja da je odgovor na prvo prethodno pitanje potvrđan (vidjeti odjeljak II.2.).

Normom se štiti drugoga ako je cilj te norme barem i zaštita pojedinaca ili skupine pojedinaca od povrede određenog pravnog interesa. Kad je riječ o načelima i zabranama, interes koji se štiti, vrsta povrede tog interesa i krug zaštićenih osoba trebaju biti dovoljno određeni. Nije važan učinak, nego sadržaj i svrha zakona kao i pitanje je li zakonodavac prilikom donošenja zakona namjeravao postići upravo pravnu zaštitu, u smislu u kojem se ona zbog navodne povrede ostvaruje, u korist pojedinaca. Činjenica da je pravno pravilo, osim toga, ili čak prije svega, namijenjeno općem interesu, nije štetna sve dok zaštita pojedinca nije samo posljedica norme. Stvaranje prava na individualnu naknadu štete treba se barem u okviru ukupnog sustava građanskopravne odgovornosti činiti smislenim i održivim. Na pitanje je li to tako valja odgovoriti sveobuhvatnom ocjenom cijelog regulatornog okvira norme [*omissis*].

Usto se obveza naknade štete ograničava zaštitnom svrhom norme. Odgovornost postoji samo za one ekvivalentne i odgovarajuće posljedice štete koje potječu iz područja opasnosti radi čijeg je sprječavanja donesena norma koja je povrijeđena. Između navedene štete i opasnosti koju je prouzročio štetnik treba postojati unutarnja povezanost; „vanjska”, odnosno „slučajna” povezanost nije dovoljna. U tom je pogledu neophodna evaluacijska perspektiva. U skladu s time, mora se

ispitati značenje i opseg povrijeđene norme i pojasniti je li cilj te norme sprečavanje navedene štete [*omissis*].

Jesu li prethodno navedeni propisi namijenjeni zaštiti treće strane, odnosno štiti li se njima naročito sloboda djelovanja i imovina pojedinačnih kupaca automobila i je li kupnja vozila u koje je ugrađen zabranjeni poremećajni uređaj obuhvaćena područjem opasnosti radi čijeg je sprečavanja donesena norma koja je povrijeđena, odnosno radi čijeg sprečavanja su donesene norme koje su povrijeđene do sada su bile izrazito kontroverzne teme u njemačkoj sudskoj praksi, dok se ispitivanje sa stajališta zaštitne svrhe koju ima norma, kako se čini, uglavnom nije provodilo.

Na primjer, Oberlandesgericht Braunschweig (Visoki zemaljski sud u Braunschweigu) [*omissis*] uz detaljno obrazloženje zastupa stajalište da prethodno navedene propise ne treba smatrati zakonima čija je svrha zaštita u smislu članka 823. stavka 2. BGB-a [**orig. str. 8.**] jer nisu namijenjeni zaštiti imovine kupca motornog vozila, nego im je cilj ostvariti visoku razinu sigurnosti prometa, zdravlja i zaštite okoliša te racionalnu potrošnju energije.

S druge strane, navodi se da nije štetno ako je povrijeđena norma prvenstveno namijenjena općem interesu, pod uvjetom da zaštita pojedinaca, što se u ovom slučaju pretpostavlja, nije samo posljedica opsega norme, nego je njezin dio [*omissis*]. U pogledu područja europskih pravnih normi također treba napomenuti da se, radi učinkovite provedbe europskog prava, zahtjevi za naknadu štete moraju odobriti i u slučajevima u kojima povrijeđene norme nemaju za cilj zaštitu pojedinaca [*omissis*]. Osim toga, zaštita pojedinaca proizlazi i iz već prethodno (odjeljak II.2) spomenutog opisa ciljeva iz Priloga Uredbi (EZ) br. 385/2009 [*omissis*].

Građansko vijeće ne može ocijeniti koje je tumačenje ispravno, osobito s obzirom na odgovarajuće prenošenje članka 18. stavka 1., članka 26. stavka 1. i članka 46. Direktive 2007/46/EZ, uzimajući u obzir maksime europskog prava i Povelju Europske unije o temeljnim pravima, tim više jer su obje strane navele argumente koji su važni, ali u određenim aspektima ambivalentni.

IV.

Deliktna odgovornost u skladu s člankom 826. BGB-a ograničena je na štetu koja je obuhvaćena djelokrugom zaštite načela ili zabrane koji su povrijeđeni [*omissis*]. Pravo na naknadu imaju samo osobe koje su izravno oštećene na nemoralan način ili kojima je na nemoralan način nastala šteta kao trećim osobama i to ne samo kao posljedica štete koja je nastala izravno oštećenoj osobi [*omissis*].

Pitanje bi li odgovornost u situacijama kao što je predmetna trebalo ispraviti u skladu sa stajalištima u pogledu zaštite, predmet je kontroverzne rasprave i na njega postoje različiti odgovori.

Ako se u tom pogledu izravno ne upućuje na povredu članka 5. stavka 2. prve rečenice Uredbe (EZ) br. 715/2007, odnosno članaka 6. i 27. EG-FGV-a, nego se nemoralno postupanje temelji isključivo na obmani (posebno) krajnjeg kupca povezanoj sa stavljanjem vozila u uporabu i njezinim učinkom koji se nastavlja, ispravak sa stajališta zaštite neće biti potreban **[orig. str. 9.]** jer se obmanuta osoba mora neograničeno zaštititi te joj se mora nadoknaditi sva šteta koja joj je obmanom prouzročena *[omissis]*. Suprotno tomu, ako se ističe stavljanje u promet uz uporabu zabranjenog poremećajnog uređaja, postoji cijeli niz sličnosti s pitanjima koja se navode u odjeljku III. *[omissis]*.

Međutim, nemoguće je zauzeti izolirano stajalište. Naposljetku, riječ je o aspektima jedinstvenog događaja i cjelokupnog plana koje je nemoguće odvojiti. Kao što ni (masovno) stavljanje u promet vozila u koja su ugrađeni zabranjeni poremećajni uređaji radi postizanja predviđenih ciljeva nije bilo moguće bez obmane homologacijskih tijela i krajnjih kupaca, ne može se zamisliti ni prijevara bez manipulacije kao predmet obmane. Naime, osim pitanja (ne)poštovanja propisâ o ispušnim plinovima, obmana nema druge eksplanatorne vrijednosti. Temelj prigovora o nemoralu pritom je i, u skladu s time, sa stajališta vijeća, povreda normi za emisije ispušnih plinova. S obzirom na to da se odgovornost u skladu s člankom 826. BGB-a također može opravdati jedino ako cilj normi za emisije ispušnih plinova nije samo posljedica zaštite određenog krajnjeg kupca te bi on trebao biti zaštićen čak i od navedene štete.

Stoga osim o odgovorima na pitanje 1.a. (pod pretpostavkom da se na prvo pitanje odgovori potvrdno) i pitanje 2., odluka o tome postoji li pravo u skladu s člankom 826. BGB-a naime uvelike ovisi i o tome imaju li prethodno navedeni propisi potrebni zaštitni učinak za treću stranu i je li vozilo koje je kupio krajnji kupac i u koje je ugrađen zabranjeni poremećajni uređaj i/ili koje je stavljeno u uporabu a da pritom nije izdana valjana potvrda o sukladnosti, obuhvaćeno područjem rizika radi čijeg su sprječavanja donesene norme koje su povrijeđene, odnosno norma koja je povrijeđena.

V.

Odgovori na pitanja 1., 1.a i 2. ne gube relevantnost jer je tužba uspješna već zato što tužitelj ima pravo na temelju članka 823. stavka 2. BGB-a u vezi s člankom 263. stavkom 1. Strafgesetzbucha (Kazneni zakonik, u daljnjem tekstu: StGB). To naime nije slučaj.

Neovisno o razmatranjima o zaštitnoj svrsi koja se pojavljuju i u tom kontekstu, ne postoje dostatni dokazi u pogledu ispunjenja uvjeta za ostvarenje takvog prava. **[orig. str. 10.]**

U pogledu članka 263. StGB-a riječ je o pravnom pravilu kaznenog prava kojim se kažnjava konkretno postupanje ili propuštanje postupanja određene fizičke osobe. Kad je riječ o pravnoj osobi, ne može se podići kaznena optužba. U skladu s time, tužitelj bi bio obvezan detaljno obrazložiti, među ostalim, koji je član

uprave društva, koji predstavnik ili koji zastupnik počinio konkretnu obmanu kao i vrijeme i mjesto počinjenja te obmane ili osobu kojoj se naložilo da je počinio. U ovom slučaju nije relevantna činjenica da, s obzirom na to da nema uvid u događanja u tuženikovu društvu, nije u mogućnosti to učiniti. Za razliku od slučaja u kontekstu članka 826. BGB-a u kojem je riječ o građanskopravnom prigovoru, tužitelju koji podigne kaznene optužbe protiv suradnika pravne osobe i koji na tome temelji njihovu građanskopravnu odgovornost, načela sekundarnog tereta dokazivanja (vidjeti odlomak III.3) ne idu u korist.

[omissis]

RADNI DOKUMENT