

# Anonimizirana različica

Prevod

C-759/19 – 1

## Zadeva C-759/19

### Predlog za sprejetje predhodne odločbe

**Datum vložitve:**

16. oktober 2019

**Predložitveno sodišče:**

Landgericht Gera (Nemčija)

**Datum predložitvene odločbe:**

11. oktober 2019

**Tožeča stranka:**

PG

**Tožena stranka:**

Volkswagen AG

---

**Landgericht Gera (deželno sodišče v Geri, Nemčija)**

[...] (ni prevedeno)

**Sklep**

V sporu

**PG**, [...] (ni prevedeno) Remda-Teichel

– tožeča stranka –

[...] (ni prevedeno)

proti

**Volkswagen AG**, [...] (ni prevedeno) Wolfsburg

– tožena stranka –

zaradi odškodnine

je sedmi civilni senat Landgericht Gera (deželno sodišče v Geri) [...] (ni prevedeno)

[...] (ni prevedeno) 11. oktobra 2019

### **s k l e n i l:**

I. Postopek se prekine.

II. Sodišču Evropske unije se na podlagi člena 267 PDEU v predhodno odločanje predložijo ta vprašanja o razlagi prava Skupnosti:

1. Ali je treba člen 6(1) in člen 27(1) EG-FGV oziroma člen 18(1) in člen 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 prepovedano odklopno napravo v smislu člena 5(2) in člena 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)?

Če je odgovor pritrdilen:

1a. Ali se s členoma 6 in 27 EG-FGV oziroma členom 18(1), členom 26(1) in členom 46 Direktive 2007/46/ES varstvo zagotavlja drugemu v smislu člena 823(2) BGB in ali se nanaša tudi ravno na njegovo svobodo razpolaganja in premoženje? Ali gre pri tem, da končni uporabnik pridobi 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 ravno končnemu uporabniku in ali se nanaša tudi na njegovo svobodo razpolaganja in premoženje? Ali gre pri tem, da končni uporabnik pridobi vozilo, v katerega je vgrajena prepovedana odklopna naprava, za eno od nevarnosti, za odvrnitev katerih je bil sprejet ta predpis?

### **Obrazložitev:**

I.

1. Tožeča stranka v okviru tako imenovanega Volkswagnovega škandala z izpušnimi plini na podlagi deliktne odgovornosti od tožene stranke zahteva vračilo

2

kupnine za osebni avtomobil, katerega proizvajalka je, znižane za nadomestilo za rabo.

2. Senat glede na dosedanje dejansko stanje in stanje spora izhaja iz tega dejanskega stanja:

Tožeča stranka je 2. decembra 2012 od [...] kupila nov osebni avtomobil VW Caddy Maxi Trendline 2,0 l TDI za ceno 26.023,03 EUR.

Navedeni osebni avtomobil je opremljen z motorjem tipa EA-189, katerega prvotna programska oprema 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 za recirkulacijo izpušnih plinov 0. Emisijske vrednosti v tem načinu ne ustrezajo vrednostim, ki jih je tožena stranka kot proizvajalec vozila navedla v certifikatu o skladnosti ES.

Tožena stranka je odklopno napravo vgradila 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 tako manipuliranih vozil dosegel kar največji dobiček in ustvarila konkurenčna prednost v razmerju do drugih proizvajalcev motornih vozil na trgu. Za to potrebna prevara nič hudega slutečih homologacijskih organov in končnih kupcev glede obstoja take odklopne naprave in dejansko neizpolnjevanje zakonskih pravil o izpušnih plinih sta bila del splošnega načrta.

Tožeča stranka, ki je bila tako prevarana (in sicer s strani njenega prodajalca kot orodja v rokah tožene stranke), 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 se bo njegova uporaba prepovedala.

Tožeča stranka od nakupa uporablja vozilo. Stanje prevoženih kilometrov je bilo 25. julija 2019 93.000.

## II.

V obravnavanem primeru je možna samo deliktna odgovornost tožene stranke na podlagi člena 823(2) BGB (nemški civilni zakonik) v povezavi s členom 5(2) Uredbe (ES) št. 715/2007 (glej točko 1), na podlagi člena 823(2) BGB v povezavi s členom 6(1) in členom 27(1) EG-FGV (glej točko 2) in na podlagi člena 826 BGB (glej točko 3).

Posamezne navezne točke za to so:

1. V spornem osebnem avtomobilu je vgrajena prepovedana odklopna naprava v smislu člena 5(2) in člena 3, točka 10, Uredbe (ES) št. 715/2007. Ustrezna odločba Kraftfahrt-Bundesamt (zvezni urad za motorna vozila, Nemčija) je dokončna in ima glede tega za civilni postopek zavezujoč učinek. Senat se v preostalem strinja z ustreznimi trditvami BGH (zvezno vrhovno sodišče, Nemčija) v njegovem sklepu z dne 8. januarja 2019 [...] (ni prevedeno) in jim sledi.

V nasprotju s stališčem tožene stranke programska oprema, ki jo uporablja, ni element, povezan izključno z notranjim delovanjem motorja. Z uporabo programske opreme se spremenijo funkcije v sistemu za uravnavanje emisij. Med testom vozila na preskusni napravi se uporablja način za recirkulacijo izpušnih plinov 1, v katerem je stopnja recirkulacije izpušnih plinov višja, ravni emisij dušikovih oksidov pa nizke. Zaradi tega se v motor vrne večja količina dušikovih oksidov kot v načinu za recirkulacijo izpušnih plinov 0, ki je vklopljen med običajno vožnjo. S spremembo načina recirkulacije se doseže, da je raven emisij dušikovih oksidov, ki doseže sistem za nadzor emisij, nižja, kot med običajno vožnjo. To pomeni, da dušikovi oksidi niso vključeni v meritev. S tem se spremeni delovanje sistema za nadzor emisij, ker se vrednosti meritev, ki se z njim opravijo, ne ujemajo s tistimi med običajno vožnjo.

Neupoštevna je tudi utemeljitev tožene stranke, da mejne vrednosti med dejansko vožnjo niso pomembne, saj se je zakonodajalec odločil, da se mejne vrednosti ugotavljajo v laboratorijskih pogojih. Ta trditev bi bila lahko upoštevana, če bi bili različni pogoji vožnje edini dejavnik za razlike pri ravneh emisij dušikovih oksidov. Prav to pa ni tako. Poleg različnih pogojev vožnje gre pri zadevnih vozilih – že v skladu z navedbami tožene stranke – tudi za – nezakoniti – dodatni dejavnik uporabljene programske opreme, ki s spremembo uporabljenega načina vpliva na ravni emisij dušikovih oksidov. Tožena stranka je z uporabo te programske opreme zapustila meje pravno dovoljenega [...] (ni prevedeno) [sklicevanje na nacionalno sodno prakso].

2. V kolikšni meri je poleg tega podana tudi kršitev člena 6(1) in člena 27 EG-FGV, ki temeljita na členu 18(1) in členu 26(1) Direktive 2007/46/ES, je odvisno od pojasnjevalne moči in pomena certifikata o skladnosti.

OLG Braunschweig (višje deželno sodišče v Braunschweigu, Nemčija) [...] (ni prevedeno) zastopa stališče, da ni pomembno, ali konkretno vozilo izpolnjuje pravne zahteve, temveč le to, da je certifikat izdal pravi proizvajalec za

homologirani tip, torej, da izjava izpolnjuje nekatere formalne zahteve, čeprav je morda vsebinsko napačna. Vgradnja prepovedane odklopne naprave naj zato ne bi vplivala na veljavnost certifikata o skladnosti.

V skladu z nasprotnim stališčem pa tak certifikat obenem vsebuje izjavo, da je vozilo v skladu z vso upošteveno zakonodajo, ki velja v Uniji [...] (ni prevedeno), zaradi česar je certifikat o skladnosti v primeru vgradnje prepovedane odklopne naprave – kot v obravnavanem primeru – 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 [...] (ni prevedeno).

Že iz cilja, opredeljenega v Prilogi k Uredbi (ES) 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“, je razvidno, da formalistični pristop ni pravilen in da ima certifikat o skladnosti večjo pojasnjevalno moč, iz katere se izhaja v skladu z zadnjem navedenim stališčem.

S tem sicer še ni rečeno, da vsebinska nepravilnost zaradi vgradnje prepovedane odklopne naprave pomeni neveljavnost certifikata o skladnosti, vendar je zgoraj navedeni opis namena, predvsem ob upoštevanju načel razlage, ki veljajo v evropskem pravu, prej argument za to kot argument proti temu.

Odgovor na prvo vprašanje je zato upošteven za rešitev spora glede tega, ali je tožena stranka v tem okviru sploh kršila zakonodajo, kar je podlaga za deliktno odgovornost.

3. Dajanje vozila na trg, v katerem je namerno vgrajena prepovedana odklopna naprava, ob namernem zamolčanju nezakonitega programiranja programske opreme, in s tem povezana konkludentna prevara 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, zaradi znižanja stroškov in doseganja kar največjega dobička iz prodaje ob sočasni pridobitvi konkurenčne prednosti na račun nič hudega slutečih kupcev pomeni naklepno povzročitev škode, ki je v nasprotju z dobrimi običaji (člen 826 BGB).

O vzročni zvezi med prevaro in nakupom vozila to, da tožeča stranka vozila ni kupila neposredno od tožene stranke, ne povzroča vnaprejšnjega dvoma. Z dajanjem vozila na trg je tožena stranka namreč namerno začela vzročno verigo tako, da je vključila svoj način distribucije. Konkludentna prevara proizvajalca, povezana z dajanjem vozila na trg, učinkuje tudi naprej, ker prodajalec vozil pri takih podatkih zgolj posreduje naprej informacije, ki mu jih je dal proizvajalec, ter kupec glede tega zaupa podatkom in – kot v obravnavanem primeru – resnosti proizvajalca. Prodajalec vozil je pri tem orodje v rokah tožene stranke kot posrednega storilca.

Zaradi ravnanja tožene stranke je tožeči stranki nastala tudi škoda, za katero je treba šteti že sklenitev neugodne prodajne pogodbe, ki sicer ne bi bila sklenjena [...] (ni prevedeno) [sklicevanje na nacionalno sodno prakso].

Izpolnjeni so tudi subjektivni pogoji člena 826 BGB v povezavi s členom 31 BGB. Tožena stranka glede na to, da nosi sekundarno trditveno breme, ni veljavno prerekala zadevnih zadostno utemeljenih trditev tožeče stranke [...] (ni prevedeno) [sklicevanje na nacionalno sodno prakso].

### III.

Pogoj za deliktno odgovornost na podlagi člena 823(2) BGB v povezavi s členom 5(2) Uredbe (ES) št. 715/2007, ki je upošteven za rešitev spora, je, da je zadnji navedeni predpis zakon, ki zagotavlja varstvo. Enako velja za odgovornost na podlagi člena 823(2) BGB v povezavi s členom 6(1) in členom 27(1) EG-FGV, če je – za kar je najprej potreben pritrtilen odgovor na prvo vprašanje za predhodno odločanje – v tem smislu sploh podana kršitev določb(e) (glej II.2.).

Varstvo drugega je namen predpisa, če je njen namen vsaj tudi to, da se posamezniku ali posameznim skupinam oseb zagotovi varstvo pred kršitvijo neke pravne dobrine. Pri zahtevah in prepovedih morajo biti zadostno določeni varovani interes, vrsta njegove kršitve in skupina varovanih oseb. Bistven ni učinek, ampak vsebina in namen zakona ter okoliščina, ali je bil namen zakonodajalca ob sprejetju prav zagotoviti pravno varstvo posameznikov, kot se uveljavlja zaradi zatrjevané kršitve. Vseeno je, če je namen pravne določbe poleg tega ali celo predvsem varstvo splošnega interesa, če le varstvo posameznikov ni zgolj posredni učinek te določbe. Oblikovanje individualnega odškodninskega zahtevka mora biti smiselno in sprejemljivo vsaj v okviru splošnega sistema ureditve civilnopravne odgovornosti. Ali je to tako, je treba presoditi na podlagi celovite presoje celotnega konteksta ureditve, katere del je ta predpis [...] (ni prevedeno).

Poleg tega varstveni namen določbe omejuje odškodninsko obveznost. Obstoj odgovornosti je omejen na tiste enakovredne in ustrezne škodne posledice, ki nastanejo zaradi nevarnosti, za preprečitev katerih je bil sprejet kršen predpis. Zatrjevana škoda mora biti notranje povezana z nevarnostjo, ki jo je povzročil povzročitelj škode; „zunanja“, tako rekoč „naključna“ povezanost ne zadostuje. V zvezi s tem je potrebna vrednostna obravnava. To pomeni, da je treba preučiti smisel in obseg kršenega predpisa ter razjasniti, ali je bil njen namen preprečiti zatrjevano škodo [...] (ni prevedeno).

Ali je z zgoraj navedenimi določbami varstvo zagotovljeno tudi tretjim, torej da bi morali biti na njihovi podlagi varovani prav tudi svoboda razpolaganja in premoženje posameznih kupcev avtomobilov, in ali je nakup vozila, v katerem je vgrajena prepovedana odklopna naprava, ena od nevarnosti, za odvrnitev katerih je bil sprejet kršeni predpis ali so bili sprejeti kršeni predpisi, je v dosedanji sodni

praksi Zvezne republike Nemčije zelo sporno, kot je razvidno, pa sodišča večinoma ne opravijo preizkusa z vidika varstvenega namena določbe.

OLG Braunschweig (višje deželno sodišče v Braunschweigu) [...] (ni prevedeno) na primer z izčrpno obrazložitvijo zastopa stališče, da se zgoraj navedene določbe ne smejo šteti za zakone, ki zagotavljajo varstvo, v smislu člena 823(2) BGB, ker niso namenjene varstvu premoženja pridobitelja motornega vozila, ampak zagotoviti visoke ravni prometne varnosti, varovanja zdravja in okolja ter gospodarne rabe energije.

Nasprotno stališče pa je, da je vseeno, če je namen kršene določbe sicer 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 bila določba sprejeta [...] (ni prevedeno). V okviru določb prava Unije naj bi bilo treba poleg tega upoštevati, da je treba zaradi učinkovitega izvajanja prava Unije odškodninske zahtevke priznati tudi v primerih, v katerih namen kršenih določb ni varstvo posameznikov [...] (ni prevedeno). Varstvo posameznikov naj bi bilo poleg tega razvidno tudi iz že zgoraj (točka II.2.) omenjenega opisa namena iz Priloge k Uredbi (ES) št. 385/2009 [...] (ni prevedeno).

Senat ne more presoditi, katera razlaga – zlasti kar zadeva zadosten prenos v nacionalno pravo – člena 18(1), člena 26(1) in člena 46 Direktive 2007/46/ES je pravilna glede na načela prava Unije in Listine Evropske unije o temeljnih pravicah, zlasti ker so vsekakor upoštevni argumenti obeh strani, ki pa si v nekaterih točkah nasprotujejo.

#### IV.

Tudi deliktna odgovornost po členu 826 BGB je vnaprej omejena na škodo, ki spada na področje varstva kršenih zahtev ali prepovedi [...] (ni prevedeno). Do povračila škode je upravičen samo, kdor je zaradi ravnanja v nasprotju z dobrimi običaji neposredno oškodovan, ali tretji, ki je zaradi ravnanja v nasprotju z dobrimi običaji utrpel škodo, ki ni bila le posledica te, ki je nastala neposrednemu oškodovancu [...] (ni prevedeno).

O vprašanju, ali je treba odgovornost v okoliščinah, kot so obravnavane, prilagoditi glede na namen varstva, so prav tako mnenja zelo deljena, odgovori nanj pa različni.

Če se v tem smislu ne izhaja neposredno iz kršitve člena 5(2), prvi stavek, Uredbe (ES) 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 [...] (ni prevedeno). Če pa se za odločilno šteje dajanje na trg ob uporabi

prepovedane odklopne naprave, se postavijo vprašanja, ki se večinoma ujemajo s tistimi, obravnavanimi pod točko III [...] (ni prevedeno).

Vendar ločena obravnava ni dopustna. Gre za končno neločljive vidike enotnega dogodka in splošnega načrta. Tako kot za uresničitev nameranih ciljev ni bilo mogoče (množično) dajati vozil, opremljenih s prepovedano odklopno napravo, na trg, ne da bi se prevaralo homologacijske organe in končne kupce, si kot predmeta prevare ni mogoče predstavljati goljufije brez manipulacije. Prevara namreč poleg vprašanja (ne)upoštevanja predpisov o izpušnih plinih ni imela nobene druge pojasnjevalne moči. Bistvo očitka ravnanja v nasprotju z dobrimi običaji je pri tem in glede na povedano po mnenju senata kršitev emisijskih standardov. Zato je odgovornost na podlagi člena 826 BGB mogoče prav tako utemeljiti le, če je bil namen emisijskih standardov – ne zgolj posredno – varstvo vsakokratnega končnega kupca, ki bi moral biti zaščiten tudi in ravno pred zatrjevano škodo.

Tudi za odločitev o obstoju zahtevka na podlagi člena 826 BGB je zato odločilen odgovor na prvo vprašanje, točka (a) (če je odgovor na prvo vprašanje za predhodno odločanje pritrdilen), in na drugo vprašanje, in sicer, ali je z zgoraj navedenimi določbami varstvo, kot je potrebno, zagotovljeno tudi tretjim in ali pomeni pridobitev vozila, v katerega je vgrajena prepovedana odklopna naprava in/ali ki je bilo dano na trg brez veljavnega certifikata o skladnosti, s strani končnega uporabnika eno od nevarnosti, za odvrnitev katerih je bil sprejet kršeni predpis oziroma so bili sprejeti kršeni predpisi.

V.

To, da bo tožba uspešna že, če je podan zahtevek tožeče stranke na podlagi člena 823(2) BGB v povezavi s členom 263(1) StGB (kazenski zakonik), ne pomeni, da prvo vprašanje, prvo vprašanje, točka (a), in drugo vprašanje niso neupoštevna za rešitev spora. To namreč ni podano.

Poleg tega, da se tudi tukaj vsiljujejo premisleki o varstvenem namenu, ni zadostnih navedb o izpolnjenosti pogojev za obstoj takega zahtevka.

Člen 263 StGB je kazenskopravna norma, ki kot kaznivo dejanje določa konkretno ravnanje ali opustitev neke fizične osebe. Obdolžitev pravne osebe na tej podlagi ni mogoča. V skladu s tem bi morala tožeča stranka utemeljeno navesti zlasti člana uprave, zastopnika ali opravnega pomočnika ter čas in kraj storitve ali odreditve konkretne prevare. Pri tem ni upoštevno, da tega ne more navesti, ker nima vpogleda v postopke v podjetju tožene stranke. Za razliko od področja uporabe člena 826 BGB, kjer gre za civilnopravno tožbo, tožeči stranki, ki vložijo zasebno kazensko tožbo zoper delavce pravne osebe in na to opira njihovo civilnopravno odgovornost, načela o sekundarnem trditvenem bremenu (glej točko III.3.) ne koristijo.

[...] (ni prevedeno)