

Anonimizirana različica

Prevod

C-134/20 – 1

Zadeva C-134/20

Predlog za sprejetje predhodne odločbe

Datum vložitve:

11. marec 2020

Predložitveno sodišče:

Landesgericht Eisenstadt (Avstrija)

Datum predložitvene odločbe:

29. januar 2020

Tožeča stranka:

JR

Tožena stranka:

Volkswagen AG

[...] (ni prevedeno)

REPUBLIKA AVSTRIJA

LANDESGERICHT EISENSTADT (DEŽELNO SODIŠČE V EISENSTADTU,
AVSTRIJA)

[...] (ni prevedeno)

SKLEP

ZADEVA:

Tožeča stranka

[...] (ni prevedeno)

JR

[...] (ni prevedeno) Dunaj

Tožena stranka

[...] (ni prevedeno) Wolfsburg

Zaradi

22.238,64 EUR [...] (ni prevedeno)

plačila

1. Sodišču Evropske unije se v predhodno odločanje predložijo ta vprašanja:

- (a) *Ali je treba člen 5(1) 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 tako, da je oprema vozila – v smislu člena 1(1) Uredbe št. 715/2007 – prepovedana, če je ventil za vračanje izpušnih plinov v valj, torej sestavni del, ki lahko vpliva na emisije, načrtovan tako, da je stopnja vračanja izpušnih plinov v valj, torej delež izpušnih plinov, ki se vrne v valj, regulirana tako, da ta ventil le pri temperaturah med 15 in 33 stopinjami Celzija in le pri nadmorski višini do 1000 m zagotavlja način obratovanja z nizko emisijo onesnaževal, zunaj tega temperaturnega okna pa se v razponu 10 stopinj Celzija in na nadmorski višini nad 1000 m v razponu 250 višinskih metrov linearno zmanjša na 0, s čimer torej pride do povišanja emisij NOx nad mejne vrednosti, določene z Uredbo št. 715/2007?*
- (b) *Ali je za presojo vprašanja (a) pomembno, ali je potreba po opremi vozila, navedeni v vprašanju (a), upravičena zaradi zaščite motorja pred okvarami?*
- (c) *Ali je za presojo vprašanja (b) poleg tega pomembno, ali je del motorja, ki ga je treba zaščititi pred okvarami, ventil za vračanje izpušnih plinov v valj?*
- (d) *Ali je odgovor na vprašanje (a) odvisen od tega, ali je bila oprema vozila, navedena v vprašanju (a), v vozilo vgrajena že pri njegovi proizvodnji, ali pa je bilo krmiljenje ventila za vračanje izpušnih plinov v valj, na način, opisan v vprašanju (a), nastavljeno v okviru popravila v smislu člena 3(2) Direktive 1999/44/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. maja 1999 o nekaterih vidikih prodaje potrošniškega blaga in z njim povezanih garancij?*

2. Postopek se prekine do sprejetja predhodne odločbe Sodišča Evropske unije [...]. (ni prevedeno).

OBRAZLOŽITEV:**I. Dejansko stanje**

Tožeča stranka je leta 2013 kupila vozilo modela VW Touran Comfortline BMT TDI (v nadaljevanju: vozilo, ki je predmet tožbe) za kupnino 27.600 EUR. V vozilu, ki je predmet tožbe [...] (ni prevedeno), je vgrajen 1,6-litrski dizelski motor tipa EA189 z močjo 77 kW.

Tožena stranka je matična družba koncerna VW, ki ima sedež v Nemčiji in o kateri se od jeseni 2015 javno razpravlja v zvezi s „škandalom z izpušnimi plini pri dizelskih vozilih“.

V konkretnem primeru ima vozilo, ki je predmet tožbe, [...] (ni prevedeno) te (upoštevne) značilnosti:

Znamka:	Volkswagen VW
[...] (ni prevedeno)	[...] (ni prevedeno)
Pogon:	dizelski motor
[...] (ni prevedeno)	[...] (ni prevedeno)
Emisijski standard:	EURO 5
Emisije izpušnih plinov po:	566/2011F
CO:	0,1354
NOx:	0,1362
(T) HC+NOx:	0,1666
[...] (ni prevedeno)	[...] (ni prevedeno)
Skupna poraba goriva:	4,5 l/100 km (CO ₂ 119 g/km)

V motorju vozila, ki je predmet tožbe, je notranja naprava za uravnavanje onesnaževanja, in sicer ventil za vračanje izpušnih plinov v valj (v nadaljevanju: **ventil EGR**). Vozilo, ki je predmet tožbe, ima sistem za naknadno obdelavo izpušnih plinov s pomočjo filtra za delce, vendar ne za NOx [...] (ni prevedeno). Ventil EGR vodi (zelo poenostavljeno povedano) izpušne pline iz izpusta motorja nazaj v sesalni vod motorja, da v sesalnem vodu nadomestijo del svežega zraka. S tem se doseže znižanje izgorevalne temperature goriva v dizelskem motorju in upočasnitev izgorevanja, zaradi česar se zmanjšajo emisije NOx. Na emisije Nox vplivajo tudi čas in trajanje vbrizga ter konstrukcija motorja. Vendar z vozilom, ki je predmet tožbe, brez ventila EGR oziroma, če je ta odklopljen, ni mogoče spoštovati mejnih vrednosti za emisije Nox iz Uredbe 715/2007. Ventil EGR je del motorja.

Proizvajalec vozila, ki je predmet tožbe, je to vozilo in vsa druga vozila te serije z motorjem tipa EA189 opremil tako, da programska oprema predvideva **način 0 (vožnja)** in **način 1 (NEDC)** [(New European Driving Cycle, novi evropski vozniki cikl)]. [...] (ni prevedeno)

Vozilo, ki je predmet tožbe, je ob začetku obratovanja ves čas v načinu 1 (NEDC). Če programska oprema prepozna testno situacijo, torej obratovanje vozila, ki je predmet tožbe, v okviru NEDC, vozilo ostane v načinu 1 (NEDC). Če pa programska oprema prepozna, da se vozilo, ki je predmet tožbe, giblje zunaj toleranc NEDC (odstopanja glede profila hitrosti +/- 2 km/h oziroma +/- 1 s), vozilo preklopi v način 0 (vožnja). Ta postopek se imenuje „preklapljanje“, „preskok“ ali tudi „programska oprema za manipulacijo“. V načinu 0 (vožnja) se stopnja recirkulacije izpušnih plinov (v nadaljevanju: **stopnja EGR**), torej delež izpušnih plinov, ki se vrne v valj, zniža, zaradi česar se spremenita čas in trajanje vbrizga. Vozilo, ki je predmet tožbe, ki se giblje v načinu 0 (vožnja) v okviru NEDC, ne spoštuje mejnih vrednosti za emisije Nox iz Uredbe 715/2007. Ker je vozilo, ki je predmet tožbe, med dejansko vožnjo skoraj izključno v načinu 0 (vožnja), med vožnjo prav tako ne spoštuje mejnih vrednosti za emisije Nox.

S „preklapljanjem“ se je splošna javnost seznanila zaradi dopisa United States Environmental Protection Agency (ameriška agencija za varstvo okolja, ZDA, „EPA“) z dne 18. septembra 2015, v katerem je bilo preklapljanje opisano pri vozilih proizvajalke, proizvedenih za ameriški trg, in opredeljeno kot zakonska kršitev. Ali in če in na kakšen način se motorji in programska oprema za krmiljenje motorja vozila, ki je predmet tožbe, razlikujejo od konstrukcije motorjev in programske opreme za krmiljenje vozil, ki jih je proizvajalka proizvedla za ameriški trg, ni mogoče ugotoviti. [...] (ni prevedeno)

Vozilo, ki je predmet tožbe, je tehnično varno in pripravljeno za vožnjo ter ga je torej mogoče (s teh vidikov) brez omejitev uporabljati v cestnem prometu.

Tožeči stranki se je pri nakupu zdelo pomembno kupiti dizelsko vozilo z nizko porabo goriva. [...] (ni prevedeno) Če bi tožeča stranka vedela, da vozilo, ki je predmet tožbe, zaradi programske opreme za manipulacijo ne izpolnjuje zakonskih zahtev, ga ne bi kupila.

[...] (ni prevedeno)

Generalni uvoznik vozil VW v Avstriji, družba Intercar Austria GmbH, je tožečo stranko z dopisom z dne 8. oktobra 2015 obvestil, da bo potrebna predelava vozila, ki je predmet tožbe, in da bo proizvajalka nosila stroške vseh popravil vozila, potrebnih za to predelavo. Na podlagi splošnega konteksta tega dopisa je mogoče sklepati, da se vrednosti emisij Nox, ki so navedene v homologaciji, ne ujemajo z dejanskimi vrednostmi. Poleg tega je bila tožeča stranka pozvana k namestitvi **posodobitve**, ki bo odstranila preklapljanje. Posodobitev je razvila tožena stranka in je bila nameščena v vozilu, ki je predmet tožbe.

Vsaj po namestitvi posodobitve je ventil EGR, torej sestavni del, ki lahko vpliva na emisije, načrtovan tako, da je stopnja EGR regulirana tako, da ta ventil le pri temperaturah med 15 in 33 stopinjami Celzija in le pri nadmorski višini do 1000 m zagotavlja način obratovanja z nizko emisijo onesnaževal, zunaj tega temperaturnega okna pa se v razponu 10 stopinj Celzija in na nadmorski višini nad

1000 m v razponu 250 višinskih metrov linearno zmanjša na 0 [...] (ni prevedeno) (ta postopek je v nadaljevanju kratko imenovan „**temperaturno okno**“). Zaradi zmanjšanja stopnje EGR na 0 se emisije NO_x zvišajo nad mejne vrednosti iz Uredbe št. 715/2007. Posodobitev vključuje tudi druge spremembe, zaradi katerih so emisije izpušnih plinov v primerjavi s stanjem pred posodobitvijo spremenjene. Zaradi nezadostnih informacij v zvezi s to posodobitvijo z izjemo sistematike temperaturnega okna ni mogoče ugotoviti, katere so te spremembe.

Ni mogoče ugotoviti, da je potreba po temperaturnem oknu upravičena zaradi zaščite motorja pred okvarami. Ni mogoče ugotoviti, da posodobitev na slabše spreminja porabo, nastanek saj, zmogljivost in vzdržljivost. Ni mogoče ugotoviti, da se v primeru namestitve posodobitve brez namestitve temperaturnega okna ne bi spoštovale oziroma ne bi mogle spoštovati zahteve Uredbe št. 715/2007 glede trajnosti naprav za uravnavanje onesnaževanja iz člena 4(2) te uredbe. V Avstriji je temperatura večji del leta nižja od 15 stopinj Celzija. Ni mogoče ugotoviti, da se je tržna vrednost vozila, ki je predmet tožbe, po namestitvi posodobitve znižala.

Nemški Kraftfahrt-Bundesamt (zvezni urad za motorna vozila, Nemčija, **KBA**) [...] (ni prevedeno) je odobril tehnično predelavo – v konkretnem primeru posodobitev – [...] (ni prevedeno) in (torej) ni odvzel homologacije, pri čemer je sprejel ugotovitve (deloma s pravnimi posledicami), da (i) ne gre za prepovedano odklopno napravo; (ii) so obstoječe odklopne naprave dovoljene; (iii) se mejne vrednosti emisij onesnaževal in druge zahteve spoštujejo; (iv) je tehnična služba potrdila podatke o porabi goriva in emisijah CO₂, ki jih je prvotno navedla proizvajalka, in (v) se dosežanja moč motorja, največji navor in dosežanje emisije hrupa niso spremenili. KBA ne pozna programske opreme, ki jo proizvajalka uporablja za posodobitev, ker ni zahteval njene predložitve. Ni mogoče ugotoviti, katere (dodatne) informacije je imel na voljo KBA pri odobritvi posodobitve in sprejemanju zgornjih ugotovitev.

II. Presoja in upoštevnost dokazov:

Tudi od odgovorov na pravna vprašanja, ki se nanašajo na pravo Evropske unije in na katera je treba odgovoriti, je odvisno, ali bo treba izvesti dodatne dokaze. Sodišče meni, da je pojasnilo dejstva v zvezi s temi vprašanji in njihovo upoštevnostjo za nacionalni postopek.

[...] (ni prevedeno) (podrobni podatki o izvedenih dokazih)

III. Pravna podlaga Unije:

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 (v nadaljevanju: Uredba 715/2007) med drugim določa:

Uvodna izjava 15:

Komisija bi morala preučiti potrebo po spremembi novega evropskega voznege cikla kot preskusnega postopka, ki predstavlja osnovo za predpise o emisijah pri podeljevanju ES-homologacije. Posodobitev ali zamenjava preskusnih ciklov je lahko potrebna za vključitev sprememb pri specifikaciji vozil in obnašanju voznikov. Revizije so lahko nujne, da se zagotovi, da emisije v realnih okoliščinah ustrezajo tistim, ki se izmerijo v postopku homologacije. Preučiti bi bilo treba tudi možnost uporabe prenosnih sistemov za merjenje emisij in uvedbe ureditve, ki temelji na konceptu „ne sme preseči“.

Člen 5:

1. Proizvajalec vozilo opremi tako, da so sestavni deli, ki lahko vplivajo na emisije, načrtovani, izdelani in sestavljeni tako, da med normalno uporabo omogočijo vozilu, da je skladno s to uredbo in njenimi izvedbenimi ukrepi.

2. Uporaba odklopnih naprav, ki zmanjšujejo učinkovitost sistemov za uravnavanje emisij, je prepovedana. Prepoved ne velja kadar:

(a) je potreba po napravi upravičena zaradi zaščite motorja pred okvarami ali poškodbami in varnega delovanja vozila;

(b) naprava po zagonu motorja ne deluje več;

(c) so pogoji v bistvu vključeni v preskusne postopke za potrditev emisij izhlapevanja in povprečnih emisij iz izpušne cevi.

Za vozilo, ki je predmet tožbe, veljajo mejne vrednosti emisij Euro 5 iz tabele 1 Priloge I k Uredbi 715/2007.

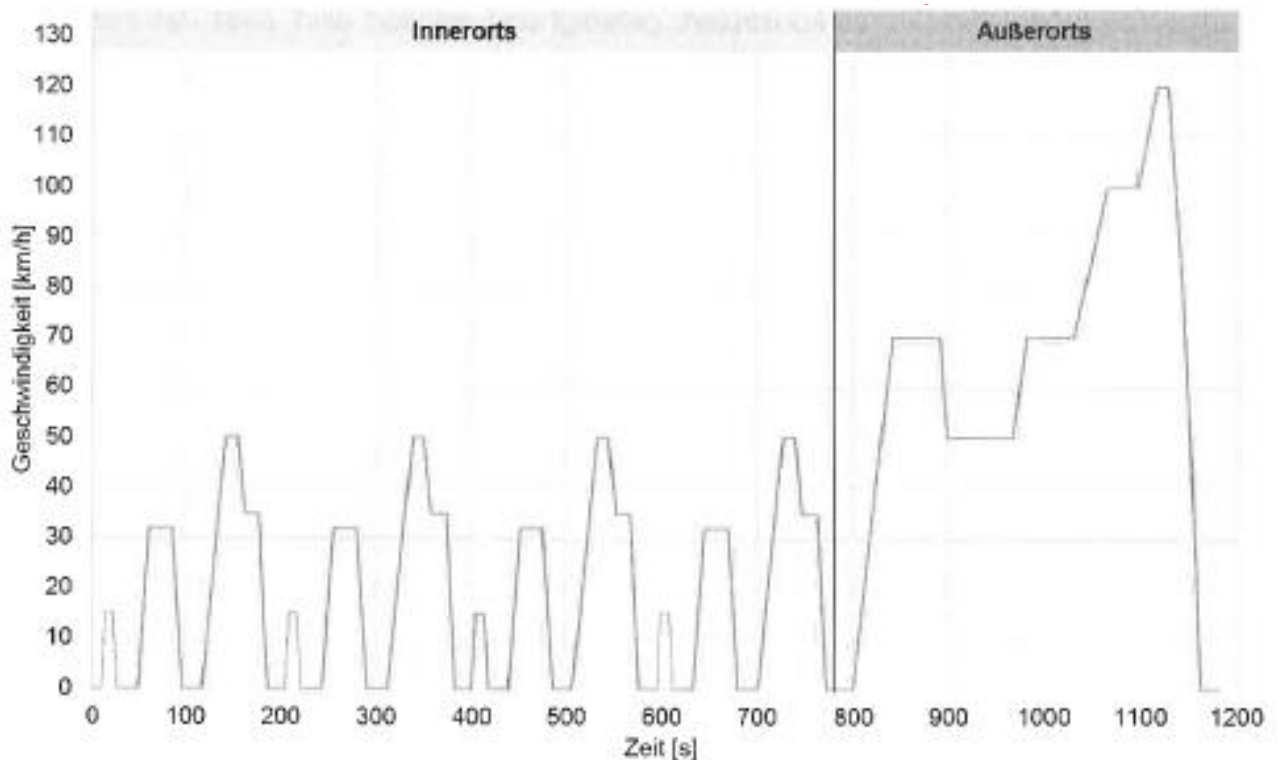
Te vrednosti je treba za vozilo, ki je predmet tožbe, določiti v postopku registracije med tako imenovanim preskusom tipa 1 na podlagi Priloge III k Uredbi Komisije (ES) št. 692/2008 z dne 18. julija 2008 o izvajanju in spremembi Uredbe (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta o homologaciji 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 (v nadaljevanju: Uredba 692/2008).

V odstavku 3.1 Priloge III k Uredbi 692/2008 je glede tehničnih zahtev sklicevanje na Prilogo 4 k Pravilniku št. 83 (UN/ECE). Ta Priloga 4 opisuje izvajanje preskusa tipa 1 na podlagi odstavka 5.3.1 Pravilnika št. 83 (UN/ECE), pri čemer Dodatek 1 k tej Prilogi 4 določa vozni cikel, v katerem mora biti vozilo med tem preskusom.

Ta vozni cikel se v tem sklepu in na splošno imenuje „novi evropski vozni cikel“, kratko NEDC. Vozilo se na podlagi odstavka 5.3.1 Pravilnika št. 83 (UN/ECE) preskusi na dinamometru z valji, preskus pa traja 19 minut in 40 sekund (= 1180

sekund). Pri tem se prevozi NEDC, ki je sestavljen iz dela ena „osnovni mestni cikel“ ali „mestna vožnja“ [(spodaj na sliki: Innerorts)] (odstavek 5.3.1.2.2. Pravilnika št. 83 (UN/ECE)) in dela dva izvenmestni cikel ali „izvenmestna vožnja“ [(spodaj na sliki: Außerorts)] (odstavek 5.3.1.2.3. Pravilnika št. 83 (UN/ECE)). Ta dela NEDC je mogoče skupaj grafično prikazati tako:

Novi evropski vozni cikel (NEDC) [(Geschwindigkeit [km/h] = hitrost v kilometrih na uro; Zeit [s] = čas v sekundah)]



[...] (ni prevedeno)

Člen 3(9) Uredbe 692/2008 določa:

Preskus tipa 6, s katerim se merijo emisije pri nizkih temperaturah in je določen v Prilogi VIII, se ne uporablja za dizelska vozila.

Kljub temu pa pri vlogi za homologacijo proizvajalci homologacijskemu organu predložijo informacije, ki kažejo, da naprava za naknadno obdelavo dušikovih oksidov doseže dovolj visoko temperaturo za učinkovito delovanje v 400 sekundah po hladnem zagonu pri -7°C , kot je opisano v preskusu tipa 6.

Poleg tega proizvajalec predloži homologacijskemu organu informacije o strategiji delovanja sistema za vračanje izpušnih plinov v valj, vključno z informacijami o delovanju pri nizkih temperaturah.

Te informacije morajo vključevati tudi opis morebitnih učinkov na emisije.

Homologacijski organ ne podeli homologacije, če so predložene informacije nezadostne, da bi pokazale, da naprava za naknadno obdelavo dejansko doseže dovolj visoko temperaturo za učinkovito delovanje v navedenem času.

Na zahtevo Komisije homologacijski organ predloži informacije o učinkovitosti naprav za naknadno obdelavo dušikovih oksidov in sistema za vračanje izpušnih plinov v valj pri nizkih temperaturah.

IV. Nacionalni pravni položaj/Predhodno vprašanje:

1. Izpodbijanje pogodbe zaradi zmote:

Člen 871 ABGB (avstrijski splošni civilni zakonik) določa, da „če je bila ena stranka o vsebini svoje izjave ali izjave, ki jo je prejela druga stranka, v zmoti, ki se nanaša na glavno stvar ali njene bistvene lastnosti, ki je bila glavni namen in predmet izjave, ne nastane za njo nobena obveznost, če je zmoto povzročila druga stranka ali bi jo morala ta na podlagi okoliščin očitno opaziti ali je bila nanjo še pravočasno opozorjena“.

Ta določba torej določa več pogojev; sodišče mora, če so ti pogoji izpolnjeni in je vložena ustrezna tožba, z oblikovalno sodbo z učinkom za nazaj (*ex tunc*) razveljaviti pogodbo. Posamezni pogoji, ki so upoštevni za predlog za sprejetje predhodne odločbe:

1.1 Obstoj zmote:

Kot izhaja iz dejanskega stanja, je tožeča stranka menila, da kupuje vozilo, ki izpolnjuje zakonske zahteve (zahteve prava Unije). Poleg tega iz dejanskega stanja izhaja, da je bilo v vozilo, ki je predmet tožbe, ki ga je kupila tožeča stranka, vgrajeno „preklapljanje“. To „preklapljanje“ je v nasprotju z določbami Uredbe 715/2007, zlasti njenim členom 5. To pa zato, ker sta ventil EGR in sistem za vbrizgavanje goriva sestavna dela, ki lahko vplivata na emisije in sta bila načrtovana tako, da je vozilo skladno z zahtevami Uredbe 715/2007 in njenimi izvedbenimi ukrepi samo med izvajanjem preskusa tipa 1 na podlagi Priloge III k Uredbi 692/2008. Med gibanjem vozila med normalno uporabo pa sta ta sestavna dela krmiljena tako, da to ni skladno z Uredbo 715/2007 in njenimi izvedbenimi ukrepi.

V obravnavanem primeru tudi ne gre za dovoljeno odklopno napravo v smislu člena 5(2) Uredbe 715/2007, ker – kot tožena stranka sama pravilno navaja – ne gre za odklopno napravo [...] (ni prevedeno). Zadevno programiranje je treba namreč razumeti tako, da vozilo, ki je predmet tožbe, med običajno vožnjo že v izhodišču ni opremljeno v skladu z zahtevami Uredbe 715/2007 (zlasti člena 5(1)), tako da (izjemni) odklop sestavnih delov, ki lahko vplivajo na emisije, torej odklop obratovanja, ki je skladno s temi zahtevami, sploh ni več mogoč. Vozilo,

ki je predmet tožbe, je namreč samo izjemoma v stanju (način 1 (NEDC)), ki je skladno z zahtevami.

To pomeni, da vozilo, ki je predmet tožbe, ne izpolnjuje zakonskih zahtev (zahtev prava Unije). Tožeča stranka je bila o tej okoliščini v zmoti, zato je ta pogoj izpolnjen.

1.2 Upoštevnost zmote:

[...] (ni prevedeno) V skladu z ABGB se je mogoče, [...] (ni prevedeno), samo v sorazmerno ozkih mejah sklicevati na zmoto [...] (ni prevedeno). Taka zmota, katere posledica je razveljavitev pogodbe, se na splošno imenuje „upoštevna“.

[...] (ni prevedeno) V obravnavanem primeru je tožeča stranka ob sklenitvi pogodbe pričakovala, da vozilo, ki je predmet tožbe, izpolnjuje zakonske zahteve (zahteve prava Unije). Kot je bilo pojasnjeno zgoraj, vozilo, ki je predmet tožbe, ne izpolnjuje teh pričakovanj. V konkretnem primeru se je treba vprašati, ali gre pri tem za lastnost, ki je zaradi narave posla molče dogovorjena. [...] (ni prevedeno) [...] (ni prevedeno) (preizkus, ali gre za upoštevno zmoto). Zmota [...] (ni prevedeno) je upoštevna.

1.3 Bistvenost zmote:

Zmota je bistvena, če oseba, ki je podala izjavo, če ne bi bila v zmoti, ne bi sklenila posla; zmota je zgolj nebistvena, če bi oseba, ki je podala izjavo, če ne bi bila v zmoti, sklenila posel v drugačni obliki [...] (ni prevedeno)

Iz dejanskega stanja izhaja, da tožeča stranka, če bi vedela, da vozilo, ki je predmet tožbe, zaradi programske opreme za manipulacijo ne izpolnjuje zakonskih zahtev, tega vozila ne bi kupila.

Torej je treba na podlagi zgoraj navedenega pravnega položaja ugotoviti, da je zmota bistvena v zgornjem smislu; bila je vzrok za sklenitev pogodbe. To pomeni, da je treba pogodbo, če so izpolnjeni drugi pogoji, razveljaviti.

1.4 Izpodbijanje:

Tožeča stranka lahko, kljub temu da so izpolnjeni pogoji iz točk od 1.1 do 1.3, ta posel izpodbija samo, če je izpolnjen eden od teh pogojev: (i) če je zmoto povzročila druga stranka; (ii) če je očitno, da bi morala druga stranka opaziti zmoto; (iii) če stranka, ki je bila v zmoti, nanjo ni bila pravočasno opozorjena, ali (iv) če sta bili obe stranki v isti zmoti [...] (ni prevedeno). (preizkus, ali je mogoče izpodbijati zmoto) Na podlagi pravne presoje je torej treba ugotoviti, da tožeča stranka lahko izpodbija pogodbo.

1.5 Prenehanje razlogov za tožbo:

V skladu z avstrijskim pravom lahko poslovni partner osebe, ki je bila v zmoti, pravne posledice znote prepreči s tem, da to osebo postavi v položaj, v katerem bi bila, če bi bila njena zmotna predstava pravilna, to je, če se torej strinja, da posel velja tako, kot je oseba, ki je bila v zmoti, menila, da ga je sklenila. V tem primeru oseba, ki je podala izjavo, nima več motiva oziroma razloga za tožbo.

[...] (ni prevedeno) Tožena stranka opozarja, da tožeča stranka zaradi namestitve posodobitve nima več razloga za tožbo v smislu zgoraj navedenega pravnega položaja in pogodbe zato ni treba razveljaviti.

Tožeča stranka trdi, da ima kljub namestitvi posodobitve razlog za tožbo, kar utemeljuje zlasti s tem, da je „preklapljanje“ prav tako zakonsko prepovedani ukrep.

Predložitveno sodišče mora zato ob izdaji sodbe ugotoviti, ali gre pri stanju po namestitvi posodobitve za tehnično rešitev, ki je skladna z zahtevami prava Unije, zlasti iz Uredbe 715/2007 in Uredbe 692/2008. Samo v tem primeru tožeča stranka nima več razloga za tožbo, pogodbe ni treba razveljaviti, cene pa ne znižati, ter je torej treba tožbo zavrniti. [...] (ni prevedeno)

Postavljeno vprašanje je torej z vidika obravnavanega postopka predhodno vprašanje.

V. Obrazložitev vprašanj za predhodno odločanje:

Predložitveno sodišče je postavilo vprašanja za predhodno odločanje, ker v obravnavanem okviru ni (ustaljene) sodne prakse Sodišča Evropske unije o razlagi člena 5(1) Uredbe 715/2007. [...] (ni prevedeno)

Avstrijska sodišča intenzivno obravnavajo to tematiko. [...] (ni prevedeno) Tudi zaradi drugih postopkov je znano, da to tematiko obravnavajo tudi sodišča drugih držav članic, zaradi česar je odgovor na ta vprašanja verjetno pomemben za celotno EU.

[...] (ni prevedeno)

Landesgericht Eisenstadt (deželno sodišče v Eisenstadtu),

[...] (ni prevedeno)

Eisenstadt, 29. januar 2020

[...] (ni prevedeno)