

Zadeva C-251/23

Dopolnitev predloga za sprejetje predhodne odločbe

Datum vložitve:

14 avgust 2023

Predložitveno sodišče:

Landgericht Duisburg (Nemčija)

Datum predložitvene odločbe:

21 julij 2023

Tožeča stranka:

OB

Tožena stranka:

Mercedes-Benz Group AG

LANDGERICHT DUISBURG

SKLEP

V sporu

OB

– tožeča stranka –

ki jo zastopa: O. Yildirim, odvetnik v Frankfurtu na Majni,

proti

Mercedes-Benz Group AG, ki jo zastopa njen upravni odbor, Mercedesstraße 137,
70327 Stuttgart,

– tožena stranka –

ki jo zastopajo: O. Junge in kolegi, odvetniki v Kölnu,

je prvi civilni senat Landgericht Duisburg (deželno sodišče v Duisburgu, Nemčija)

21. julija 2023 po sodniku posamezniku na deželnem sodišču C. Nenneckemu

sklenil:

Kot dopolnitev sklepa z dne 5. aprila 2023 bi bilo treba Sodišču Evropske unije predlagati, naj v okviru že podanega predloga za sprejetje predhodne odločbe na podlagi sklepa z dne 5. aprila 2023 v skladu s členom 267 PDEU odgovori tudi na naslednja dodatna vprašanja:

6. Ali je namen določb iz Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. septembra 2007, zlasti člena 18(1) in člena 3, točka 36, navedene direktive, tudi, da posameznega kupca vozila specifično zaščiti pred nakupom vozila, ki ni skladno z zahtevami prava Evropske unije, pri čemer kupec nakupa ne bi opravil, če bi bil seznanjen z dejstvom, da vozilo ne izpolnjuje zahtev prava Evropske unije, saj tega ni opravil hote?
7. Ali ima ne glede na odgovor na prejšnje vprašanje v skladu s pravom Evropske unije v primeru, da je proizvajalec vozila prekršil določbe Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. septembra 2007 ali določbe nacionalne zakonodaje, sprejete na njeni podlagi, zlasti če je proizvajalec vozila prekršil prepoved izdaje neustreznega certifikata o skladnosti, proizvajalec vedno ali vsaj v nekaterih primerih dolžnost, da v celoti odpravi posledice, ki so bile povzročene kupcu zaradi nakupa vozila, ki ne izpolnjuje določb prava Evropske unije, če je do nakupa prišlo zaradi te kršitve, in sicer tako, da mu povrne stroške nakupa vozila, če kupec to želi – po potrebi v zameno za sočasno izročitev vozila in prenos njegovega lastništva ter ob upoštevanju vrednosti morebitnih drugih koristi, ki jih je kupec imel zaradi nakupa vozila? Če to velja le v nekaterih primerih: v katerih primerih to velja?
8. Če je odgovor na sedmo vprašanje v celoti nikalen ali je pritrđen samo v nekaterih primerih: ali je omejitev odškodnine, do katere je upravičen kupec vozila, ki ne izpolnjuje zahtev prava Evropske unije v zvezi z emisijami izpušnih plinov in/ali značilnostmi sistema za uravnavanje emisij, na znesek, ki ga je kupec preplačal glede na tveganje v zvezi s prepovedano odklopno napravo, v vseh primerih skladna z zahtevami prava Evropske unije, če je proizvajalec neustreznega certifikata o skladnosti vozila, v katerem je zatrjevana skladnost z vsemi pravnimi akti, ki so veljali ob proizvodnji vozila, izdal zgolj iz malomarnosti? Če to ne velja v vseh primerih: v katerih primerih to ne velja?
9. Če je odgovor na osmo vprašanje pritrđen: ali je omejitev odškodnine, do katere je upravičen kupec vozila, ki ne izpolnjuje zahtev prava Evropske unije v zvezi z emisijami izpušnih plinov in/ali

značilnostmi sistema za uravnavanje emisij, na znesek, ki ga je kupec preplačal glede na tveganje v zvezi s prepovedano odklopno napravo in ki je omejen na največ 15 % kupnine, v vseh primerih skladna z zahtevami prava Evropske unije, če je proizvajalec neustreznosti certifikat o skladnosti vozila, v katerem je zatrjevana skladnost z vsemi pravnimi akti, ki so veljali ob proizvodnji vozila, izdal zgolj iz malomarnosti? Če to ne velja v vseh primerih: v katerih primerih to ne velja?

I.

Dejansko stanje tega spora je v delu, v katerem je upoštevno za predlagano predhodno odločbo, razvidno iz sklepa senata z dne 5. aprila 2023, navedenega v izreku, in poleg tega iz spisa 1 O 49/20 – Landgericht Duisburg, ki je že bil predložen Sodišču Evropske unije (zadeva C-251/23).

II.

Na podlagi ugotovitev Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče, Nemčija) v sodbah z dne 26. junija 2023 (zadeve Via ZR 335/21, Via ZR 533/21 in Via ZR 1031/22), izdanih ob upoštevanju sodbe Sodišča Evropske unije z dne 21. marca 2023 (zadeva C-100/21), je treba vprašanja za predhodno odločanje iz navedenega sklepa dopolniti s šestim do devetim vprašanjem, navedenimi v izreku.

1.

Kot je razvidno iz navedenega sklepa z dne 5. aprila 2023, po mnenju senata iz Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. septembra 2007 izhaja, da je prepovedano izdajati neustrezne certifikate o skladnosti za vozila, za katera se zahteva izdaja certifikata o skladnosti v skladu s členom 18(1) in členom 3, točka 36, navedene direktive – kar se sklada z razlago Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče; prim. zlasti sodbo z dne 26. junija 2023 v zadevi Via ZR 335/21, točka 23) –, iz zgoraj navedene sodbe Sodišča Evropske unije z dne 21. marca 2023 pa po njegovem mnenju izhaja, da je ta prepoved namenjena tudi zaščiti posameznih kupcev vozil pred nakupom vozila, ki ni skladno z zahtevami prava Evropske unije.

Vendar pa se glede na navedbe v treh sodbah Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče), navedenih zgoraj pred 1. razdelkom, po ponovnem poglobljenem pregledu postavlja vprašanje, ali so določbe Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. septembra 2007, zlasti prepoved izdaje neustreznih certifikatov o skladnosti za vozila, namenjene tudi specifični zaščiti posameznih kupcev pred nakupom vozila, ki ni skladno z zahtevami prava Unije, pri čemer kupec takega nakupa ne bi želel opraviti, če bi bil seznanjen z dejanskimi okoliščinami, in ga zato tudi ne bi opravil, torej tudi zaščiti njegove pravice do samostojnega ekonomskega odločanja in zlasti njegovega interesa, da ni primoran prevzeti obveznosti, ki jo je sprejel nehote.

Če to velja, se upošteva pravica, ki jo uveljavlja tožeča stranka v tem postopku, da se ji v zameno za sočasno izročitev vozila in prenos njegovega lastništva povrne kupnina, zmanjšana za vrednost koristi, ki jih je kupec pridobil z uporabo vozila, v skladu s členom 823(2) Bürgerliches Gesetzbuch (civilni zakonik, v nadaljevanju: BGB) v povezavi s členom 6(1) EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung (uredba o odobritvi motornih vozil, v nadaljevanju: EG-FGV), sprejete na podlagi Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. septembra 2007, v nasprotnem primeru pa le, če je odgovor na sedmo vprašanje v izreku vsaj v tej zadevi pritrdilen ali če se – kar v tej zadevi glede na trenutno ugotovljeno stanje sicer ne drži – ugotovi, da je tožena stranka tožeči stranki naklepno škodovala v nasprotju s sprejetimi moralnimi načeli (v slednjem primeru Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče) priznava ustrezno pravico, prim. npr. sodbo Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče) z dne 25. maja 2020 v zadevi VI ZR 252/19).

Pravica, ki jo uveljavlja tožeča stranka, temelji na členu 823(2) BGB, če je namen določb Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. septembra 2007 in posledično tudi nacionalnih predpisov, sprejetih na podlagi te direktive – v tej zadevi člen 6(1) EG-FGV – specifično zaščititi posamezne kupce vozil – v tej zadevi tožečo stranko – pred nakupom vozila, ki ni skladno z zahtevami prava Unije, pri čemer kupec takega nakupa ne bi želel opraviti, če bi bil seznanjen z dejanskimi okoliščinami, in ga zato tudi ne bi opravil, z drugimi besedami: če je namen določb Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. septembra 2007 in posledično tudi nacionalnih predpisov, sprejetih na podlagi te direktive, izrecno zaščititi splošno pravico do svobodnega ravnanja in posledično pravico do samostojnega ekonomskega odločanja kupca – v tej zadevi tožeče stranke – torej njegovega interesa, da ni primoran prevzeti obveznosti, ki jo je sprejel nehote, in sicer zaščititi na način, da – tudi malomarna – izdaja neustreznega certifikata o skladnosti pomeni, da je kupec na podlagi prava o pravnih posledicah deliktne dejanj upravičen do tega, da mu proizvajalec povrne stroške nakupa, zlasti kupnine, ki jo je plačal prodajalcu (prim. zlasti sodbo Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče) z dne 26. junij 2023 v zadevi Via ZR 335/21, zlasti točki 20 in 23). V tem primeru namreč nakup vozila, ki ga je kupec opravil nehote sebi v škodo, že sam po sebi spada na področje uporabe kršenega zakona, torej področje tega, pred čimer naj bi kršeni zakon varoval kupce. Po mnenju Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče) je to pogoj, da ima kupec od proizvajalca vozila pravico zahtevati, da odpravi posledice nakupa vozila tako, da se posledice nakupa za kupca – v tej zadevi tožečo stranko – povsem izničijo, v skladu s členom 823(2) BGB (prim. zlasti sodbo Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče) z dne 26. junija 2023 v zadevi Via ZR 335/21, zlasti točka 20).

Mnenje Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče), da določbe Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. septembra 2007 in nemški nacionalni predpisi, sprejeti na podlagi te direktive, ne vsebujejo takega namena, ostaja nespremenjeno (prim. zlasti sodbo Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče) z dne 26. junija 2023 v zadevi Via ZR 335/21, točki 19 in 24 ter naslednje). Po njegovem mnenju je interes, ki ga varuje pravo Unije, omejen zgolj

na preprečevanje premoženjske škode v smislu hipoteze razlike, ki bi nastala s sklenitvijo prodajne pogodbe za motorno vozilo, ker je proizvajalec prekršil pravo Unije o emisijah (Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče) *ibid.*, točka 32). Po mnenju Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče) pa pravo Unije ne varuje tudi interesa kupca, da ga pogodba ne bi zavezovala (Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče) *ibid.*, točka 19).

Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče) zato zgolj na podlagi kršitve določb navedene direktive v povezavi s členoma 6 in 27(1) EG-FGV in členom 823(2) BGB kupcu ne priznava pravice do povračila stroškov za nakup vozila – po potrebi v zameno za sočasno izročitev vozila in prenos njegovega lastništva ter ob upoštevanju vrednosti morebitnih drugih koristi, ki jih je kupec imel zaradi nakupa vozila –, ki jo v tej zadevi uveljavlja tožeča stranka (stran 2 tožbe z dne 16. februarja 2020, 2. list spisa, stran 1 vloge z dne 5. maja 2021, 191. list spisa), temveč zgolj do povračila morebitno ugotovljene škode v višini razlike, ki se ugotovi s primerjavo premoženjskega stanja, nastalega zaradi dogodka, za katerega velja odškodninska odgovornost, in premoženjskega stanja, ki bi obstajalo, če do takega dogodka ne bi prišlo (prim. zlasti sodbo Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče) z dne 26. junija 2023 v zadevi Via ZR 335/21, točka 40).

Po mnenju Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče) je škoda, povračilo katere se lahko zahteva zaradi kršitve določb navedene direktive v povezavi s členoma 6 in 27(1) EG-FGV ter členom 823(2) BGB, omejena (zgolj) na znesek, ki ga je kupec preplačal za predmet prodajnega posla zaradi tveganja v zvezi s prepovedano odklopno napravo (sodba Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče) z dne 26. junija 2023 v zadevi Via ZR 335/21, točka 40), pri čemer je ta pravica omejena na vsaj 5 % kupnine, a ne več kot 15 % kupnine (Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče) *ibid.*, točki 73 in 75).

V zvezi s tem Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče) navaja, da naj bi bilo pravo Unije v tem pogledu pojasnjeno s sodbo Sodišča Evropske unije z dne 21. marca 2023 (zadeva C-100/21), v skladu s katero naj pravo Unije ne bi zahtevalo, da se položaj kupca motornega vozila, opremljenega s prepovedano odklopno napravo, povrne v stanje, v katerem bi bil, če prodajne pogodbe ne bi sklenil, torej da naj ne bi zahtevalo, da je treba interes za razveljavitev prodajne pogodbe vključiti v stvarno področje uporabe členov 6(1) in 27(1) EG-FGV (sodba Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče) z dne 26. junija 2023 v zadevi Via ZR 335/21, točka 23).

Vendar po mnenju senata navedena sodba Sodišča Evropske unije z dne 21. marca 2023 ne vsebuje ugotovitev o tem, ali je namen določb Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. septembra 2007 posamezne kupce specifično zaščititi pred nakupom vozila, ki ni skladno z zahtevami prava Unije, pri čemer kupec takega nakupa ne bi želel opraviti, če bi bil seznanjen z dejanskimi okoliščinami, in ga zato tudi ne bi opravil, torej v kolikšni meri so namenjene zaščititi njegovega svobodnega odločanja, in že zato zahtevajo, da se

kupcu v primeru, da proizvajalec prekrši določbe navedene direktive in nacionalnih predpisov, sprejetih na podlagi te direktive – zlasti prepoved izdaje neustreznega certifikata o skladnosti –, v razmerju do proizvajalca prizna pravica, da se v celoti odpravijo vse posledice, ki so mu bile povzročene zaradi pogodbe, sklenjene na podlagi te kršitve, torej da se mu, če to zahteva, povrnejo stroški nakupa vozila – po potrebi v zameno za sočasno izročitev vozila in prenos njegovega lastništva ter ob upoštevanju vrednosti morebitnih drugih koristi, ki jih je kupec imel zaradi nakupa vozila –, kot to v tej zadevi zahteva tožeča stranka.

Senat zato meni, da je treba v skladu s členom 267 PDEU Sodišču Evropske unije v odgovor predložiti tudi šesto vprašanje iz izreka.

2.

Ne glede na navedeno senat prav tako ne izključuje, da pravo Unije, zlasti načelo učinkovitosti, obravnavano v navedeni sodbi Sodišča z dne 21. marca 2023 (točka 93), nalaga, da se kupcu vozila – v tej zadevi tožeči stranki – prizna pravica do povračila stroškov nakupa vozila v zameno za njegovo sočasno vračilo in ob upoštevanju koristi, ki jih je kupec imel zaradi vozila, če je proizvajalec – v tej zadevi tožena stranka – izdal certifikat o skladnosti vozila, s katerim je neupravičeno potrdil skladnost z vsemi pravnimi akti, ki so veljali ob proizvodnji vozila.

V takem primeru pa se nasprotno upošteva pravica zgolj do povračila zneska premoženjske škode, ki je bila povzročena kupcu, pri čemer kupec prejme le izplačilo v denarju, vozilo pa mora obdržati. Če proizvajalec ni ravnal naklepno in kupca naklepno ter v nasprotju s sprejetimi moralnimi načeli oškodoval ali celo ogoljufal, Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče) kupcu priznava zgolj tovrsten znesek, višino katerega poleg tega omejuje (podrobneje o tem v sodbi Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče) z dne 26. junija 2023 v zadevi Via ZR 335/21).

V vsakem primeru senat meni, da je mogoče, da pravo Unije nalaga, zlasti ob upoštevanju načela učinkovitosti, da se kupcu, tudi če je interes, ki ga varuje pravo Unije, omejen zgolj na preprečevanje premoženjske škode, ki bi nastala s sklenitvijo prodajne pogodbe za motorno vozilo, ker je proizvajalec vozila prekršil predpise Unije o emisijah izpušnih plinov, v razmerju do proizvajalca prizna pravica, da se v celoti odpravijo posledice nakupa vozila, torej da se mu povrnejo stroški nakupa vozila – po potrebi v zameno za sočasno izročitev vozila in prenos njegovega lastništva ter ob upoštevanju vrednosti morebitnih drugih koristi, ki jih je imel zaradi nakupa vozila. To je po mnenju senata mogoče še toliko bolj, če je namen določb Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. septembra 2007 izrecno zaščititi tudi svobodno odločanje posameznega kupca vozila v smislu, predstavljenem v točki 1.

Pravico s tako vsebino ter njen znesek je navsezadnje mogoče preprosto in razmeroma natančno opredeliti in v vsakem primeru za to praviloma ni potrebno

izvedensko mnenje; oceniti je treba le pričakovano skupno število prevoženih kilometrov, ki ga je treba upoštevati pri izračunu izravnave koristi, kar pa ne predstavlja večje težave.

Kupcu vozila nudi obsežno varstvo pred negativnimi posledicami, saj so vse negativne posledice zanj izravnane.

Senat ne vidi razloga, da bi bila „sankcija“ v okviru take pravice do odškodnine neprimerna ali nesorazmerna, saj je proizvajalec vozila odgovoren le za negativne posledice za kupca, v zameno pa prejme koristi, ki jih je kupec imel zaradi nakupa vozila – bodisi z izročitvijo vozila in prenosom njegovega lastništva bodisi z odtegnitvijo vrednosti morebitnih drugih koristi, ki jih je imel kupec. Poleg tega lahko vozilo, če je to tehnično mogoče, vrne v dobro stanje in ga znova proda ter s tem zmanjša izgubo, ki jo je utrpel zaradi kršitve.

Nasprotno pa je pravica zgolj do denarnega povračila razlike v premoženju, ki je nastala zaradi ekonomsko neugodnega nakupa vozila, ki ni skladno z določbami prava Unije, za kupca vozila neugodna. To velja zlasti, če se za škodo, povračilo katere se lahko zahteva, šteje le znesek, ki ga je kupec za vozilo preplačal zaradi tveganja v zvezi s prepovedano odklopno napravo (prim. sodbo Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče) z dne 26. junija 2023 v zadevi Via ZR 335/21, točka 40).

Zlasti ker ni gotovo, ali bo vozilo zaradi svoje neskladnosti z zahtevami prava Unije v prihodnosti odstranjeno iz prometa, je opredelitev zadnjenedenega zneska vse prej kot preprosta, v resnici pa ga, če je razlika v premoženju sporna, vsekakor ni mogoče določiti brez dragega izvedenskega mnenja. Če se v skladu z Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče; sodba z dne 26. junija 2023 v zadevi Via ZR 335/21, točka 42 na koncu in točka 76) za oceno razlike v premoženju uporabi zgolj trenutek sklenitve pogodbe, še vedno obstaja negotovost glede vprašanja, ali bo v prihodnosti – pri čemer je izhodišče referenčni datum, uporabljen za oceno škode – vozilo odstranjeno iz prometa. Taka negotovost pa lahko obstaja še na dan zadnje obravnave dejanskega stanja. To lahko torej na oceno škode vpliva tudi, če se za oceno škode v nasprotju s sodno prakso Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče) uporabi dan zadnje obravnave dejanskega stanja.

Zaradi tega vidika se porajajo dvomi, ali se z omejitvijo pravice kupca vozila, ki ni skladen z določbami prava Unije glede emisij izpušnih plinov in/ali sistema za uravnavanje emisij, do odškodnine od proizvajalca vozila, ki je kršil določbe Direktive 2007/46/ES Evropskega Parlamenta in Sveta z dne 5. septembra 2007, zgolj na povračilo zneska premoženjske škode, ki mu je bila povzročena z nakupom vozila, kupcu v nasprotju s pravom Unije pretirano otežuje pridobitev ustrezne odškodnine za škodo, ki mu je bila povzročena (prim. sodbo Sodišča z dne 21. marca 2023 v zadevi C-100/21, točka 93).

Pri natančni preučitvi se zdi, da na podlagi nobenega elementa ni mogoče vedeti, kako je mogoče oceniti odškodninski zahtevek s tovrstno vsebino. Razlike v premoženju namreč ni mogoče zanesljivo oceniti, saj razvoj reči v prihodnosti ni jasen oziroma ni jasno, kako se bodo odzvali organi in katere tehnične možnosti bodo odkrite za odpravo morda (še) prisotnih prepovedanih vezij in krmilnih sistemov ter negativnih posledic sprememb v konfiguraciji krmiljenja vozila. To velja zlasti, če naj se v skladu z mnenjem Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče) v sodbi z dne 26. junija 2023 (zadeva Via ZR 335/21, točka 42 na koncu in točka 76) za oceno razlike v premoženju, ki se povrne, uporabi zgolj primerjava premoženja, pri kateri se kot izhodišče uporabi datum sklenitve pogodbe, enako pa velja tudi, če se upošteva datum zadnje obravnave dejanskega stanja, vse dokler ostaja nadaljnji razvoj dogodkov v zvezi z zadevnim vozilom negotov, ker na primer še ni jasno, ali bo z odločbo odstranjen iz prometa in ali bodo potrebni morebitni tehnični ukrepi – ki so lahko povezani z drugimi negativnimi posledicami. V nasprotju z navedbami Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče), ki niso podrobneje utemeljene (ibid., točka 78), je višino razlike v premoženju v primeru njenega izpodbijanja praktično nemogoče določiti brez izvedenskega mnenja, negotovosti, ki jo je mogoče v grobem odpraviti zgolj z oceno škode, pa se ni mogoče izogniti niti po pridobitvi izvedenskega mnenja. Sodnik, pristojen za spis, vsekakor nima – kar zagotovo velja tudi za večino njegovih kolegov – strokovnega znanja, s katerim bi lahko že samo v grobem strokovno ocenil „škodo v višini razlike“ v skladu z merili, ki jih določa Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče; ibid., točka 76). Po izobrazbi namreč ni tehnik in poleg tega ne pozna prakse organov za odobritev motornih vozil, zato z lastnim strokovnim znanjem ne more niti v grobem oceniti meril, ki jih Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče; ibid., točka 76) ocenjuje kot upoštevne, torej negativnih posledic v zvezi v uporabo prepovedane odklopne naprave, zlasti tveganja glede izdaje odredb organov, obsega možnih omejitev uporabe in verjetnosti za nastop takih omejitev ob upoštevanju okoliščin posameznega primera, še zlasti ne glede na datum sklenitve pogodbe. To velja še toliko bolj, če pride do izpodbijanja tehničnih dejstev, na katerih temelji ocena škode. Tudi drugi člani senata po izobrazbi niso tehniki in pristojnemu sodniku posamezniku ni znano, da bi bili podrobneje seznanjeni s prakso organov za odobritev vozil. Sodniku, pristojnemu za spis, ni znano, da bi sploh kateri sodnik na Landgericht Duisburg (deželno sodišče v Duisburgu) bil tehnik in imel potrebno strokovno znanje za presojo teh vprašanj.

Prav tako niti sodnik posameznik niti senat v kolektivni sestavi zaradi pomanjkanja strokovnega znanja ne more oziroma ne bi mogel brez izvedenca oceniti teže konkretne kršitve zakonodaje, ki je podlaga za pripis odgovornosti, za cilj prava Unije glede spoštovanja določenih mejnih vrednosti emisij, ki jo Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče; ibid., točka 77) ocenjuje kot pomembno za oceno odškodninskega zahtevka. Tega, kolikšne emisije proizvaja vozilo zaradi kršitve zakonodaje in kolikšne bi proizvajal, če do kršitve ne bi prišlo, senat ne more oziroma ne bi mogel niti v grobem ugotoviti niti zgolj oceniti brez dragega posvetovanja z izvedenci, ki bi ga spremljale meritve.

To še dodatno otežuje dejstvo, da vlagatelji odškodninskih zahtevkov pogosto trdijo, da imajo spremembe konfiguracije krmilnega sistema vozila za odpravo nezakonnosti vozila negativne posledice, kar proizvajalci vozil nato praviloma zanikajo – sodnik posameznik, pristojen za to zadevo, ne pozna nobenega primera, v katerem bi proizvajalec pritr dil trditvam vlagatelja odškodninskega zahtevka, da imajo spremembe konfiguracije krmilnega sistema vozila za odpravo nezakonnosti vozila negativne posledice –, zato bi bilo treba tudi na njihovo opredelitev, ki jo je treba nujno upoštevati pri oceni razlike v premoženju, morda pridobiti zelo draga izvedenska mnenja.

Če je dokazno breme na strani vlagatelja odškodninskega zahtevka, je ta v skladu z nemško civilnopravno zakonodajo odgovoren za predplačilo potrebnih izvedenskih mnenj, kar si vlagatelj odškodninskega zahtevka brez sklenjenega zavarovanja stroškov postopka pogosto ne more privoščiti, vsaj ne zlahka. Tudi če bi vlagatelj odškodninskega zahtevka brez sklenjenega zavarovanja stroškov postopka lahko predložil predplačilo za potrebno izvedensko mnenje, bi bil lahko od tega odvrnjen z utemeljitvijo, da „se ne splača“, saj odškodnina, ki bi jo lahko dodatno dosegel, ni dovolj visoka, da bi upravičila prevzem tveganja v zvezi s predplačilom stroškov za izvedensko mnenje, ki znašajo več tisoč evrov, glede na procesna tveganja (tveganje, da očitane delno ali v celoti ni mogoče dokazati). To velja zlasti ob upoštevanju sodne prakse Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče), v skladu s katero znaša odškodnina, ki se lahko dodatno doseže, največ 15 % kupnine (zgornja meja) – 5 % kupnine (spodnja meja) = 10 % kupnine. Obstaja bojazen, da bo veliko kupcev vozil, ki so neskladna z določbami prava Unije glede emisij izpušnih plinov in/ali sistema za uravnavanje emisij, zgolj zaradi stroškov odvrnjenih od uveljavljanja povračila celotnega zneska premoženjske škode, ki jim pripada v skladu z ugotovitvami Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče), oziroma vsekakor ne bo vztrajalo pri pridobivanju vseh potrebnih dokazov za to, kar ima na koncu enak učinek.

Pri oceni odškodninskega zahtevka kupca za povračilo stroškov nakupa, od katerih se po potrebi odšteje vrednost pridobljenih koristi, in v zameno za sočasno vračilo vozila, se tej težavi zlahka izognemo.

K temu je treba dodati, da po mnenju senata obstaja nevarnost, da če se prizna zgolj pravica izključno do povračila zneska razlike v premoženju, ki se zgolj oceni in se ne da res zanesljivo določiti, zaradi nezadostnih možnosti za njihovo opredelitev kupec na koncu ne bo prejel primerne odškodnine.

Če se v skladu z Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče) za oceno razlike v premoženju kot merodajen uporabi zgolj datum sklenitve pogodbe, se lahko v skrajnem primeru zgodi, da je vozilo v mesecu po njegovem nakupu odstranjeno iz prometa, kupec pa za to ne prejme odškodnine v višini skoraj 100 % kupnine, temveč zgolj bistveno nižjo odškodnino, in sicer v skladu s sodno prakso Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče; sodba z dne 26. junija 2023 v zadevi Via ZR 335/21) ne več kot 15 % kupnine. Zlahka si je možno zamisliti tudi manj

skrajne primere „napačne ocene“, zaradi katere kupec ne prejme dejansko primerne odškodnine, kar bi moralo vzbujati skrb.

Tudi če se upošteva datum zadnje obravnave dejanskega stanja, je lahko odškodnina prenizka, četudi ne tako skrajno prenizka kot v prvem navedenem primeru. Kupcu vozila se lahko namreč zgodi tudi, da je vozilo iz prometa odstranjeno v mesecu po zadnji obravnavi dejanskega stanja, zato je premoženjska škoda, ki mu je bila povzročena, večja od ocene premoženjske škode, podane na zadnji obravnavi dejanskega stanja; to velja zlasti, če je odškodnina omejena na 15 % kupnine. Tudi v tem pogledu si je možno dodatno zamisliti skorajda neomejen nabor okoliščin, v katerih bi lahko prišlo do napačne ocene in zato do neprimerne odškodnine, dodeljene kupcu vozila, kar bi moralo vzbujati skrb.

Kot izhaja iz zgoraj navedenega, ima senat pomisleke zlasti glede zgornje meje za oceno škode, ki jo je določilo Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče) in ki naj bi znašala 15 % kupnine: senat meni, da je povsem očitno, da se s tako omejitvijo pravice do odškodnine v nasprotju s pravom Unije delu kupcev vozil, ki niso skladna s pravom Unije glede emisij izpušnih plinov, onemogoča, da bi prejeli primerno odškodnino, ker škoda, ki jim je bila povzročena, v resnici presega 15 % kupnine. Po mnenju senata ni razlogov, zaradi katerih bi bila razlika v premoženju nujno omejena na največ ta delež kupnine (Bundesgerichtshof (vrhovno zvezno sodišče), ibid., točki 73 in 75).

Iz navedenih razlogov senat meni tudi, da je vsaj mogoče, da se – povsem neodvisno od zgornje meje zneska v višini 15 % kupnine, ki se lahko zahteva kot povračilo – z omejitvijo pravice do odškodnine na znesek, ki ga je kupec za vozilo preplačal zaradi tveganja v zvezi s prepovedano odklopno napravo (prim. sodbo Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče) z dne 26. junija 2023 v zadevi Via ZR 335/21, točka 40), v nasprotju s pravom Unije delu kupcev vozil, ki niso skladna s pravom Unije glede emisij izpušnih plinov, onemogoča, da bi prejeli primerno odškodnino, ker škoda, ki jim je bila povzročena, v resnici presega ta znesek.

Nevarnosti prenizke odškodnine, ki obstaja s teh vidikov, se je prav tako mogoče zlahka izogniti tako, da odškodnina, do katere je upravičen kupec od proizvajalca vozila, ki ni skladno z določbami prava Unije, ustreza povračilu stroškov nakupa vozila, če to zahteva – po potrebi v zameno za sočasno izročitev vozila in prenos njegovega lastništva ter ob upoštevanju vrednosti morebitnih drugih koristi, ki jih je kupec imel zaradi nakupa vozila.

Glede na navedeno ima senat pomisleke o tem, ali je omejitev pravice kupca vozila, neskladnega z določbami prava Unije, do odškodnine od njegovega proizvajalca, ki je prekršil določbe Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. septembra 2007, na pravico do povračila zneska razlike v premoženju skladna z zahtevami prava Unije, in sicer zlasti, če je razlika, ki se v tem primeru povrne, omejena navzgor z večkrat navedeno sodbo Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče) z dne 26. junija 2023 (zadeva Via

ZR 335/21). O tem pa mora v skladu s členom 267 PDEU odločiti Sodišče Evropske unije in ne senat.

Senat prav tako v okviru svoje pristojnosti v skladu s členom 267 PDEU ne more presojeti o vprašanju, v kolikšni meri je s pravom Unije o varstvu potrošnikov – tožeča stranka je glede na trenutno ugotovljeno dejansko stanje namreč potrošnik – prepovedano omejevati pravico do odškodnine za kupce vozil, ki niso skladni z določbami prava Unije, na povračilo razlike v premoženju, nastale zaradi nakupa, zaradi katerega mu je bila povzročena škoda.

3.

Zato je treba v skladu s členom 267 PDEU zadevo predložiti Sodišču Evropske unije s prošnjo, naj odloči o šestem do devetem vprašanju, ki so navedena v izreku.

Odgovori na ta vprašanja so namreč bistveni za nadaljnjo obravnavo tega spora in odločanje o njem. Tožeča stranka zahteva vračilo kupnine z izravnavo koristi, Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče) pa vsebino prava Unije razlaga tako, da ji v skladu s členom 823(2) BGB vračilo ne more biti prisojeno.

Le če je vsaj v njenem primeru odgovor na šesto in/ali sedmo vprašanje, ki sta navedeni v izreku, pritrdilen, je treba tožeči stranki prisoditi zahtevano, v nasprotnem primeru pa ji zahtevanega nikakor ni mogoče prisoditi. Če je tudi odgovor na osmo in po potrebi deveto vprašanje v njenem primeru pritrdilen, se v skladu s sodno prakso Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče) pravica do odškodnine, ki se ji prisodi, dodatno zmanjša. Glede na trditve tožene stranke in nasprotujoče si trditve o učinkih vezij v tej zadevi na različne vrste emisij vozila, navedene v sklepu senata z dne 5. aprila 2023, glede na trenutno ugotovljeno dejansko stanje namreč v vsakem primeru ni dovolj indicev, da je tožeča stranka naklepno kršila zakonodajo.

(C. Nennecke)

Overjeno

Sodni tajnik/sodna tajnica sodnega tajništva

Landgericht Duisburg (deželno sodišče v Duisburgu)

DELOVNI DOKUMENT