



Zbornik sudske prakse

PRESUDA SUDA (peto vijeće)

1. kolovoza 2025.*

„Zahtjev za prethodnu odluku – Približavanje zakonodavstava – Homologacija motornih vozila – Direktiva 2007/46/EZ – Članak 18. stavak 1. – Članak 26. stavak 1. – Članak 46. – Uredba (EZ) br. 715/2007 – Članak 5. stavak 2. – Motorna vozila – Dizelski motor – Emisije onečišćujućih tvari – Smanjenje emisija dušikova oksida (NO_x) ograničeno „temperaturnim okvirom” – Poremećajni uređaj – Zaštita interesa pojedinačnog kupca vozila opremljenog nezakonitim poremećajnim uređajem – Ugradnja tog uređaja nakon stavljanja vozila u upotrebu – Pravo na naknadu štete od proizvođača automobila na osnovi izvanugovorne odgovornosti – Razlog za oslobođenje od odgovornosti – Proizvođačeva neizbježna pogreška u pogledu nezakonitosti poremećajnog uređaja – Načelo djelotvornosti – Odgovarajuća naknada štete – Način izračuna naknade štete – Raspon naknade štete”

U predmetu C-666/23,

povodom zahtjeva za prethodnu odluku na temelju članka 267. UFEU-a, koji je uputio Landgericht Ravensburg (Zemaljski sud u Ravensburgu, Njemačka), odlukom od 27. listopada 2023., koju je Sud zaprimio 9. studenoga 2023., u postupku

CM,

DS

protiv

Volkswagena AG,

SUD (peto vijeće),

u sastavu: M. L. Arastey Sahún (izvjestiteljica), predsjednica vijeća, D. Gratsias, E. Regan, J. Passer i B. Smulders, suci,

nezavisni odvjetnik: A. Rantos,

tajnik: A. Calot Escobar,

uzimajući u obzir pisani dio postupka,

* Jezik postupka: njemački

uzimajući u obzir očitovanja koja su podnijeli:

- za osobu CM, K. Borwieck, C. Douhaire, R. Geulen, R. Klinger, D. Krebs i L. Rhiel, *Rechtsanwälte*,
- za Volkswagen AG, T. André, M. de Lind van Wijngaarden i H.-P. Schroeder, *Rechtsanwälte*,
- za Europsku komisiju, J. Flett i M. Noll-Ehlers, u svojstvu agenata,

odlučivši, nakon što je saslušao nezavisnog odvjetnika, da u predmetu odluči bez mišljenja,

donosi sljedeću

Presudu

- 1 Zahtjev za prethodnu odluku odnosi se na tumačenje članka 5. stavka 2. Uredbe (EZ) br. 715/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2007. o homologaciji tipa motornih vozila u odnosu na emisije iz lakih osobnih i gospodarskih vozila (Euro 5 i Euro 6) i pristupu podacima za popravke i održavanje vozila (SL 2007., L 171, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 13., svezak 30., str. 284.).
- 2 Zahtjev je upućen u okviru dvaju sporova koje su pokrenule osobe CM i DS protiv društva Volkswagen AG, u vezi s naknadom štete pretrpljene zbog kupnje vozila opremljenih nezakonitim poremećajnim uređajima.

Pravni okvir

Pravo Unije

Direktiva 1999/44/EZ

- 3 Direktiva 1999/44/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 25. svibnja 1999. o određenim aspektima prodaje robe široke potrošnje i o jamstvima za takvu robu (SL 1999., L 171, str. 12.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 15., svezak 22., str. 17. i ispravak SL 2017., L 153, str. 41.) stavljena je izvan snage Direktivom (EU) 2019/771 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. svibnja 2019. o određenim aspektima ugovora o kupoprodaji robe, izmjeni Uredbe (EU) 2017/2394 i Direktive 2009/22/EZ te stavljanju izvan snage Direktive 1999/44/EZ (SL 2019., L 136, str. 28.), s učinkom od 1. siječnja 2022. Međutim, s obzirom na datum nastanka činjenica u glavnim postupcima, na njih se i dalje primjenjuje Direktiva 1999/44.
- 4 Članak 3. stavak 2. Direktive 1999/44 glasio je:
„U slučaju neusklađenosti, potrošač ima pravo na besplatno usklađivanje robe s ugovorom putem popravka ili zamjene, u skladu sa stavkom 3., ili na odgovarajuće sniženje cijene ili pravo na raskid ugovora u odnosu na tu robu, u skladu sa stavcima 5. i 6.”

Direktiva 2007/46/EZ

5 Direktiva 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 5. rujna 2007. o uspostavi okvira za homologaciju motornih vozila i njihovih prikolica te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila (Okvirna direktiva) (SL 2007., L 263, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 13., svezak 35, str. 103.), kako je izmijenjena Uredbom Komisije (EZ) br. 385/2009 od 7. svibnja 2009. (SL 2009., L 118, str. 13.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 13., svezak 27, str. 99.) (u daljnjem tekstu: Direktiva 2007/46), stavljena je izvan snage Uredbom (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. svibnja 2018. o homologaciji i nadzoru tržišta motornih vozila i njihovih prikolica te sustavâ, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila, o izmjeni uredaba (EZ) br. 715/2007 i (EZ) br. 595/2009 te o stavljanju izvan snage Direktive 2007/46/EZ (SL 2018., L 151, str. 1. i ispravak SL 2023., L 125, str. 60.), s učinkom od 1. rujna 2020. Međutim, s obzirom na datum nastanka činjenica u glavnim postupcima, na njih se i dalje primjenjuje ta direktiva.

6 Točke 3., 5., 17. i 36. iz članka 3. Direktive 2007/46 glasila su kako slijedi:

„Za potrebe ove Direktive i regulatornih akata iz Priloga IV., osim ako nije drukčije određeno:

[...]

3. ‚homologacija [tipa]‘: znači postupak kojim država članica potvrđuje da tip vozila, sustava, sastavnog dijela ili zasebne tehničke jedinice udovoljava odgovarajućim zakonskim odredbama i tehničkim zahtjevima;

[...]

5. ‚EZ homologacija [tipa]‘: znači postupak kojim država članica potvrđuje da tip vozila, sustava, sastavnog dijela ili zasebne tehničke jedinice udovoljava odgovarajućim zakonskim odredbama i tehničkim zahtjevima ove Direktive i regulatornih akata navedenih u popisu iz priloga IV. ili XI.;

[...]

17. ‚tip vozila‘: znači vozila određene kategorije koja se ne razlikuju u bitnim značajkama navedenim u odjeljku B Priloga II. Tip vozila može sadržavati varijante i izvedbe kako je određeno u odjeljku B Priloga II.;

[...]

36. ‚certifikat o sukladnosti‘: znači dokument iz Priloga IX. koji izdaje proizvođač i kojim potvrđuje da je u trenutku proizvodnje, vozilo iz serije homologiranog tipa prema ovoj Direktivi, u skladu sa svim regulatornim aktima”.

7 Članak 8. stavak 6. te direktive propisivao je:

„Homologacijsko tijelo odmah obavještava homologacijska tijela drugih država članica o svom odbijanju ili povlačenju svake homologacije vozila i razlozima za takvu odluku.”

8 Članak 10. stavak 2. navedene direktive propisivao je:

„Države članice dodjeljuju EZ homologaciju [tipa] za sastavni dio ili zasebnu tehničku jedinicu koje su u skladu s pojedinostima u opisnoj mapi i ispunjavaju tehničke zahtjeve određene u odgovarajućoj zasebnoj direktivi ili uredbi kako je propisano u Prilogu IV.”

9 U članku 13. stavku 1. te direktive bilo je propisano:

„Proizvođač odmah obavještava državu članicu koja je dodijelila EZ homologaciju [tipa] o svakoj promjeni podataka navedenih u opisnoj dokumentaciji. Država članica odlučuje u skladu s pravilima iz ovog Poglavlja koji se postupak koristi. Prema potrebi država članica može odlučiti, uz savjetovanje s proizvođačem, o dodjeli nove EZ homologacije [tipa].”

10 U skladu s člankom 18. stavkom 1. Direktive 2007/46:

„Proizvođač u svojstvu imatelja EZ homologacije [tipa] vozila dostavlja certifikat o sukladnosti za svako vozilo, neovisno je li ono potpuno, nepotpuno ili dovršeno, [kojim se potvrđuje] da je proizvedeno u skladu s homologiranim tipom vozila.”

11 Članak 26. stavak 1. te direktive glasio je kako slijedi:

„Ne dovodeći u pitanje odredbe iz članaka 29. i 30., države članice registriraju vozila i dopuštaju njihovu prodaju ili početak uporabe, samo ako imaju važeći certifikat o sukladnosti izdan u skladu s člankom 18.

Države članice dopuštaju prodaju nepotpunih vozila, ali im mogu uskratiti trajnu registraciju i stavljanje u uporabu dok je vozilo nedovršeno.”

12 Članak 30. stavak 1. navedene direktive propisivao je:

„Ako država članica koja je dodijelila [EZ] homologaciju [tipa] ustanovi da nova vozila, sustavi, sastavni dijelovi ili zasebne tehničke jedinice koje imaju certifikat o sukladnosti ili nose homologacijsku oznaku, nisu u skladu s homologiranim tipom, poduzima potrebne mjere, uključujući, prema potrebi, povlačenje homologacije [tipa] kako bi osigurala da je proizvodnja vozila, sustava, sastavnih dijelova ili zasebnih tehničkih jedinica u skladu s homologiranim tipom. Homologacijsko tijelo države članice obavještava homologacijska tijela drugih država članica o poduzetim mjerama.”

13 U članku 46. te direktive bilo je propisano:

„Države članice utvrđuju sankcije koje se primjenjuju u slučaju kršenja odredbi iz ove Direktive i posebno zabrana koje sadrži članak 31. ili koje iz njega proizlaze, te regulatornih akata iz dijela I. Priloga IV. i poduzimaju potrebne mjere za njihovu primjenu. Utvrđene sankcije trebaju biti učinkovite, proporcionalne i odvraćajuće. Države članice o takvim odredbama obavješćuju [Europsku] komisiju najkasnije do 29. travnja 2009., te što je prije moguće o njihovim daljnjim izmjenama.”

Uredba br. 715/2007

14 U skladu s uvodnim izjavama 6. i 15. Uredbe br. 715/2007:

„(6) Osobito je potrebno znatno smanjenje emisija dušikovog oksida iz dizelskih vozila za poboljšanje kakvoće zraka i zadovoljavanje graničnih vrijednosti za onečišćujuće tvari. To je dovelo do dosezanja ambicioznih graničnih vrijednosti stupnja Euro 6, a da se pritom ne bi moralo odreći prednosti dizelskih motora u pogledu potrošnje goriva i emisije ugljikovodika i ugljičnog monoksida. Postavljanje takvih mjera za smanjenje emisija dušikovog oksida u ranoj fazi omogućit će dugoročno sigurnost planiranja proizvođačima vozila u cijeloj Europi.

[...]

(15) Komisija treba pratiti nužnost promjene novog Europskog ciklusa vožnje kao postupka ispitivanja koji predstavlja osnovu za uredbe o EZ homologaciji tipa s obzirom na emisije. Prilagođavanje ili zamjena ispitnih ciklusa mogu biti potrebni za odražavanje izmjena u svojstvima vozila i ponašanju vozača. Promjene mogu biti nužne za osiguravanje da emisije u stvarnim okolnostima odgovaraju emisijama izmjerenim kod homologacije tipa. Također će se razmotriti uporaba prijenosnih sustava za mjerenje emisija i uvođenje regulatornog koncepta prema načelu „ne smije se prekoračiti” („not-to exceed”).”

15 Članak 3. u svojoj točki 10. te uredbe propisuje:

„U ovoj Uredbi i njezinim provedbenim mjerama primjenjuju se sljedeće definicije:

[...]

10) „poremećajni uređaj” („defeat device”) znači svaki dio koji je konstruiran da ustanovljava temperaturu, brzinu vozila, brzinu vrtnje motora (RPM), stupanj prijenosa u mjenjaču, podtlak u cjevovodu, ili bilo koji drugi parametar za potrebe aktiviranja, modulacije, usporavanja ili prekidanja funkcije nekog dijela u sustavu za kontrolu emisije, pri čemu se smanjuje učinkovitost sustava za kontrolu emisije, u uvjetima koje je razumno očekivati da mogu nastupiti pri uobičajenom radu i upotrebi vozila”.

16 Članak 4. navedene uredbe u svojim stavcima 1. i 2. predviđa:

„1. Proizvođači moraju dokazati da su sva nova vozila koja su prodana, registrirana ili stavljena u uporabu u [Europskoj] zajednici homologirana u skladu s ovom Uredbom i njezinim provedbenim mjerama. Proizvođači moraju također dokazati da su svi novi zamjenski uređaji za kontrolu onečišćenja za koje se zahtijeva homologacija tipa i koji se prodaju ili stavljaju u uporabu u Zajednici homologirani u skladu s ovom Uredbom i njezinim provedbenim mjerama.

Te obveze uključuju zadovoljavanje graničnih vrijednosti za emisije utvrđene u Prilogu I. i provedbenih mjera iz članka 5.

2. Proizvođači su odgovorni da su postupci homologacije tipa ispunjeni prilikom provjeravanja sukladnosti proizvodnje, trajnosti uređaja za kontrolu onečišćenja i sukladnosti u uporabi.

Osim toga, tehničke mjere koje poduzme proizvođač moraju biti takve da osiguravaju učinkovito ograničenje emisija iz ispušne cijevi i emisija ishlapljivanjem, u skladu s ovom Uredbom, tijekom uobičajenog životnog vijeka vozila u uobičajenim uvjetima uporabe. Zato se mjere za sukladnost u uporabi moraju provjeriti u razdoblju od najviše pet godina ili prevezenih 100 000 km, ovisno o tome što bude prije. Ispitivanje trajnosti uređaja za kontrolu onečišćenja obavljeno za homologaciju tipa mora odgovarati razdoblju od prevezenih 160 000 km. Za zadovoljavanje tog ispitivanja trajnosti proizvođači moraju imati mogućnost provedbe ispitivanja na ispitnom uređaju za starenje, uz provedbene mjere iz stavka 4.

Sukladnost u uporabi se posebno provjerava za emisije iz ispušne cijevi, ispitane u odnosu na granične vrijednosti određene u Prilogu I. Radi poboljšanja kontrole emisija isparavanjem i emisija pri niskoj temperaturi okoline, Komisija mora preispitati postupke ispitivanja.”

17 Stavci 1. i 2. članka 5. te uredbe glase kako slijedi:

„1. Proizvođač oprema vozila tako da su sastavni dijelovi koji bi mogli utjecati na emisije konstruirani, proizvedeni i sastavljeni tako da u uobičajenoj uporabi omogućuju vozilu da je sukladno s ovom Uredbom i njezinim provedbenim mjerama.

2. Uporaba poremećajnih uređaja koji smanjuju učinkovitost sustava za kontrolu emisije zabranjena je. Zabrana se ne primjenjuje kad:

- (a) je potreba za uređajem opravdana radi zaštite motora od oštećenja ili od prometne nezgode i radi sigurnog djelovanja vozila;
- (b) uređaj nakon pokretanja motora više na djeluje;
- ili
- (c) su uvjeti u osnovi uključeni u postupke ispitivanja za provjeravanje emisija isparavanjem i prosječnih emisija iz ispušne cijevi.”

18 U skladu s člankom 13. Uredbe br. 715/2007:

„1. Države članice donose propise o sankcijama koje se primjenjuju u slučaju kad proizvođač ne poštuje odredbe ove Uredbe te poduzimaju sve potrebne mjere za njihovu primjenu. Predviđene sankcije moraju biti učinkovite, proporcionalne i odvraćajuće. [...]

2. Vrste prekršaja koje se kažnjavaju uključuju:

[...]

(d) uporabu poremećajnih uređaja;

[...]”

Uredba br. 692/2008

- 19 Uredba Komisije (EZ) br. 692/2008 od 18. srpnja 2008. o provedbi i izmjeni Uredbe br. 715/2007 (SL 2008., L 199, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 13., svezak 24., str. 133.), izmijenjena je Uredbom Komisije (EU) br. 566/2011 od 8. lipnja 2011. (SL 2011., L 158, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 13., svezak 32., str. 234.; u daljnjem tekstu: Uredba br. 692/2008). Od 1. siječnja 2022. Uredba br. 692/2008 stavljena je izvan snage Uredbom Komisije (EU) 2017/1151 od 1. lipnja 2017. o dopuni Uredbe br. 715/2007, o izmjeni Direktive 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća, Uredbe br. 692/2008 i Uredbe Komisije (EU) br. 1230/2012 te stavljanju izvan snage Uredbe br. 692/2008 (SL 2017., L 175, str. 1. i ispravak SL 2018., L 56, str. 66.). Međutim, s obzirom na datum nastanka činjenica u glavnim postupcima, na njih se i dalje primjenjuje Uredba br. 692/2008.
- 20 Članak 10. stavak 1. Uredbe br. 692/2008 predviđao je:
- „Proizvođač osigurava da zamjenski uređaji za kontrolu onečišćenja namijenjeni ugradbi na vozila s EZ homologacijom tipa i koji su obuhvaćeni Uredbom [br. 715/2007] dobiju EZ homologaciju tipa, kao zasebna tehnička jedinica u smislu članka 10. stavka 2. [Direktive 2007/46], u skladu s člankom 12., člankom 13. i Prilogom XIII. ovoj Uredbi.”

Njemačko pravo

- 21 Članak 276. Bürgerliches Gesetzbuch (Građanski zakonik) (u daljnjem tekstu: BGB) propisuje:
- „1. Dužnik je odgovoran za namjerne radnje ili svoju nepažnju ako nije ugovorena nikakva smanjena ili povećana odgovornost ili se o njoj ne može izvesti zaključak iz sadržaja obveznog odnosa, posebno iz prihvatanja jamstva ili snošenja rizika. Odredbe članka 827. i 828. primjenjuju se *mutatis mutandis*.
2. S nepažnjom postupa onaj tko pri trgovanju ne postupa s dužnom pažnjom.
3. Dužnik se ne može unaprijed osloboditi odgovornosti za postupanje s namjerom.”
- 22 U skladu s člankom 823. BGB-a:
- „1. Tko namjerno ili iz nepažnje protuzakonito povrijedi život, tijelo, zdravlje, slobodu, vlasništvo ili neko drugo pravo druge osobe, obavezan joj je nadoknaditi time prouzročenu štetu.
2. Istu obvezu ima i tko povrijedi zakon namijenjen zaštititi druge osobe. Ako je prema sadržaju zakona povreda tog zakona moguća i bez krivnje, obveza naknade štete postoji samo u slučaju krivnje.”
- 23 Članak 826. BGB-a glasi:
- „Tko drugome namjerno i protivno prihvaćenim moralnim načelima nanese štetu, dužan ju je nadoknaditi.”
- 24 La Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung – EG-FGV) (Uredba o EZ homologaciji motornih vozila

i njihovih prikolica te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila) (Uredba o EZ homologaciji vozila, u daljnjem tekstu: EG-FGV) od 3. veljače 2011., u svom članku 6. stavku 1. određuje:

„Za svako vozilo sukladno homologiranom tipu nositelj EZ homologacije tipa vozila mora dostaviti certifikat o sukladnosti u smislu članka 18. u vezi s Prilogom IX. Direktivi 2007/46. U skladu s člankom 18. stavkom 3. Direktive 2007/46, certifikat o sukladnosti izrađen je tako da spriječi krivotvorenje.”

25 Člankom 27. stavkom 1. EG-FGV-a propisano je:

„Nova vozila, zasebne tehničke jedinice ili sastavni dijelovi koji zahtijevaju certifikat o sukladnosti u skladu s Prilogom IX. Direktivi 2007/46, [...], mogu se nuditi na prodaju, prodavati ili staviti na tržište u Njemačkoj u svrhu cestovnog prometa samo ako imaju važeći certifikat o sukladnosti. To se ne primjenjuje na vozila u smislu članka 8. Direktive 2003/37.”

Glavni postupci i prethodna pitanja

- 26 Volkswagen je proizvođač automobila koje su osobe CM i DS kao rabljena vozila kupile od prodavatelja koji su ih prodali u okviru obavljanja svoje profesionalne djelatnosti.
- 27 Kad je riječ o osobi CM, ona je u skladu s narudžbom od 14. ožujka 2016. i po cijeni od 49 950 eura kupila vozilo marke Volkswagen s dizelskim motorom tipa EA 288. To je vozilo u trenutku kupnje bilo opremljeno sustavom za prepoznavanje ispitnog uređaja, koji je nakon ažuriranja dotičnog softvera bio uklonjen 10. listopada 2017., te drugim softverom za programiranje motora koji smanjuje stopu povrata ispušnih plinova kad se vanjske temperature spuste ispod određenog praga, što za posljedicu ima povećanje emisija dušikova oksida. Dotični je povrat stoga u potpunosti učinkovit samo ako se vanjska temperatura ne spusti ispod tog praga (u daljnjem tekstu: temperaturni okvir).
- 28 Osoba CM smatra da je zbog prisutnosti tih dvaju navodno nezakonitih poremećajnih uređaja pretrpjela štetu koja je nastala namjernom povredom koja je protivna javnom poretku i prihvaćenim moralnim načelima u smislu članka 826. BGB-a, a koja se može pripisati društvu Volkswagen.
- 29 Svojom tužbom podnesenom Landgerichtu Ravensburg (Zemaljski sud u Ravensburgu, Njemačka), a riječ je o sudu koji je uputio zahtjev, ta osoba na ime naknade štete zahtijeva isplatu iznosa od 8938 eura, koji predstavlja 20 % kupovne cijene vozila i, podredno, naknadu štete čiji je iznos prepušten ocjeni tog suda, koja, međutim, ne može biti manja od 6703,50 eura, što je jednako 15 % kupovne cijene.
- 30 Prema odluci kojom se upućuje zahtjev za prethodnu odluku, Volkswagen priznaje da je sustav za prepoznavanje ispitnog uređaja dio softvera koji se upotrebljava za smanjenje stope povrata ispušnih plinova izvan Novog europskog voznog ciklusa kada radna temperatura dosegne 200 °C. Počevši od te temperature, sustav selektivne katalitičke redukcije pridonosi smanjenju emisija dušikova oksida, tako da su one u skladu s graničnim vrijednostima.
- 31 Što se tiče temperaturnog okvira, to društvo tvrdi da se stopa povrata ispušnih plinova smanjuje kad temperatura okoline iznosi manje od +12 °C. Taj je temperaturni okvir zakonit jer je nužan za siguran rad vozila.

- 32 Podredno, navedeno društvo se u svrhu oslobođenja od odgovornosti poziva na postojanje neizbježne pogreške u pogledu nezakonitosti poremećajnih uređaja te se u tom pogledu oslanja na takozvanu „hipotetsku” homologaciju Kraftfahrt-Bundesamta (Savezni ured za promet motornih vozila, Njemačka), odnosno na činjenicu da bi to tijelo nadležno za EZ homologaciju tipa, da je bilo upitano o tome, potvrdilo njegovu pogrešnu pravnu ocjenu u pogledu postojanja zakonitog poremećajnog uređaja (u daljnjem tekstu: hipotetska homologacija).
- 33 Kad je riječ o osobi DS, ona je u skladu s narudžbom od 29. ožujka 2016. i po cijeni od 32 000 eura kupila vozilo marke Volkswagen s dizelskim motorom tipa EA 189. U trenutku kupnje to je vozilo bilo opremljeno nezakonitim poremećajnim uređajem koji čini prepoznavanje ispitnog uređaja sa sustavom za prekidanje rada motora.
- 34 Budući da je Savezni ured za promet motornih vozila odlukama od 14. i 15. listopada 2015. Volkswagenu naložio uklanjanje tog uređaja iz vozila stavljenih na tržište, dana 7. ožujka 2017. u vozilo osobe DS ugrađen je softver koji je razvilo to društvo i potvrdio taj ured. Međutim, istodobno je u to vozilo ugrađen i drugi poremećajni uređaj, odnosno temperaturni okvir.
- 35 Osoba DS zbog toga smatra da je pretrpjela štetu koja je posljedica namjerne povrede protivne javnom poretku i prihvaćenim moralnim načelima, koja se može pripisati navedenom društvu.
- 36 Tužbom podnesenom 4. ožujka 2021. sudu koji je uputio zahtjev, osoba DS traži, s jedne strane, plaćanje naknade štete čiji je iznos prepušten ocjeni tog suda, s tim da ne može biti manji od 4800 eura, koji odgovara 15 % kupovne cijene, i, osim toga s druge strane, utvrđenje da joj je to društvo dužno nadoknaditi štetu pretrpljenu zbog ugradnje poremećajnog uređaja u obliku temperaturnog okvira.
- 37 Volkswagen protiv tog zahtjeva ističe argument o postojanju zapreke vođenju postupka koji se temelji na zastari i u svakom slučaju zahtijeva njegovo meritorno odbijanje.
- 38 Što se tiče temperaturnog okvira, to društvo tvrdi da se povrat ispušnih plinova smanjuje tek na temperaturi manjoj od +10 °C, što je nužno za siguran rad vozila.
- 39 Štoviše, navodi da se Sud u svojim presudama koje sve datiraju od 14. srpnja 2022., i to GSMB Invest (C-128/20, EU:C:2022:570), Volkswagen (C-134/20, EU:C:2022:571) i Porsche Inter Auto i Volkswagen (C-145/20, EU:C:2022:572), za vozila marke Volkswagen opremljena jednakim temperaturnim okvirom, u pogledu vanjske temperature oslonio na temperaturni raspon između 15 i 33 °C. Taj pristup uzima u obzir činjenična utvrđenja nacionalnih sudova koji su uputili zahtjeve za prethodnu odluku koji ne odgovaraju okolnostima o kojima je riječ u glavnim postupcima.
- 40 Podredno, navedeno se društvo poziva na neizbježnu pogrešku u pogledu nezakonitosti tog poremećajnog uređaja i u tom se pogledu oslanja na hipotetsku homologaciju Saveznog ureda za promet motornih vozila.
- 41 Sud koji je uputio zahtjev smatra, kao prvo, da nije osnovano pravo osoba CM i DS na naknadu štete, u skladu s člankom 826. BGB-a i na temelju namjerno prouzročene štete koja je protivna javnom poretku i prihvaćenim moralnim načelima.

- 42 Taj sud ističe da je točno da je vozilo osobe CM, u trenutku kupnje bilo opremljeno nezakonitim poremećajnim uređajem u smislu članka 5. stavka 2. Uredbe br. 715/2007 i da je takav uređaj, kad je riječ o vozilu osobe DS, bio ugrađen prilikom ažuriranja softvera.
- 43 Što se tiče tih dvaju vozila, povrat ispušnih plinova smanjuje se u trenutku kad temperatura okoline iznosi +10 °C, zbog čega navedeni sud smatra da u oba slučaja postoji nezakonit temperaturni okvir. Potonjeg nije moguće smatrati zakonitim na temelju članka 5. stavka 2. druge rečenice točke (a) te uredbe kad je riječ o potrebi izbjegavanja neposrednih opasnosti za motor od oštećenja ili prometne nezgode – zbog neispravnog rada nekog od sastavnih dijelova sustava za povrat ispušnih plinova – koji su toliko ozbiljni da prilikom vožnje vozila opremljenog navedenim uređajem stvaraju konkretnu opasnost jer u konkretnom slučaju ne bi trebalo biti takve opasnosti.
- 44 Usto, što se tiče osobe CM, isti sud smatra da se, s obzirom na sudsku praksu proizišlu iz presude od 14. srpnja 2022., GSMB Invest (C-128/20, EU:C:2022:570, t. 65.), ne može smatrati ni da je ispunjen drugi kriterij za oslobođenje od odgovornosti iz te odredbe, prema kojem poremećajni uređaj ne smije biti aktivan tijekom većeg dijela godine. Naime, povrat ispušnih plinova tog vozila smanjuje se u trenutku kad temperatura okoline iznosi +12 °C, s tim da su prosječne godišnje temperature u Njemačkoj niže od tog praga.
- 45 Unatoč tim elementima, sud koji je uputio zahtjev ističe da u glavnim postupcima ne postoji namjerno postupanje koje je objektivno protivno javnom poretku i prihvaćenim moralnim načelima u smislu članka 826. BGB-a zbog toga što, među ostalim, ne postoje „očito nezakoniti” poremećajni uređaji prema sudskoj praksi Bundesgerichtshofa (Savezni vrhovni sud, Njemačka).
- 46 Kao drugo, taj sud smatra da bi osobe CM i DS mogle imati pravo na naknadu štete na temelju članka 823. stavka 2. BGB-a.
- 47 Pozivajući se na presudu Bundesgerichtshofa (Savezni vrhovni sud) od 26. lipnja 2023. (u daljnjem tekstu: presuda Bundesgerichtshofa), navedeni sud navodi da se člankom 823. stavkom 2. BGB-a u vezi s člankom 6. stavkom 1. i člankom 27. stavkom 1. EG-FGV-a, štite interesi kupca vozila u pogledu moguće imovinske štete nastale zbog proizvođačeve povrede prava Unije o ispušnim plinovima iz motornih vozila.
- 48 U tom pogledu, čini se, kao prvo, da je Volkswagen povrijedio to pravo zbog toga što je u predmetna vozila ugradio nezakonit temperaturni okvir.
- 49 Kao drugo, pravo na naknadu štete također je uvjetovano time da je proizvođač predmetnog vozila, kad je riječ o dotičnom poremećajnom uređaju, postupao barem s nepažnjom, s tim da se proizvođačeva krivnja presumira.
- 50 Taj se proizvođač može osloboditi odgovornosti tako da se pozove na iznimne okolnosti iz kojih proizlazi da nije postupao s nepažnjom i dokaže njihovo postojanje, što uključuje dokaz o neizbježnoj pogrešci u pogledu nezakonitosti dotičnog poremećajnog uređaja.
- 51 Kao treće, isti sud s jedne strane navodi da takva pogreška postoji kad se navedeni proizvođač, koji je pokazao potrebnu pažnju, pravno izjasnio na osnovi temeljitog ispitivanja pravne situacije, uzimajući u obzir sudsku praksu najviših sudova i kada nije mogao očekivati da ocjena te situacije

bude drukčija. S druge strane, takva je pogreška neizbježna kada proizvođač može dostaviti EZ homologaciju tipa koja je izdana za predmetni poremećajni uređaj u skladu s člankom 5. stavkom 2. Uredbe br. 715/2007.

- 52 Prema presudi Bundesgerichtshofa, ubuduće bi mogla biti dostatna obična hipotetska homologacija, kako se spominje u točki 32. ove presude.
- 53 Sud koji je uputio zahtjev pita se može li se, s obzirom na pravo Unije, pravo na naknadu štete kupcu vozila opremljenog nezakonitim poremećajnim uređajem uskratiti zbog toga što je dotični proizvođač počinio neizbježnu pogrešku u pogledu nezakonitosti tog uređaja i, u slučaju potvrdnog odgovora na to pitanje, može li se oslobođenje od odgovornosti tog proizvođača temeljiti na izvršenoj homologaciji predmetnog vozila od strane nadležnog nacionalnog tijela ili čak i na hipotetskoj homologaciji.
- 54 Kao četvrto, taj sud ističe da je, kad je riječ o osobi DS, u pogledu prava na naknadu štete nastalog zbog poremećajnog uređaja koji je postojao prilikom kupnje vozila, odnosno zbog prepoznavanja ispitnog uređaja sa sustavom za prekidanje rada motora, nastupila zastara. Međutim, s obzirom na to da je to vozilo, od kad je Volkswagen instalirao ažuriranje, imalo novi nezakonit poremećajni uređaj u obliku temperaturnog okvira, postavlja se pitanje ima li njegov vlasnik pravo od proizvođača tražiti naknadu štete.
- 55 Kao peto, navedeni sud napominje da se pravo na naknadu štete na temelju članka 823. stavka 2. BGB-a u vezi s člankom 6. stavkom 1. i člankom 27. stavkom 1. EG-FGV-a, odnosi na „djelomičnu naknadu štete”, odnosno na plaćanje novčanog iznosa koji predstavlja razliku između vrijednosti vozila opremljenog nezakonitim poremećajnim uređajem i vrijednosti tog vozila bez tog uređaja.
- 56 U skladu s presudom Bundesgerichtshofa, korist od uporabe vozila trebala bi se uračunati u iznos naknade štete ako ona, zajedno s ostatkom vrijednosti tog vozila, premašuje kupovnu cijenu nakon odbijanja iznosa naknade štete. Usto, taj sud zahtijeva da iznos naknade štete, zbog razloga proporcionalnosti ne smije biti veći od 15 % kupovne cijene.
- 57 Sud koji je uputio zahtjev sumnja u usklađenost te sudske prakse s pravom Unije.
- 58 U tim je okolnostima Landgericht Ravensburg (Zemaljski sud u Ravensburgu) odlučio prekinuti postupak i uputiti Sudu sljedeća prethodna pitanja:

„1. Može li se isključiti pravo kupca vozila na naknadu štete od proizvođača vozila koji je nepažnjom stavio na tržište vozilo sa nezakonitim poremećajnim uređajem u smislu članka 5. stavka 2. Uredbe [br. 715/2007] uz obrazloženje:

a) da je došlo do neizbježne proizvođačeve pogreške u pogledu nezakonitosti radnje?

[U] slučaju potvrdnog odgovora:

(b) da je proizvođačeva pogreška u pogledu nezakonitosti radnje bila neizbježna jer je tijelo nadležno za EZ homologaciju tipa ili za naknadne mjere doista homologiralo poremećajni uređaj ugrađen u vozilo?

[U] slučaju potvrdnog odgovora:

(c) da je proizvođačeva pogreška u pogledu nezakonitosti radnje bila neizbježna jer je tijelo nadležno za EZ homologaciju tipa ili za naknadne mjere na odgovarajući upit proizvođača potvrdilo njegovo pravno tumačenje članka 5. stavka 2. Uredbe [br. 715/2007] (hipotetska homologacija)?

2. Treba li proizvođač vozila koji je ažurirao softver vlasniku vozila nadoknaditi štetu koju je pretrpio zbog nezakonitog poremećajnog uređaja u smislu članka 5. stavka 2. Uredbe [n° 715/2007], ugrađenog ažuriranjem softvera?
3. U slučaju prava na naknadu štete od proizvođača vozila koji je nepažnjom stavio na tržište vozilo s nezakonitim poremećajnim uređajem u smislu članka 5. stavka 2. Uredbe [br. 715/2007], je li u skladu s pravom Unije:
 - a) da se kupcu vozila u okviru prava na djelomičnu naknadu štete u iznos naknade štete uračuna korist od uporabe vozila ako ona zajedno s ostatkom vrijednosti premašuje plaćenu kupovnu cijenu umanjenu za taj iznos naknade štete [;]
 - b) ograničavanje prava kupca vozila na djelomičnu naknadu štete na najviše 15 % plaćene kupovne cijene?"

O prethodnim pitanjima

Prvo pitanje

59. Prema ustaljenoj sudskoj praksi Suda, u okviru postupka suradnje između nacionalnih sudova i Suda uspostavljene u članku 267. UFEU-a, na potonjem je da nacionalnom sudu pruži koristan odgovor koji će mu omogućiti da riješi spor koji se pred njim vodi. U tom smislu, Sud može uzeti u obzir pravila prava Unije na koja se nacionalni sud nije pozvao u tekstu pitanja. Naime, činjenica da je nacionalni sud, s formalne točke gledišta, prethodno pitanje formulirao tako što se pozvao na pojedine odredbe prava Unije ne sprečava Sud da tom sudu dâ sve elemente tumačenja koji bi mogli biti korisni za donošenje odluke u postupku koji se vodi pred njim, bez obzira na to je li se na njih pozvao u tekstu pitanja. U tom je smislu na Sudu da iz svih podataka koje je dostavio nacionalni sud, a posebno iz obrazloženja odluke kojom se upućuje zahtjev za prethodnu odluku, izvuče one dijelove prava Unije koje je potrebno tumačiti imajući u vidu predmet spora (presuda od 26. rujna 2024., Luxone i Sofein, C-403/23 i C-404/23, EU:C:2024:805, t. 47. i navedena sudska praksa).
60. U ovom je slučaju nesporno da se glavni postupci odnose na pravo osoba CM i DS na to da od Volkswagena ishode naknadu štete koju su pretrpjeli zbog toga što su u njihovim vozilima postojali nezakoniti poremećajni uređaji u smislu članka 5. stavka 2. Uredbe br. 715/2007, kao i na mogućnost tog proizvođača automobila da kao razlog za oslobođenje od odgovornosti na toj osnovi navede hipotetsku homologaciju vozilâ, koja predstavlja neizbježnu pogrešku u pogledu nezakonitosti tog uređaja.
61. Važno je naglasiti da iz sudske prakse proizišle iz presude od 21. ožujka 2023., Mercedes-Benz Group (Odgovornost proizvođača vozila koja imaju poremećajne uređaje) (C-100/21, u daljnjem tekstu: presuda Mercedes-Benz Group, EU:C:2023:229, t. 91.), proizlazi da kupac motornog vozila opremljenog poremećajnim uređajem, na temelju članka 18. stavka 1., članka 26. stavka 1. i članka 46. Direktive 2007/46 u vezi s člankom 5. stavkom 2. Uredbe br. 715/2007, ima pravo na naknadu štete od proizvođača tog vozila ako je uređaj tom kupcu prouzročio štetu.
62. U tim okolnostima, valja smatrati da sud koji je uputio zahtjev svojim prvim pitanjem u biti pita treba li članak 18. stavak 1., članak 26. stavak 1. i članak 46. Direktive 2007/46 u vezi s člankom 5. stavkom 2. Uredbe br. 715/2007, tumačiti na način da im se, u okviru tužbe koju je kupac motornog vozila podnio radi naknade štete uzrokovane postojanjem u tom vozilu nezakonitog poremećajnog uređaja u smislu tog članka 5. stavka 2., protivi mogućnost da proizvođač vozila,

kao razlog za oslobođenje od odgovornosti na toj osnovi, navede postojanje neizbježne pogreške u pogledu nezakonitosti tog uređaja zbog toga što je nadležno nacionalno tijelo tom uređaju ili njime opremljenom vozilu odobrilo EZ homologaciju tipa ili zato što bi to tijelo, da mu je taj proizvođač postavio upit u tom smislu, potvrdilo njegovu pravnu ocjenu u pogledu navodne zakonitosti predmetnog poremećajnog uređaja.

- 63 U tom pogledu valja podsjetiti na to da članak 18. stavak 1., članak 26. stavak 1. i članak 46. Direktive 2007/46 u vezi s člankom 5. stavkom 2. Uredbe br. 715/2007 štite posebne interese pojedinačnog kupca motornog vozila u odnosu na njegova proizvođača, kada je to vozilo opremljeno zabranjenim poremećajnim uređajem u smislu te potonje odredbe (presuda Mercedes-Benz Group, t. 88.).
- 64 Iz tih odredbi proizlazi da pojedinačni kupac motornog vozila ima, u odnosu na njegova proizvođača, pravo da se spomenuto vozilo ne opremi takvim zabranjenim poremećajnim uređajem u smislu članka 5. stavka 2. te uredbe (presuda Mercedes-Benz Group, t. 89.).
- 65 Stoga je na državama članicama da na temelju članka 46. Direktive 2007/46 utvrde sankcije koje će se primjenjivati u slučaju nepoštovanja njezinih odredbi. Te sankcije trebaju biti učinkovite, proporcionalne i odvraćajuće. Jednako ako, u skladu s člankom 13. stavkom 1. te uredbe države članice donose propise o sankcijama koje se primjenjuju na povrede odredbi te uredbe. Te sankcije moraju biti učinkovite, proporcionalne i odvraćajuće (presuda Mercedes-Benz Group, t. 90.).
- 66 U tim okolnostima, kao što je to navedeno u točki 61. ove presude, iz članka 18. stavka 1., članka 26. stavka 1. i članka 46. Direktive 2007/46 u vezi s člankom 5. stavkom 2. Uredbe br. 715/2007 proizlazi to da su države članice dužne predvidjeti pravo kupca motornog vozila opremljenog zabranjenim poremećajnim uređajem u smislu članka 5. stavka 2. te uredbe na naknadu štete od proizvođača tog vozila, ako je tim uređajem nanesena šteta tom kupcu (presuda Mercedes-Benz Group, t. 91.).
- 67 Kada ne postoje odredbe prava Unije kojima se uređuju modaliteti naknađivanja štete kupcima takvog vozila, na svakoj je državi članici da utvrdi te modalitete (vidjeti u tom smislu presudu Mercedes-Benz Group, t. 92.).
- 68 S obzirom na navedeno, nacionalno zakonodavstvo koje u praksi onemogućava ili pretjerano otežava kupcu motornog vozila da ishodi odgovarajuću naknadu štete koja mu je nanesena time što je proizvođač tog vozila prekršio zabranu iz članka 5. stavka 2. Uredbe br. 715/2007 ne bi bilo u skladu s načelom djelotvornosti (presuda Mercedes-Benz Group, t. 93.).
- 69 Konkretno, uvjeti u kojima se proizvođač vozila može pozvati na neizbježnu pogrešku u pogledu nezakonitosti poremećajnog uređaja kako bi se u potpunosti oslobodio od odgovornosti po toj osnovi ne mogu biti takvi da kupcu vozila opremljenog tim uređajem u praksi onemogućavaju ili pretjerano otežavaju da ishodi takvu naknadu.
- 70 Prema odluci kojom se upućuje zahtjev za prethodnu odluku, predmetni proizvođač automobila se na temelju presude Bundesgerichtshofa u potpunosti može osloboditi odgovornosti tako da se pozove na postojanje neizbježne pogreške u pogledu nezakonitosti poremećajnog uređaja kojim je opremljeno predmetno vozilo i dokaže ga, čime isključuje svoju nepažnju i time pravo kupca tog vozila na naknadu štete.

- 71 Iz spisa kojim raspolaže Sud proizlazi da je pozivanje na neizbježnu pogrešku u pogledu nezakonitosti poremećajnog uređaja, prema nacionalnoj sudskoj praksi, zamišljeno kao izniman razlog za oslobođenje proizvođača automobila od odgovornosti za nepažnju.
- 72 Osim toga, kao što to objašnjava sud koji je uputio zahtjev proizvođač automobila može se uspješno pozivati na tu neizbježnu pogrešku u pogledu nezakonitosti poremećajnog uređaja kojim su opremljena vozila poput onih o kojima je riječ u glavnom postupku, kada je ona posljedica činjenice da je nadležno tijelo dodijelilo EZ homologaciju za predmetni tip vozila.
- 73 Treba podsjetiti, kao prvo, na to da je u skladu s člankom 5. stavkom 2. Uredbe br. 715/2007 zabranjena uporaba poremećajnih uređaja koji smanjuju učinkovitost sustava za kontrolu emisije. Međutim, postoje tri iznimke od te zabrane koje treba usko tumačiti (vidjeti u tom smislu presudu Mercedes-Benz Group, t. 60. i 61.).
- 74 Na temelju članka 5. stavka 2. točaka (a) do (c) Uredbe br. 715/2007, ta se zabrana ne primjenjuje: kad „je potreba za uređajem opravdana radi zaštite motora od oštećenja ili od prometne nezgode i radi sigurnog djelovanja vozila” (točka (a)), kad „uređaj nakon pokretanja motora više ne djeluje” (točka (b)) ili kad „su uvjeti u osnovi uključeni u postupke ispitivanja za provjeravanje emisija isparavanjem i prosječnih emisija iz ispušne cijevi” (točka (c)).
- 75 U ovom slučaju, iz odluke kojom se upućuje zahtjev za prethodnu odluku proizlazi da su vozila o kojima je riječ u glavnom postupku bila opremljena nezakonitim poremećajnim uređajem u smislu članka 5. stavka 2. Uredbe br. 715/2007.
- 76 Pod uvjetom da se na dotične poremećajne uređaje ne primjenjuje nijedna od iznimaka iz točaka (a) do (c) te odredbe, što treba provjeriti sud koji je uputio zahtjev, proizvođač automobila koji svoja vozila oprema takvim uređajima ne može se stoga pozivati na zakonito postupanje u odnosu na navedenu odredbu.
- 77 Kao drugo, treba istaknuti da se, u skladu s odredbama članka 3. točke 5. Direktive 2007/46, pojam „EZ homologacija tipa” odnosi na postupak kojim država članica potvrđuje da tip vozila, sustava, sastavnog dijela ili zasebne tehničke jedinice udovoljava odgovarajućim zakonskim odredbama i tehničkim zahtjevima te direktive i regulatornih akata navedenih u popisu iz njezinih priloga IV. ili XI.
- 78 EZ homologacija tipa stoga odgovara standardu sukladnosti za velik broj vozila. Upućuje na to da je konstrukcija predmetnog tipa vozila, uključujući ugrađeni poremećajni uređaj, u skladu s primjenjivim odredbama i zahtjevima navedenima u prethodnoj točki.
- 79 Naime, iz sudske prakse Suda proizlazi da nije isključena mogućnost da tijelo nadležno za homologaciju izvorno dodijeli EZ homologaciju tipa za određeni tip vozila, što tom vozilu omogućuje da se uključi u cestovni promet, a da nije otkrivena prisutnost nezakonitog poremećajnog uređaja. U tom pogledu, Direktiva 2007/46 predviđa situaciju u kojoj se nezakonitost dijela konstrukcije vozila, primjerice, s obzirom na zahtjeve iz članka 5. stavka 2. Uredbe br. 715/2007, otkriva tek nakon te homologacije. U takvom slučaju, članak 8. stavak 6. te direktive propisuje da to tijelo može povući homologaciju vozila. Osim toga, iz članka 13. stavka 1. prve i treće rečenice navedene direktive proizlazi da ako proizvođač obavijesti državu članicu koja je dodijelila EZ homologaciju tipa o promjeni podataka navedenih u opisnoj dokumentaciji, ta država članica prema potrebi može odlučiti, uz savjetovanje s proizvođačem, o dodjeli nove EZ homologacije tipa. Naposljetku, u članku 30. stavku 1. te direktive propisano je

da, ako država članica koja je dodijelila EZ homologaciju tipa ustanovi nesukladnost s homologiranim tipom vozila, poduzima potrebne mjere, uključujući, prema potrebi, povlačenje te homologacije, kako bi osigurala usklađivanje proizvedenih vozila s tim tipom (presuda Mercedes-Benz Group, t. 83. i navedena sudska praksa).

- 80 Slijedom navedenog, otkrivanje nezakonitog poremećajnog uređaja kojim je opremljeno motorno vozilo, nakon EZ homologacije tipa tog vozila, može dovesti u pitanje valjanost te homologacije i, posljedično, valjanost certifikata o sukladnosti koji treba potvrditi da je u trenutku proizvodnje navedeno vozilo iz serije homologiranog tipa bilo u skladu sa svim regulatornim aktima (presuda Mercedes-Benz Group, t. 84.).
- 81 Iz toga slijedi da EZ homologacija tipa za vozilo s poremećajnim uređajem ne znači nužno da je nadležno nacionalno tijelo potvrdilo ocjenu proizvođača predmetnog vozila u pogledu navodne zakonitosti tog uređaja. U svakom slučaju, takva homologacija ili, još manje, hipotetska homologacija ne može tog proizvođača osloboditi njegove obveze da kupcu predmetnog vozila nadoknadi eventualnu štetu uzrokovanu postojanjem navedenog uređaja u njegovu vozilu.
- 82 Priznati da bi EZ homologacija tipa vozila s poremećajnim uređajem mogla biti razlog za oslobođenje proizvođača vozila od odgovornosti imalo bi za posljedicu to da bi se kupcu navedenog vozila onemogućilo ili pretjerano otežalo ishođenje odgovarajuće naknade štete koju mu je proizvođač vozila prouzročio time što je povrijedio zabranu iz članka 5. stavka 2. Uredbe br. 715/2007, a to bi bilo protivno načelu djelotvornosti. Naime, prihvaćanje takvog razloga za oslobođenje od odgovornosti značilo bi da bi pravo na odgovarajuću naknadu štete bilo osuđeno na neuspjeh u svim slučajevima u kojima je predmetno vozilo u skladu s homologiranim tipom, čak i ako je nesporno da je to vozilo opremljeno nezakonitim poremećajnim uređajem.
- 83 S obzirom na sva prethodna razmatranja, na prvo pitanje valja odgovoriti tako da članak 18. stavak 1., članak 26. stavak 1. i članak 46. Direktive 2007/46 u vezi s člankom 5. stavkom 2. Uredbe br. 715/2007, treba tumačiti na način da im se, u okviru tužbe koju je kupac motornog vozila podnio radi naknade štete uzrokovane postojanjem u tom vozilu nezakonitog poremećajnog uređaja u smislu tog članka 5. stavka 2., protivi mogućnost da proizvođač vozila, kao razlog za oslobođenje od odgovornosti na toj osnovi, navede postojanje neizbježne pogreške u pogledu nezakonitosti tog uređaja zbog toga što je nadležno nacionalno tijelo tom uređaju ili njime opremljenom vozilu odobrilo EZ homologaciju tipa ili zato što bi to tijelo, da mu je taj proizvođač postavio upit u tom smislu, potvrdilo njegovu pravnu ocjenu u pogledu navodne zakonitosti predmetnog poremećajnog uređaja.

Drugo pitanje

- 84 Svojim drugim pitanjem sud koji je uputio zahtjev općenito pita treba li proizvođač vozila koji je ažurirao softver, vlasniku vozila nadoknaditi štetu koju je pretrpio zbog nezakonitog poremećajnog uređaja u smislu članka 5. stavka 2. Uredbe br. 715/2007, ugrađenog ažuriranjem tog softvera.
- 85 Međutim, iz spisa kojim raspolaže Sud proizlazi da se tim pitanjem želi preciznije utvrditi utječe li okolnost da je nezakonit poremećajni uređaj već bio ugrađen u trenutku dodjele EZ homologacije tipa vozilu koje je njime opremljeno ili je, suprotno tomu, njime opremljeno tek nakon te homologacije, na temelju članka 4. stavka 1. i članka 5. stavka 2. Uredbe br. 715/2007 te članka 10. stavka 1. Uredbe br. 692/2008, na pravo kupca predmetnog vozila na naknadu štete koju je pretrpio, kako je predviđeno pravom Unije.

- 86 Imajući u vidu ta pojašnjenja i s obzirom na sudsku praksu Suda navedenu u točki 59. ove presude, drugo pitanje treba preoblikovati tako da sud koji je uputio zahtjev u biti pita treba li članak 4. stavak 1. i članak 5. stavak 2. Uredbe br. 715/2007 kao i članak 10. stavak 1. Uredbe br. 692/2008 tumačiti na način da propisuju da kupac vozila ima pravo na naknadu štete od proizvođača automobila kad ju je pretrpio zbog nezakonitog poremećajnog uređaja u smislu članka 5. stavka 2. Uredbe br. 715/2007, koji je taj proizvođač ugradio ažuriranjem softvera nakon EZ homologacije tipa tog vozila.
- 87 U tom pogledu, ni iz teksta članka 5. stavka 2. Uredbe br. 715/2007, kojim se predviđa da je upotreba poremećajnih uređaja koji smanjuju učinkovitost sustava za kontrolu emisije zabranjena, uz određene iznimke, ni iz članka 3. točke 10. te uredbe, kojim se definira pojam „poremećajni uređaj”, ne proizlazi da je potrebno napraviti razliku ovisno o tome je li takav uređaj ugrađen u fazi proizvodnje vozila ili tek nakon što je ono stavljeno u upotrebu, među ostalim, nakon popravka, u smislu članka 3. stavka 2. Direktive 1999/44, kako bi se ocijenilo je li upotreba tog uređaja zabranjena (presuda od 14. srpnja 2022., Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, t. 88.).
- 88 To je tumačenje potvrđeno kontekstom u kojem se nalaze te odredbe Uredbe br. 715/2007 i ciljem koji se njome nastoji postići (presuda od 14. srpnja 2022., Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, t. 89.).
- 89 Naime, s jedne strane, što se tiče konteksta navedenih odredbi, valja podsjetiti na to da u skladu s člankom 4. stavkom 1. prvim podstavkom drugom rečenicom te uredbe, proizvođači moraju dokazati da su svi novi zamjenski uređaji za kontrolu onečišćenja za koje se zahtijeva homologacija tipa i koji se prodaju ili stavljaju u upotrebu u Europskoj uniji homologirani u skladu s tom uredbom i njezinim provedbenim mjerama. U tom članku 4. stavku 1. drugom podstavku pojašnjava se da ta obveza podrazumijeva zadovoljavanje graničnih vrijednosti emisija iz Priloga I. navedenoj uredbi i provedbenih mjera iz članka 5. te uredbe (presuda od 14. srpnja 2022., Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, t. 90.).
- 90 Kad kupuje vozilo iz serije homologiranog tipa vozila, uz koje je usto priložen certifikat o sukladnosti, pojedinačni kupac može razumno očekivati da će se Uredba br. 715/2007, a osobito njezin članak 5. poštovati u pogledu tog vozila (presuda Mercedes-Benz Group, t. 81. i navedena sudska praksa).
- 91 Osim toga, u skladu s člankom 10. stavkom 1. Uredbe br. 692/2008, „[p]roizvođač osigurava da zamjenski uređaji za kontrolu onečišćenja namijenjeni ugradbi na vozila s EZ homologacijom tipa i koji su obuhvaćeni Uredbom [br. 715/2007] dobiju EZ homologaciju tipa, kao zasebna tehnička jedinica u smislu članka 10. stavka 2. Direktive [2007/46], u skladu s člankom 12., člankom 13. i Prilogom XIII. ovoj uredbi” (presuda od 14. srpnja 2022., Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, t. 91.).
- 92 Iz tih odredbi uredbi br. 715/2007 i br. 692/2008 proizlazi da se uređajima za kontrolu onečišćenja moraju poštovati obveze predviđene Uredbom br. 715/2007, neovisno o tome jesu li oni postavljeni prilikom ili nakon stavljanja vozila u upotrebu (presuda od 14. srpnja 2022., Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, t. 92.).
- 93 S druge strane, dopustiti proizvođačima vozila da nakon stavljanja vozila u upotrebu instaliraju poremećajni uređaj kojim se ne poštuju te obveze bilo bi protivno cilju Uredbe br. 715/2007 koji se sastoji u jamčenju visoke razine zaštite okoliša i, konkretnije, znatnom smanjenju emisija

dušikova oksida (NO_x) dizelskih motornih vozila radi poboljšanja kvalitete zraka i poštovanja graničnih vrijednosti za onečišćujuće tvari (presuda od 14. srpnja 2022., Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, t. 93.).

- 94 Okolnost da je poremećajni uređaj u smislu potonje odredbe ugrađen nakon stavljanja vozila u upotrebu, prilikom popravka u smislu članka 3. stavka 2. Direktive 1999/44, stoga nije relevantna za ocjenu je li upotreba tog uređaja zabranjena na temelju tog članka 5. stavka 2. te uredbe u vezi s njezinim člankom 3. točkom 10. (vidjeti u tom smislu presudu od 14. srpnja 2022., Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, t. 94.).
- 95 Naime, neovisno o pitanju je li poremećajni uređaj bio ugrađen izvorno, odnosno u trenutku EZ homologacije tipa, ili je to učinjeno naknadno, taj uređaj može dovesti do neizvjesnosti u pogledu mogućnosti registracije, prodaje odnosno stavljanja u upotrebu navedenog vozila i, u konačnici, nanijeti štetu kupcu vozila opremljenog takvim uređajem (vidjeti u tom smislu presudu Mercedes-Benz Group, t. 84.).
- 96 S obzirom na prethodno navedeno, na drugo pitanje treba odgovoriti tako da članak 4. stavak 1. i članak 5. stavak 2. Uredbe br. 715/2007 kao i članak 10. stavak 1. Uredbe br. 692/2008 treba tumačiti na način da propisuju da kupac vozila ima pravo na naknadu štete od proizvođača automobila kad ju je pretrpio zbog nezakonitog poremećajnog uređaja u smislu tog članka 5. stavka 2., koji je taj proizvođač ugradio ažuriranjem softvera nakon EZ homologacije tipa tog vozila.

Treće pitanje

- 97 Svojim trećim pitanjem, sud koji je uputio zahtjev u biti želi saznati treba li pravo Unije tumačiti na način da mu se protivi, s jedne strane, to da se u iznos naknade štete koja se duguje kupcu vozila opremljenog nezakonitim poremećajnim uređajem u smislu članka 5. stavka 2. Uredbe br. 715/2007, koji je zbog tog uređaja pretrpio štetu, uračuna iznos koji odgovara koristi od uporabe tog vozila i, s druge strane, ograničenje te naknade štete na iznos koji predstavlja 15 % kupovne cijene vozila.
- 98 Potrebno je podsjetiti na to da je na svakoj državi članici, u skladu sa sudskom praksom navedenom u točki 67. ove presude, kada ne postoje odredbe prava Unije kojima se uređuju modaliteti naknađivanja štete kupcima takvog vozila za štetu prouzročenu nezakonitim poremećajnim uređajem kojim je to vozilo opremljeno, da utvrdi te modalitete.
- 99 S obzirom na navedeno, u skladu sa sudskom praksom navedenom u točki 68. ove presude, modaliteti koje su utvrdile države članice, a koji u praksi onemogućavaju ili pretjerano otežavaju kupcu motornog vozila da ishodi odgovarajuću naknadu štete, nanesenu time što je proizvođač tog vozila prekršio zabranu iz navedenog članka 5. stavka 2., nisu u skladu s načelom djelotvornosti.
- 100 Ne dirajući time u navedeno, treba istaknuti da su nacionalni sudovi ovlašteni pobrinuti se za to da zaštita prava zajamčenih pravnim poretom Unije, uključujući pravo kupca motornog vozila na odgovarajuću naknadu štete koja mu je prouzročena povredom, od strane proizvođača tog vozila, zabrane iz članka 5. stavka 2. Uredbe br. 715/2007, ne dovodi do stjecanja bez osnove nositelja tih prava (vidjeti u tom smislu presudu Mercedes-Benz Group, t. 94. i navedenu sudsku praksu).

- 101 Stoga je na sudu koji je uputio zahtjev da provjeri osigurava li uračunavanje koristi, koju dotični kupac ima zbog uporabe vozilâ ili, u konkretnom slučaju, uračunavanje koristi od stvarne uporabe vozila o kojima je riječ u glavnom postupku, dotičnim kupcima takvu odgovarajuću naknadu štete, pod uvjetom da se utvrdi da im je nanesena šteta povezana s ugradnjom nezakonitih poremećajnih uređaja u smislu članka 5. stavka 2. u ta vozila (vidjeti u tom smislu presudu Mercedes-Benz Group, t. 95.).
- 102 U tim okolnostima, činjenica da država članica utvrđuje vezu između kupovne cijene takvog vozila i iznosa kojim se nadoknađuje šteta koju je pretrpio kupac predmetnog vozila ne može se smatrati protivnom pravu Unije jer je ocjena opsega te štete, koja se osobito konkretizira u riziku da se to vozilo neće moći registrirati, prodati ili staviti u upotrebu, povezana s kupovnom cijenom.
- 103 U tom pogledu, iz odluke kojom se upućuje zahtjev za prethodnu odluku proizlazi da opseg naknade štete, u skladu sa sudskom praksom iz presude Bundesgerichtshofa, ovisi o ocjeni suda koji odlučuje o meritumu, ali on zbog proporcionalnosti ne može biti manji od 5 % niti veći od 15 % te kupovne cijene.
- 104 U skladu sa sudskom praksom Suda iz točke 66. ove presude, ni određivanje, od strane države članice, takvog raspona naknade štete koji se sastoji od najmanjeg i najvećeg postotka kupovne cijene, kako bi se utvrdio iznos odgovarajuće naknade štete na koji ima pravo kupac predmetnog vozila, ne može se načelno smatrati protivnim pravu Unije, pod uvjetom da taj raspon ne dovede do neodgovarajuće naknade štete koju je pretrpio kupac vozila opremljenog poremećajnim uređajem.
- 105 U ovom slučaju valja utvrditi da je osoba CM zahtijevala plaćanje iznosa koji predstavlja 20 % kupovne cijene i, ako taj zahtjev ne bi bio usvojen, najmanje 15 % te cijene, dok je osoba DS zatražila isplatu naknade štete, s tim da je odluku o iznosu ostavila slobodnoj ocjeni tog suda, ali ne manje od 15 % iznosa kupovne cijene.
- 106 Sud koji je uputio zahtjev dužan je provjeriti onemogućava li u praksi osobama CM i DS raspon naknade štete iz točke 103. ove presude ili pretjerano otežava da ishode odgovarajuću naknadu šteta koje su pretrpjele.
- 107 S obzirom na sva prethodna razmatranja, na treće pitanje valja odgovoriti tako da pravo Unije treba tumačiti na način da mu se ne protivi, s jedne strane, to da se u iznos naknade štete koja se duguje kupcu vozila opremljenog nezakonitim poremećajnim uređajem u smislu članka 5. stavka 2. Uredbe br. 715/2007, koji je zbog tog uređaja pretrpio štetu, uračuna iznos koji odgovara koristi od uporabe tog vozila i, s druge strane, ograničenje te naknade štete na iznos koji predstavlja 15 % kupovne cijene vozila.

Troškovi

- 108 Budući da ovaj postupak ima značaj prethodnog pitanja za stranke glavnog postupka pred sudom koji je uputio zahtjev, na tom je sudu da odluči o troškovima postupka. Troškovi podnošenja očitovanja Sudu, koji nisu troškovi spomenutih stranaka, ne nadoknađuju se.

Slijedom navedenog, Sud (peto vijeće) odlučuje:

1. Članak 18. stavak 1., članak 26. stavak 1. i članak 46. Direktive 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 5. rujna 2007. o uspostavi okvira za homologaciju motornih vozila i njihovih prikolica te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila, kako je izmijenjena Uredbom Komisije (EZ) br. 385/2009 od 7. svibnja 2009. u vezi s člankom 5. stavkom 2. Uredbe (EZ) br. 715/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2007. o homologaciji tipa motornih vozila u odnosu na emisije iz lakih osobnih i gospodarskih vozila (Euro 5 i Euro 6) i pristupu podacima za popravke i održavanje vozila,

treba tumačiti na način da im se:

u okviru tužbe koju je kupac motornog vozila podnio radi naknade štete uzrokovane postojanjem u tom vozilu nezakonitog poremećajnog uređaja u smislu tog članka 5. stavka 2., protivi mogućnost da proizvođač vozila, kao razlog za oslobođenje od odgovornosti na toj osnovi, navede postojanje neizbježne pogreške u pogledu nezakonitosti tog uređaja zbog toga što je nadležno nacionalno tijelo tom uređaju ili njime opremljenom vozilu odobrilo EZ homologaciju tipa ili zato što bi to tijelo, da mu je taj proizvođač postavio upit u tom smislu, potvrdilo njegovu pravnu ocjenu u pogledu navodne zakonitosti predmetnog poremećajnog uređaja.

2. Članak 4. stavak 1. i članak 5. stavak 2. Uredbe br. 715/2007 kao i članak 10. stavak 1. Uredbe Komisije (EZ) br. 692/2008 od 18. srpnja 2008. o provedbi i izmjeni Uredbe br. 715/2007, kako je izmijenjena Uredbom Komisije (EU) br. 566/2011 od 8. lipnja 2011.,

treba tumačiti na način da:

propisuju da kupac vozila ima pravo na naknadu štete od proizvođača automobila kad ju je pretrpio zbog nezakonitog poremećajnog uređaja u smislu tog članka 5. stavka 2., koji je taj proizvođač ugradio ažuriranjem softvera nakon EZ homologacije tipa tog vozila.

3. Pravo Unije treba tumačiti na način da mu se ne protivi, s jedne strane, to da se u iznos naknade štete koja se duguje kupcu vozila opremljenog nezakonitim poremećajnim uređajem u smislu članka 5. stavka 2. Uredbe br. 715/2007, koji je zbog tog uređaja pretrpio štetu, uračuna iznos koji odgovara koristi od uporabe tog vozila i, s druge strane, ograničenje te naknade štete na iznos koji predstavlja 15 % kupovne cijene vozila.

Potpisi