



Zbirka odločb sodne prakse

SKLEPNI PREDLOGI GENERALNEGA PRAVOBRANILCA

ATHANASIOSA RANTOSA,

predstavljeni 2. junija 2022¹

Zadeva C-100/21

QB

proti

Mercedes-Benz Group AG, nekdanja Daimler AG

(Predlog za sprejetje predhodne odločbe, ki ga je vložilo Landgericht Ravensburg (deželno sodišče v Ravensburgu, Nemčija))

„Predhodno odločanje – Približevanje zakonodaj – Direktiva 2007/46/ES – Homologacija motornih vozil – Člen 18(1), člen 26(1) in člen 46 – Uredba (ES) št. 715/2007 – Člen 5(2) – Dizelski motor – Emisije onesnaževal – Zmanjšanje emisij dušikovih oksidov, omejeno s ‚temperaturnim oknom‘ – Odklopna naprava – Varstvo interesov posameznega kupca vozila, opremljenega s prepovedano odklopno napravo – Pravica do odškodnine v razmerju do proizvajalca avtomobilov iz naslova deliktne odgovornosti – Način izračuna odškodnine – Načelo učinkovitosti – Člen 267 PDEU – Možnost sodnika posameznika, da pri Sodišču vloži predlog za sprejetje predhodne odločbe“

I. Uvod

1. Ta predlog za sprejetje predhodne odločbe spada v okvir zadev, predloženih Sodišču v zvezi z neupoštevanjem določb prava Unije glede emisij plinastih onesnaževal, zlasti dušikovega oksida (NO_x), iz dizelskih vozil. Sodišče je v zvezi s tem zlasti v sodbi z dne 17. decembra 2020, CLCV in drugi (Odklopna naprava na dizelskem motorju) (C-693/18, EU:C:2020:1040; v nadaljevanju: sodba CLCV), že odločilo o opredelitvi pojma „odklopna naprava“ v smislu člena 3(10) Uredbe (ES) št. 715/2007² in pogojih za dovolitev take naprave ob upoštevanju člena 5(2)(a) te uredbe. Poleg tega se zadeve C-128/20, GSMB Invest, C-134/20, Volkswagen, in C-145/20, Porsche Inter Auto in Volkswagen, v zvezi s katerimi sem 23. septembra 2021 predstavil skupne sklepne predloge,³ nanašajo na skladnost „temperaturnega okna“, vzpostavljenega s programsko opremo, vgrajeno v krmilno enoto, s katero so opremljena zadevna vozila, s pravom Unije.

¹ Jezik izvirnika: francoščina.

² Uredba 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 (UL 2007, L 171, str. 1), kakor je bila spremenjena z Uredbo Komisije (ES) št. 692/2008 z dne 18. julija 2008 (UL 2008, L 199, str. 1; v nadaljevanju: Uredba št. 715/2007).

³ Sklepni predlogi v zadevah GSMB Invest, Volkswagen ter Porsche Inter Auto in Volkswagen (C-128/20, C-134/20 in C-145/20, EU:C:2021:758). Sodišče v času priprave teh sklepnih predlogov v teh zadevah še ni odločilo.

2. V obravnavani zadevi Landgericht Ravensburg (deželno sodišče v Ravensburgu, Nemčija) Sodišče sprašuje, ali Direktiva 2007/46/ES⁴ v povezavi z Uredbo št. 715/2007 posameznemu kupcu vozila, ki ne izpolnjuje zahtev glede mejnih vrednosti emisij NO_x, določenih s to uredbo, daje pravico, da zahteva odškodnino od proizvajalca avtomobilov iz naslova deliktne odgovornosti, in če je tako, kateri način za izračun odškodnine morajo določiti države članice za uskladitev s pravom Unije.

3. To sodišče želi tudi izvedeti, ali člen 267 PDEU nasprotuje nacionalni zakonodaji, v skladu s katero lahko sodnik posameznik, pristojen za odločanje o sporu, pri Sodišču vloži predlog za sprejetje predhodne odločbe, samo če je ta spor predhodno predložil civilnemu senatu, ki se je odločil, da zadeve ne bo prevzel.

II. Pravni okvir

A. Pravo Unije

1. Uredba št. 715/2007

4. V uvodnih izjavah 1, 5 in 6 Uredbe št. 715/2007 je navedeno:

„(1) Notranji trg zajema območje brez notranjih meja, na katerem mora biti zagotovljen prost pretok blaga, oseb, storitev in kapitala. [...] Tehnične zahteve za podelitev homologacije motornim vozilom glede na emisije bi morale biti usklajene, da bi se izognili zahtevam, ki se od države do države razlikujejo, in zagotovili visoko raven varstva okolja.

[...]

(5) Da bi dosegli cilje EU glede kakovosti zraka, si je treba trajno prizadevati za zmanjšanje emisij iz vozil. [...]

(6) Še zlasti je za izboljšanje kakovosti zraka in upoštevanje mejnih vrednosti za onesnaževala potrebno znatno zmanjšanje emisij dušikovega oksida iz dizelskih vozil. [...]“

5. Člen 1 te uredbe, naslovljen „Predmet urejanja“, v odstavku 1 določa:

„Ta uredba določa skupne tehnične zahteve za podelitev homologacije za motorna vozila (,vozila‘) glede na njihove emisije in za nadomestne dele, kot so nadomestne naprave za uravnavanje onesnaževanja.“

6. Člen 3 navedene uredbe, naslovljen „Opredelitev pojmov“, v točki 10 določa:

„V tej uredbi in njenih izvedbenih ukrepih se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

[...]

⁴ Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. septembra 2007 o vzpostavitvi okvira za odobritev motornih in priklopnih vozil ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila (Okvirna direktiva) (UL 2007, L 263, str. 1), kakor je bila spremenjena z Uredbo Komisije (EU) št. 2017/1151 z dne 1. junija 2017 (UL 2017, L 175, str. 1; v nadaljevanju: Direktiva 2007/46).

10. ‚odklopna naprava‘ pomeni vsak del vozila, ki zaznava temperaturo, hitrost vozila, vrtilno frekvenco motorja, uporabljeno prestavo, podtlak v polnilnem zbiralniku ali kateri koli drug parameter z namenom aktiviranja, prilagajanja, zakasnitve ali prekinitve delovanja katerega koli dela sistema za uravnavanje emisij, ki zmanjšuje učinkovitost sistema za uravnavanje emisij pod pogoji, pričakovanimi pri normalnem delovanju vozila in pri normalni uporabi;

[...]“

7. Člen 5 navedene uredbe, naslovljen „Zahteve in preskusi“, v odstavkih 1 in 2 določa:

„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;

[...]“

2. Direktiva 2007/46

8. Člen 1 Direktive 2007/46,⁵ naslovljen „Predmet urejanja“, določa:

„Ta direktiva vzpostavlja usklajen [harmoniziran] okvir, ki vsebuje upravne predpise in splošne tehnične zahteve za odobritev vseh novih vozil iz njenega področja uporabe, ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za ta vozila, zato da bi olajšali njihovo registracijo, prodajo in začetek uporabe v [Uniji].

[...]

Za uporabo te direktive se v regulativnih aktih iz popolnega seznama iz Priloge IV določijo posebne tehnične zahteve o izdelavi in delovanju vozil.“

9. Člen 18 te direktive, naslovljen „Certifikat o skladnosti“, v odstavku 1 določa:

„Proizvajalec kot imetnik ES-homologacije vozila dostavi certifikat o skladnosti, ki spremlja vsako vozilo, bodisi dokončano, nedodelano ali dodelano, izdelano skladno s homologiranim tipom vozila.

[...]“

⁵ Direktiva 2007/46 je bila razveljavljena z Uredbo (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. maja 2018 o odobritvi in tržnem nadzoru motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, spremembi uredb (ES) št. 715/2007 in (ES) št. 595/2009 ter razveljavitvi Direktive 2007/46/ES (UL 2018, L 151, str. 1) z učinkom od 1. septembra 2020 v skladu s členom 88 te uredbe. Vendar se glede na čas dejanskega stanja Direktiva 2007/46 še vedno uporablja za spor o glavni stvari.

10. Člen 26 navedene direktive, naslovljen „Registracija, prodaja in začetek uporabe vozila“, v odstavku 1 določa:

„Države članice brez poseganja v določbe členov 29 in 30 vozila registrirajo in dovolijo njihovo prodajo ali začetek uporabe le, če vsebujejo veljaven certifikat o skladnosti, izdan po členu 18.

[...]“

11. Člen 46 iste direktive, naslovljen „Kazni“, določa:

„Države članice določijo kazni, ki se uporabljajo pri kršitvah določb te direktive, zlasti prepovedi, ki jih vsebuje člen 31 ali iz njega izhajajo, in regulativnih aktov iz dela I Priloge IV ter sprejmejo vse ukrepe, potrebne za njihovo izvajanje. Določene kazni morajo biti učinkovite, sorazmerne in odvračilne. Države članice o teh določbah obvestijo Komisijo najpozneje do 29. aprila 2009, čim prej pa sporočijo tudi vse njihove nadaljnje spremembe.“

B. Nemško pravo

12. Člen 823 Bürgerliches Gesetzbuch (civilni zakonik, v nadaljevanju: BGB), naslovljen „Obveznost povračila škode“, določa:

„1. Kdor koli, ki namerno ali iz malomarnosti nezakonito poseže v življenje, telo, zdravje, svobodo, lastnino ali katero koli drugo pravico druge osebe, je odškodninsko odgovoren za vsakršno posledično škodo.

2. Enaka obveznost velja za osebo, ki krši zakon, katerega cilj je varstvo druge osebe. Če je na podlagi vsebine zakona mogoča tudi kršitev zakona brez storjene napake, nastane odškodninska obveznost le v primeru napake.“

13. Člen 826 BGB, naslovljen „Naklepna povzročitev škode, ki je v nasprotju z javnim redom in moralo“, določa:

„Kdor drugemu naklepno povzroči škodo v nasprotju z javnim redom in moralo, mora to škodo povrniti.“

14. Člen 6 Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung) (uredba o ES-homologaciji motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila (uredba o homologaciji ES)),⁶ z dne 3. februarja 2011, naslovljen „Certifikat o skladnosti in oznake“, v odstavku 1 določa:

„Za vsako vozilo, skladno s homologiranim tipom, imetnik ES-homologacije vozila izda certifikat o skladnosti v smislu člena 18 v povezavi s Prilogo IX k Direktivi [2007/46]. V skladu s členom 18(3) Direktive [2007/46] je certifikat o skladnosti izdelan tako, da ga ni mogoče ponarediti.“

⁶ BGBl. 2011 I, str. 126.

15. Člen 27 te uredbe, naslovljen „Registracija in prodaja“, v odstavku 1 določa:

„Nova vozila, samostojne tehnične enote ali novi sestavni deli, za katere se zahteva certifikat o skladnosti v skladu s Prilogo IX k Direktivi [2007/46], Prilogo IV k Direktivi 2002/24/ES⁷ ali Prilogo III k Direktivi 2003/37/ES,⁸ se lahko prodajajo ali dajejo na trg v Nemčiji za uporabo v cestnem prometu, samo če imajo veljaven certifikat o skladnosti. To ne velja za vozila v smislu člena 8 Direktive [2003/37].“

16. Člen 348 Zivilprozessordnung (zakon o civilnem postopku, v nadaljevanju: ZPO), naslovljen „Prvotni sodnik posameznik“, določa:

„(1) Za civilni senat odloča eden od njegovih članov kot sodnik posameznik. To ne velja, kadar:

[...]

(3) Sodnik posameznik predloži pravni spor civilnemu senatu v odločanje, kadar

1. so v zadevi posebne težave dejanske ali pravne narave,

2. je zadeva temeljnega pomena ali

3. stranke to soglasno zahtevajo.

Civilni senat prevzame spor, če so izpolnjeni pogoji iz točk 1 oziroma 2 prvega stavka. O tem odloča s sklepom po zaslišanju strank. Ponoven prenos k sodniku posamezniku ni mogoč.

[...]“

III. Spor o glavni stvari, vprašanja za predhodno odločanje in postopek pred Sodiščem

17. QB je od družbe Auto Y GmbH 20. marca 2014 kupil rabljeno vozilo znamke Mercedes-Benz tipa C 220 CDI z 28.591 prevoženimi kilometri za ceno 29.999 EUR (v nadaljevanju: zadevno vozilo). Vozilo, ki ga je dal na trg in 15. marca 2013 prvič registriral proizvajalec avtomobilov Daimler AG, ima dizelski motor, ki ustreza standardu onesnaževanja Euro 5 in ima oznako OM 651.

18. Navedeno vozilo ima programsko opremo za krmiljenje motorja vozila, ki določa temperaturno okno (v nadaljevanju: zadevna programska oprema), s katerim se stopnja vračanja izpušnih plinov v valj pri hladnejših zunanjih temperaturah zniža (v nadaljevanju: zadevno temperaturno okno), zaradi česar so emisije NO_x višje. Stranki v postopku v glavni stvari razpravljata o konkretni zunanji temperaturi, pri kateri se začne stopnja vračanja izpušnih plinov v valj nižati, in o obsegu tega znižanja.

⁷ Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. marca 2002 o homologaciji dvo- in trikolesnih motornih vozil in o razveljavitvi Direktive Sveta 92/61/EGS (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 13, zvezek 29, str. 399).

⁸ Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. maja 2003 o homologaciji kmetijskih in gozdarskih traktorjev, njihovih priklopnikov in zamenljivih vlečenih strojev ter njihovih sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot in o razveljavitvi Direktive 74/150/EGS (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 13, zvezek 31, str. 311).

19. QB je pri Landgericht Ravensburg vložil tožbo proti družbi Mercedes-Benz Group AG, pri čemer je trdil, da zadevna programska oprema poleg zadevnega temperaturnega okna vsebuje še druge odklopne naprave, ki so na podlagi člena 5(2) Uredbe št. 715/2007 prepovedane in ki naj bi med dejansko cestno vožnjo zmanjševale učinkovitost sistemov za uravnavanje emisij onesnaževal. Trdil je, da ga je družba Mercedes-Benz Group v zvezi s tem namerno zavajala v nasprotju z javnim redom in moralo ter da mu je zavezana plačati odškodnino za povzročeno škodo. QB je dodal, da glede na naklepno ravnanje družbe Mercedes-Benz Group ne dolguje nadomestila za uporabo zadevnega vozila. Vendar naj bi bil iz previdnosti pripravljen plačati odškodnino za uporabo za število prevoženih kilometrov v skladu s presojo predložitvenega sodišča. QB je ocenil, da je treba to odškodnino izračunati ob upoštevanju največ 75-odstotne višine kupnine zaradi napake sistema za uravnavanje izpušnih plinov.

20. Po mnenju družbe Mercedes-Benz Group iz sodbe CLCV izhaja, da je odklopna naprava v smislu člena 5(2) Uredbe št. 715/2007 le sistem, s katerim se prepozna, da je vozilo na testni napravi, in da se z njo na podlagi nedovoljenega poseganja zgolj zaradi postopka ES-homologacije namenoma zmanjšajo emisije dušikovih oksidov. Zadevno vozilo pa naj sploh ne bi imelo takega sistema.

21. Družba Mercedes-Benz Group ni izpodbijala, da se stopnja vračanja izpušnih plinov začne nižati že pri zunanji temperaturi, višji od 0 stopinj Celzija. Če bi namreč vračanje izpušnih plinov potekalo pri prenizkih temperaturah, naj bi prišlo do kondenzacije sestavin izpušnih plinov, posledica tega pa naj bi bile različne neželene usedline v motorju, pogosto delovanje motorja v tem stanju pa bi lahko privedlo do trajnih okvar motorja. Zato naj bi bilo zmanjšanje vračanja izpušnih plinov ob upoštevanju zunanje temperature potrebno zaradi zaščite motorja. Pri tem naj bi šlo za industrijski standard, s katerim se upoštevajo fizikalno-tehnične lastnosti motorjev z notranjim zgorevanjem in ki ga že od nekdaj uporabljajo vsi proizvajalci avtomobilov. Družba Mercedes-Benz Group je dodala, da tudi če bi ta postopek pomenil odklopno napravo v smislu Uredbe št. 715/2007, ni ravnala v nasprotju z javnim redom in moralo, pri čemer je trdila, da je izhajala iz razumevanja standardov, ki je glede na zakonodajo EU o emisijah pravilno ali vsaj sprejemljivo.

22. Družba Mercedes-Benz Group je podredno zatrjevala, da QB ni nastala škoda, ker ima sporno vozilo veljavno ES-homologacijo, ker ga je mogoče uporabljati brez omejitev in ker se mu tudi ni zmanjšala vrednost. Poleg tega naj bi družba za zadevno vozilo kot prostovoljni servisni ukrep razvila posodobitev zadevne programske opreme in jo dala na razpolago QB.

23. Predložitveno sodišče poudarja, da v skladu z njegovo predhodno oceno glede na sodbo CLCV zadevno temperaturno okno pomeni prepovedano odklopno napravo v smislu člena 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007 v povezavi s členom 5(2) te uredbe. Vendar naj družba Mercedes-Benz Group ne bi ravnala v nasprotju z javnim redom in moralo, kar predpostavlja posebej neprimerno ravnanje, pri čemer je treba izčrpno presoditi namen, cilj, sredstva in posledice. V zvezi s tem naj ne bi bilo mogoče izključiti, da družba Mercedes-Benz Group v času, ko je bilo zadevno vozilo dano na trg, s svojo razlago člena 5(2) Uredbe št. 715/2007 ni namerno poskušala škodovati morebitnim kupcem. Zato naj QB ne bi mogel uveljavljati pravice do odškodnine iz naslova deliktne odgovornosti v skladu s členom 826 BGB.

24. Po drugi strani pa bi bilo mogoče QB priznati tako pravico do odškodnine na podlagi člena 823(2) BGB, ki se nanaša zgolj na malomarnost. Vendar ta določba predpostavlja kršitev zakona, katerega cilj je varstvo druge osebe, kar v skladu s sodno prakso Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče, Nemčija) pomeni, da je njegov namen vsaj zaščititi posameznika ali

skupino oseb pred kršitvijo določenega pravnega interesa. Zadostovalo naj bi, da je ta zakon namenjen tudi varstvu interesov posameznika, tako da to spada med cilje zakona, čeprav se nanaša predvsem na javni interes. Poleg tega naj bi navedena določba pomenila, da je nevarnost, pred katero naj bi zakon ščitil drugo osebo, povzročila konkretno škodo, in da mora oseba, ki je bila konkretno oškodovana, spadati na osebno področje uporabe kršenega zakona. Zato naj bi se postavljalo vprašanje, ali se člen 18(1), člen 26(1) in člen 46 Direktive 2007/46 v povezavi s členom 5(2) Uredbe št. 715/2007 poleg varstva javnih interesov nanašajo tudi na interese posameznega kupca vozila, ki ni v skladu s pravom Unije, zlasti če je opremljeno z odklopno napravo, ki je na podlagi te uredbe prepovedana.

25. V nemški sodni praksi in doktrinah naj bi glede teh vprašanj obstajala različna stališča. V zvezi s tem naj bi Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče) menilo, da čeprav se informacije v certifikatu o skladnosti, kot je določen v Direktivi 2007/46, glede posameznikov nanašajo tudi na posameznega kupca vozila, pa ne varujejo pravice tega kupca do samostojnega ekonomskega odločanja. Po mnenju drugih nacionalnih sodišč je cilj člena 18(1), člena 26(1) in člena 46 Direktive 2007/46 ter člena 5(2) Uredbe št. 715/2007 varstvo posameznikov.

26. Po mnenju predložitvenega sodišča bi bilo morda treba vsako krivdno ravnanje – iz malomarnosti ali naklepno – proizvajalcev vozil, ki dajejo na trg vozila, opremljena s prepovedano odklopno napravo – tudi ob predpostavki, da te določbe varujejo le splošne pravne dobrine, ne pa interesov posameznih kupcev – v skladu z načelom učinkovitosti kaznovati tako, da lahko kupec zoper proizvajalca uveljavlja deliktne odškodninski zahtevek.

27. Če bi QB lahko uveljavljal tako pravico do odškodnine na podlagi člena 823(2) BGB, se predložitveno sodišče sprašuje, ali je za polni učinek določb prava Unije, ki so upoštevne, potrebno, da se korist iz rabe zadevnega vozila pri odškodninskem zahtevku ne upošteva ali da se upošteva le v omejenem obsegu. To vprašanje je bilo spet predmet različnih razlag v nacionalni sodni praksi in doktrini. V zvezi s tem naj bi Bundesgerichtshof menilo, da se oškodovanec ob upoštevanju prepovedi obogatitve, ki jo določa nacionalno odškodninsko pravo, ne sme postaviti v boljši položaj od tistega, v katerem bi bil brez škodnega dogodka, pri odškodninskem zahtevku pa se poleg tega upoštevajo le koristi, nastale zaradi tega škodnega dogodka, ne da bi bil povzročitelj škode neprimerno razbremenjen.

28. Nazadnje, predložitveno sodišče navaja, da mora v skladu s členom 348(3), točki 1 in 2, ZPO, prvotni sodnik posameznik zadevo, če se nanaša na posebej težavna dejanska ali pravna vprašanja ali če je temeljnega pomena, predložiti civilnemu senatu, da ta odloči, ali bo sam prevzel obravnavanje zadeve.⁹ Sodnik posameznik naj v zvezi s tem ne bi imel diskrecijske pravice. Iz sodne prakse Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče) naj bi izhajalo, da lahko ta sodnik v skladu z ustavnim načelom zakonitega sodnika iz člena 101(1), drugi stavek, Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland (ustava Zvezne republike Nemčije) z dne 23. maja 1949¹⁰ vloži predlog za sprejetje predhodne odločbe, samo če senat zavrne prevzem zadeve.

29. Predložitveno sodišče ugotavlja, da nacionalno postopkovno pravo v skladu z doktrino ne sme vplivati na možnost vložitve predloga za sprejetje predhodne odločbe na podlagi člena 267, drugi odstavek, PDEU, zlasti če zadevno sodišče meni, da bi lahko pravna presoja višjega sodišča privedla do odločitve, ki je v nasprotju s pravom Unije. Zato naj bi se zdelo, da iz člena 267, drugi odstavek, PDEU izhaja, da se člen 348(3), točki 1 in 2, ZPO ne uporablja za predložitvene odločbe,

⁹ QB je v pisnih stališčih navedel, da se nacionalna sodna praksa razlaga tako, da je vprašanje za predhodno odločanje, predloženo Sodišču, „temeljnega pomena“.

¹⁰ BGBl. 1949, str. 1

ki jih je izdal prvotni sodnik posameznik. Če v obravnavani zadevi primarnost prava Unije glede na nacionalno postopkovno pravo ni izrecno ugotovljena, bi se pristojnost sodnika posameznika lahko izpodbijala v okviru pravnih sredstev.

30. V teh okoliščinah je Landgericht Ravensburg (deželno sodišče v Ravensburgu) prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo ta vprašanja:

„1. Ali je cilj člena 18(1), člena 26(1) in člena 46 [Direktive 2007/46] v povezavi s členom 5(2) [Uredbe št. 715/2007] tudi varstvo interesov posameznih kupcev motornih vozil?

Če je odgovor pritrdilen:

2. Ali k tem interesom spada tudi interes posameznega kupca vozila, da ne pridobi vozila, ki ni v skladu z zahtevami prava Unije, zlasti ne vozila, ki ima vgrajeno odklopno napravo, ki je na podlagi člena 5(2) [Uredbe št. 715/2007] prepovedana?

Če je odgovor na prvo vprašanje za predhodno odločanje nikalen:

3. Ali ni združljivo s pravom Unije, če lahko kupec, ki je nehote kupil vozilo, ki ga je proizvajalec dal na trg s prepovedano odklopno napravo iz člena 5(2) [Uredbe št. 715/2007], le izjemoma, če je proizvajalec vozila ravnal naklepno ter v nasprotju z javnim redom in moralo, uveljavlja civilnopravne deliktne zahteve zoper proizvajalca vozila za povrnitev svoje škode, zlasti tudi zahtevke za vračilo plačane kupnine za vozilo, v zameno za sočasno vrnitev vozila in prenos lastninske pravice na njem?

Če je odgovor pritrdilen:

4. Ali pravo Unije nalaga, da lahko kupec vozila zoper proizvajalca vozila uveljavlja civilnopravni deliktni odškodninski zahtevek zaradi vsakega krivdnega ravnanja proizvajalca vozila (iz malomarnosti ali naklepnega) v zvezi z dajanjem na trg vozila, ki ima vgrajeno prepovedano odklopno napravo iz člena 5(2) [Uredbe št. 715/2007]?

Ne glede na odgovor na prva štiri vprašanja za predhodno odločanje:

5. Ali ni združljivo s pravom Unije, če mora kupec vozila, ki od proizvajalca na podlagi deliktne odškodninskega zahtevka v zameno za sočasno izročitev vozila in prenos lastninske pravice na njem zahteva vračilo kupnine za vozilo, dano na trg z vgrajeno odklopno napravo, ki je v skladu s členom 5(2) [Uredbe št. 715/2007] prepovedana, v skladu z nacionalnim pravom pri izračunu odškodnine upoštevati korist iz dejanske rabe vozila?

Če je odgovor nikalen:

6. Ali ni združljivo s pravom Unije, če se ta korist iz rabe odmeri na podlagi celotne kupnine, ne da bi se upošteval odbitek zaradi zmanjšanja vrednosti vozila, ki je posledica vgradnje prepovedane odklopne naprave, in/ali zaradi kupčeve nehotene uporabe vozila, ki ni v skladu s pravom Unije?

Ne glede na odgovor na prvih šest vprašanj za predhodno odločanje:

7. Ali člen 348(3) ZPO v delu, v katerem se ta določba nanaša tudi na vlaganje predlogov za sprejetje predhodne odločbe v skladu s členom 267, drugi odstavek, PDEU, ni združljiv s pooblastilom nacionalnih sodišč za vlaganje predlogov za sprejetje predhodne odločbe iz člena 267, drugi odstavek, PDEU in se zato pri izdaji predložitvenih odločb ne uporablja?“

31. Pisna stališča so predložili QB, družba Mercedes-Benz Group in Evropska komisija. Na obravnavi 8. marca 2022 so te stranke in nemška vlada predstavile tudi ustna stališča.

IV. Analiza

A. Uvodne ugotovitve

32. Predložitveno sodišče navaja, da v skladu z njegovo predhodno oceno zadevno temperaturno okno pomeni prepovedano odklopno napravo v smislu člena 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007 v povezavi s členom 5(2)(a) te uredbe. Če se namreč učinkovitost sistema za uravnavanje emisij onesnaževal zmanjša takoj, ko je zunanja temperatura višja od 0 stopinj Celzija, bi te okoliščine pomenile pogoje, pričakovane pri normalnem delovanju vozila in pri normalni uporabi v smislu člena 3, točka 10, te uredbe. Navedeno sodišče dodaja, da dejstvo, da zadevno temperaturno okno ne omogoča prepoznavanja, da je vozilo na testni napravi za preverjanje ravni emisij onesnaževal, ni pomembno, ker se ta element ne zahteva niti s členom 5(2) Uredbe št. 715/2007 niti s sodbo CLCV. Poleg tega naj to okno ne bi bilo dovoljeno z izjemo na podlagi člena 5(2)(a) te uredbe, saj je bilo v navedeni sodbi ugotovljeno, da lahko obstoj odklopne naprave upraviči le neposredno tveganje škode, ki povzroči konkretno nevarnost pri vožnji vozila.¹¹ V obravnavani zadevi pa družba Mercedes-Benz Group trdi, da je namen zadevnega temperaturnega okna preprečiti neželene usedline v motorju, torej ga zaščititi pred obrabo, za kar se po mnenju tega sodišča zdi, da ne izpolnjuje strogih zahtev, ki jih je Sodišče določilo, da bi bila odklopna naprava zakonita.

33. V zvezi s tem ugotavljam, da je Sodišče v sodbi CLCV razsodilo, da je treba člen 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007 razlagati tako, da je naprava, ki zazna kateri koli parameter, povezan s potekom postopkov homologacije iz te uredbe, zato da se med temi postopki izboljša delovanje sistema za uravnavanje emisij in tako pridobi homologacija vozila, „odklopna naprava“ v smislu navedene določbe, tudi če je tako izboljšanje mogoče občasno zaznati tudi pri normalni uporabi vozila.¹² Poleg tega je Sodišče pojasnilo, da je treba člen 5(2)(a) te uredbe razlagati tako, da odklopna naprava, s katero se sistematično izboljšuje učinkovitost sistema za uravnavanje emisij vozil v postopkih homologacije, zato da se upoštevajo mejne vrednosti emisij iz navedene uredbe in tako pridobi homologacija teh vozil, ne more spadati med izjeme od prepovedi takih naprav iz navedene določbe, ki se nanašajo na zaščito motorja pred okvarami ali nesrečami in na varno delovanje vozila, tudi če ta naprava prispeva k preprečevanju staranja motorja ali nalaganja oblog na njem.¹³

34. Zadeva, v kateri je bila izdana sodba CLCV, se je nanašala na vozila, opremljena s programsko opremo, ki lahko spreminja sistem za uravnavanje emisij plinastih onesnaževal glede na vozne razmere.¹⁴ Ta programska oprema je namreč omogočala zaznavanje parametrov, ki ustrezajo tistim iz homologacijskega testa v zvezi z emisijami onesnaževal, ki se izvaja v laboratoriju.

¹¹ Glej sodbo CLCV (točka 114).

¹² Sodba CLCV (točka 102).

¹³ Sodba CLCV (točka 115).

¹⁴ Sodba CLCV (točka 2).

35. Drugače kot v tej zadevi, ki se nanaša na „sistem preklapljanja“, se zadeve C-128/20, GSMB Invest, C-134/20, Volkswagen, in C-145/20, Porsche Inter Auto in Volkswagen, nanašajo na temperaturno okno, kakor v postopku v glavni stvari. V sklepnih predlogih, skupnih trem zadevam,¹⁵ sem Sodišču predlagal, naj ugotovi, da je treba člen 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007 v povezavi s členom 5(1) te uredbe razlagati tako, da se za „odklopno napravo“ šteje naprava, ki med dejansko vožnjo motornega vozila vračanje izpušnih plinov v valje polno zagotavlja le ob zunanji temperaturi med 15 in 33 stopinjami Celzija in na nadmorski višini vožnje pod 1000 metrov, zunaj tega okna pa se delež vračanja izpušnih plinov v valj v intervalu 10 stopinj Celzija in na nadmorski višini nad 1000 metrov v intervalu 250 višinskih metrov linearno zmanjša na 0, s čimer torej pride do povišanja emisij NO_x nad mejne vrednosti, določene z navedeno uredbo.¹⁶

36. V obravnavani zadevi predložitveno sodišče ugotavlja, da stranki v postopku v glavni stvari razpravljata o konkretni zunanji temperaturi, pri kateri se začne stopnja vračanja izpušnih plinov v valj nižati, in o obsegu tega znižanja. Pogoje, pod katerimi deluje zadevno temperaturno okno, mora preučiti predložitveno sodišče, ki je pristojno za obravnavo in oceno dejanskega stanja spora o glavni stvari. Kot sem navedel v sklepnih predlogih,¹⁷ je po uradnih podatkih povprečna letna temperatura v Nemčiji leta 2017 znašala 9,6 stopinje Celzija, leta 2018 je dosegla 10,4 stopinje Celzija, leta 2019 pa 10,2 stopinje Celzija. Glede na te podatke in povprečno letno temperaturo v drugih državah članicah Unije¹⁸ mora predložitveno sodišče preveriti, ali po njegovem mnenju zadevna programska oprema zmanjšuje učinkovitost sistema za uravnavanje emisij onesnaževal „pod pogoji, pričakovanimi pri normalnem delovanju vozila in pri normalni uporabi“. Če je tako, bi ta programska oprema pomenila „odklopno napravo“ v smislu člena 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007.

37. Če je tako, se strinjam s predložitvenim sodiščem, da na podlagi člena 5(2)(a) te uredbe te naprave ni mogoče upravičiti, če je njen edini namen preprečevanje staranja motorja ali nalaganja oblog na njem.¹⁹ Menim, da bi taka odklopna naprava lahko spadala na področje uporabe člena 5(2)(a) le v primeru, v katerem usedline, ki nastanejo med vračanjem izpušnih plinov v valj, povzročijo napako, zaradi katere lahko pride do nenadnega in neposrednega tveganja za okvare samega motorja, kar povzroči konkretno nevarnost med vožnjo z vozilom tudi ob rednem in ustreznem vzdrževanju tega vozila.²⁰ Ali bi do take napake lahko prišlo, mora prav tako preveriti predložitveno sodišče.

38. Če to sodišče ob koncu teh preverjanj potrdi svojo presojo, da zadevno temperaturno okno pomeni prepovedano odklopno napravo v smislu člena 5(2)(a) Uredbe št. 715/2007, se postavlja vprašanje, ali je lahko kupec vozila, opremljenega s tako napravo, ki je predmet prvih šestih vprašanj za predhodno odločanje, upravičen do odškodnine.

¹⁵ Glej točko 1 teh sklepnih predlogov.

¹⁶ Točka 104 navedenih sklepnih predlogov.

¹⁷ Glej točko 100 sklepnih predlogov v zadevah GSMB Invest, Volkswagen ter Porsche Inter Auto in Volkswagen (C-128/20, C-134/20 in C-145/20, EU:C:2021:758).

¹⁸ Glej tudi točko 100 navedenih sklepnih predlogov.

¹⁹ Glej v tem smislu sodbo CLCV (točka 115).

²⁰ Glej v tem smislu točki 125 in 126 mojih sklepnih predlogov v zadevah GSMB Invest, Volkswagen ter Porsche Inter Auto in Volkswagen (C-128/20, C-134/20 in C-145/20, EU:C:2021:758).

B. Prvo in drugo vprašanje za predhodno odločanje

39. Predložitveno sodišče s prvim in drugim vprašanjem, ki ju je treba obravnavati skupaj, v bistvu sprašuje, ali je treba člen 18(1), člen 26(1) in člen 46 Direktive 2007/46 razlagati tako, da varujejo interese posameznega kupca motornega vozila, zlasti njegov interes, da ne kupi vozila, če je opremljeno z odklopno napravo, ki je v skladu s členom 5(2) Uredbe št. 715/2007 prepovedana.

40. V zvezi s tem je treba poudariti, da v skladu s sodno prakso Sodišča iz uvodnih izjav 1, 5 in 6 Uredbe št. 715/2007 izhaja, da je njen cilj zagotavljati visoko raven varstva okolja in izboljšati kakovost zraka v Uniji.²¹ Ta uredba samo enkrat navaja izraza „stranka“ in „uporabnik“, in sicer v uvodni izjavi 17, v skladu s katero je treba „*strankam in uporabnikom zagotoviti tudi objektivne in natančne informacije*“²² o porabi goriva in emisijah ogljikovega dioksida vozil. Poleg tega člen 4(3) te uredbe določa, da morajo „[p]roizvajalci [...] v dokumentu, ki ga ob nakupu prejme kupec vozila, navesti podatke o emisiji ogljikovega dioksida in porabi goriva“.²³ To je tudi edino sklicevanje na „kupca“ v tej uredbi kot celoti. Zato Uredba št. 715/2007 določa posebne obveznosti zagotavljanja informacij strankam in kupcem o porabi zadevnega vozila, da se lahko ob popolnem poznavanju dejstev odločijo, ali bodo to vozilo kupili. Vendar se zdi, da so te obveznosti zagotavljanja informacij del cilja visoke ravni varstva okolja z zmanjšanjem emisij onesnaževal, ki mu sledi ta uredba. Poleg navedenih obveznosti ta uredba ne vzpostavlja izrecne povezave med proizvajalcem avtomobilov in posameznim kupcem vozila, da bi se zaščitili interesi zadnjenavedenega.

41. V tem smislu člen 5(1) in (2) Uredbe št. 715/2007 določa, da proizvajalec vozilo opremi tako, da so sestavni deli, ki lahko vplivajo na emisije, načrtovani, izdelani in sestavljeni tako, da med normalno uporabo vozilu omogočijo, da je v skladu s to uredbo in njenimi izvedbenimi ukrepi, ter da je uporaba odklopnih naprav, ki zmanjšujejo učinkovitost sistemov za uravnavanje emisij, razen izjemoma prepovedana. Tako se te določbe nanašajo le na proizvajalce. Zato se strinjam s stališčem Komisije, da navedena uredba, zlasti njen člen 5(1) in (2), ni neposredno namenjena zaščiti interesov posameznega kupca motornega vozila, opremljenega s prepovedano odklopno napravo.

42. Vendar je treba Uredbo št. 715/2007 za odgovor na prvi vprašanji za predhodno odločanje umestiti v njen okvir. Temeljni akt te uredbe je namreč Direktiva 2007/46, ki je direktiva o vzpostavitvi *okvira* za odobritev motornih vozil. Kot je navedeno v uvodni izjavi 3 te direktive, bi si morali regulativni akti, ki opredeljujejo veljavne tehnične zahteve, v prvi vrsti prizadevati za visoko raven varnosti v cestnem prometu, varovanja zdravja, varstva okolja, energetske učinkovitosti in zaščite pred nepooblaščenno uporabo. Vendar menim, da je v nasprotju s tem, kar trdita družba Mercedes-Benz Group in nemška vlada, iz določb navedene direktive razvidno, da je njen namen tudi varstvo interesov posameznega kupca vozila, opremljenega s prepovedano odklopno napravo.

43. V členu 3, točka 5, Direktive 2007/46 je namreč opredeljeno, da „ES-homologacija“ pomeni „postopek, s katerim država članica potrdi, da tip vozila, sistema, sestavnega dela ali samostojne tehnične enote izpolnjuje ustrezne upravne predpise in tehnične zahteve iz te direktive ali regulativnih aktov iz Priloge IV ali Priloga XI“ k tej direktivi. Priloga IV, naslovljena „Zahteve za

²¹ Glej sodbo CLCV (točke 86, 87 in 113).

²² Moj poudarek.

²³ Moj poudarek.

ES-homologacijo vozila“, se je v delu I, naslovljenem „Regulativni akti za ES-homologacijo vozil, izdelanih v neomejenih serijah“, sklicevala na Uredbo št. 715/2007, kar se tiče „[e]misije lahkih vozil (Euro 5 in 6) – dostop do informacij“.

44. Poleg tega, kot je navedeno v členu 5(1) Direktive 2007/46, je „[p]roizvajalec [...] homologacijskemu organu odgovoren za vse vidike postopka odobritve vozila ter za zagotavljanje skladnosti proizvodnje, ne glede na to, ali je proizvajalec neposredno vključen v vse stopnje izdelave vozila, sistema, sestavnega dela ali samostojne tehnične enote“. Zato mora proizvajalec pri vložitvi vloge za ES-homologacijo vozil upoštevati člen 5(2) Uredbe št. 715/2007.

45. Čeprav je spoštovanje teh zahtev potrebno za ES-homologacijo, je treba poudariti, da se ta skladnost neposredno nanaša tudi na posameznega kupca vozila prek *certifikata o skladnosti*. Ta je v členu 3, točka 36, Direktive 2007/46 opredeljen kot „dokument iz Priloge IX, ki ga izda proizvajalec in s katerim potrjuje, da je vozilo iz serije, homologirane v skladu s to direktivo, ob izdelavi v skladu z vsemi regulativnimi akti“. Priloga IX, naslovljena „ES-izjava o skladnosti“, vsebuje točko 0 z naslovom „Cilji“, ki določa, da je izjava o skladnosti izjava, ki jo *proizvajalec vozila izda kupcu* in mu z njo zagotovi, da je vozilo, ki ga je kupil, v skladu z zakonodajo, veljavno v Uniji v času izdelave vozila.²⁴ Zato Direktiva 2007/46 v nasprotju z Uredbo št. 715/2007 vzpostavlja *izrecno povezavo* med proizvajalcem avtomobila in posameznim kupcem vozila, da se zagotovi skladnost kupljenega vozila z ureditvijo Unije, ki se uporablja.

46. V tem okviru člen 18(1) Direktive 2007/46 določa, da proizvajalec kot imetnik ES-homologacije vozila dostavi certifikat o skladnosti, ki spremlja vsako vozilo, izdelano v skladu s homologiranim tipom vozila. Ta dokument je v skladu s členom 26(1) te direktive obvezen za registracijo ali prodajo. Poleg tega člen 46 navedene direktive določa, da države članice določijo kazni, ki se uporabljajo pri kršitvah določb te direktive, zlasti prepovedi, ki jih vsebuje člen 31 ali ki iz njega izhajajo, in regulativnih aktov iz dela I Priloge IV k Direktivi 2007/46 ter sprejmejo vse ukrepe, potrebne za njihovo izvajanje. V skladu s sodno prakso Sodišča omenjeni člen 46 v glavnem uresničuje cilj vzpostavitve in delovanja notranjega trga, za katerega je značilna lojalna konkurenca med proizvajalci, kazni iz navedenega člena 46 pa morajo zagotavljati tudi, da ima *kupec vozila* certifikat o skladnosti, ki mu v skladu s prilogo IX k tej direktivi omogoča, da ga registrira v kateri koli državi članici, ne da bi moral predložiti dodatno tehnično dokumentacijo.²⁵

47. Iz teh različnih določb Direktive 2007/46 izhaja, da mora proizvajalec v okviru ES-homologacije med drugim izpolnjevati zahteve v zvezi z odklopnimi napravami iz člena 5(1) in (2) Uredbe št. 715/2007. Samo v tem primeru lahko ta proizvajalec kupcu vozila dostavi certifikat o skladnosti, ki mu omogoča registracijo ali prodajo vozila. Namen certifikata, ki pomeni jamstvo, je torej zaščititi kupca pred tem, da bi dal proizvajalec na trg vozila, ki niso v skladu z upoštevnimi predpisi Unije.

48. Vendar je ES-homologacijo mogoče med drugim pridobiti, če organ za homologacijo ni vedel za prepovedano odklopno napravo v smislu člena 5(1) in (2) Uredbe št. 715/2007.²⁶ Poleg tega zadevno vozilo morda ne ustreza homologiranemu tipu. V okviru posamične prodaje vozila, opremljenega s tako prepovedano napravo, to vozilo nima točnega certifikata o skladnosti in ga

²⁴ Glede na to besedilo se ne strinjam s stališčem družbe Mercedes-Benz Group na obravnavi, da prejemnik certifikata o skladnosti ni kupec.

²⁵ Sodba z dne 4. oktobra 2018, Komisija/Nemčija (C-668/16, EU:C:2018:802, točka 87).

²⁶ Glej v tem smislu točko 149 mojih sklepnih predlogov v zadevah GSMB Invest, Volkswagen ter Porsche Inter Auto in Volkswagen (C-128/20, C-134/20 in C-145/20, EU:C:2021:758).

v skladu s členom 26(1) Direktive 2007/46 torej ne bi bilo mogoče registrirati ali ponovno prodati. V takem primeru interesi kupca takega vozila niso bili varovani, s čimer je kupcu takega vozila povzročena škoda.

49. Poleg tega, kot je navedlo Sodišče, kupec utрпи premoženjsko škodo, ki je posledica izgube vrednosti zadevnega vozila in ki izhaja iz dejstva, da je bilo zaradi razkritja namestitve programske opreme, s katero se manipulira s podatki o izpustu izpušnih plinov, plačilo, opravljeno za pridobitev takega vozila, dano za vozilo z napako, ki je torej imelo nižjo vrednost.²⁷ Menim, da posedovanje vozila, ki ni v skladu z določbami prava Unije o varstvu okolja zaradi emisij onesnaževal nad določenimi mejnimi vrednostmi, temu kupcu povzroči tudi nepremoženjsko škodo.

50. V teh okoliščinah predlagam, naj se na prvo in drugo vprašanje za predhodno odločanje odgovori, da je treba člen 18(1), člen 26(1) in člen 46 Direktive 2007/46 razlagati tako, da varujejo interese posameznega kupca motornega vozila, zlasti njegov interes, da ne kupi vozila, če je opremljeno z odklopno napravo, ki je v skladu s členom 5(2) Uredbe št. 715/2007 prepovedana.

C. Vprašanja za predhodno odločanje od tretjega do šestega

51. Predložitveno sodišče z vprašanji od tretjega do šestega, ki jih je treba obravnavati skupaj,²⁸ v bistvu sprašuje, ali je treba Direktivo 2007/46 razlagati tako, da državam članicam nalaga, da določijo, da lahko kupec vozila od proizvajalca vozila zahteva odškodnino, če je to vozilo opremljeno z odklopno napravo, ki je v skladu s členom 5(2) Uredbe št. 715/2007 prepovedana, in če je tako, v kolikšnem obsegu morajo te države članice pri izračunu odškodnine upoštevati korist iz dejanske rabe navedenega vozila.

52. Uvodoma ugotavljam, da je QB vložil tožbo proti družbi Mercedes-Benz Group, to je proizvajalcu, in ne proti osebi, ki mu je to rabljeno vozilo prodala. Zato se Direktiva 1999/44/ES,²⁹ ki se nanaša na razmerja med potrošnikom in prodajalcem, ne more uporabiti v zadevi, kakršna je ta v postopku v glavni stvari. Poleg tega se QB ni skliceval na Direktivo 2005/29/ES³⁰ o nepoštenih poslovnih praksah, temveč na odškodninsko odgovornost v skladu z določbami v BGB. V tem okviru želi predložitveno sodišče izvedeti, v kolikšnem obsegu je nacionalna zakonodaja v zvezi s pravico do odškodnine in načinom izračuna odškodnine v skladu s pravom Unije.

53. Glede deliktnega odškodninskega zahtevka je iz odgovora, ki ga predlagam na prvi dve vprašanji za predhodno odločanje, razvidno, da Direktiva 2007/46 ustvarja pravice v korist kupca v njegovih odnosih s proizvajalcem, če je kupil vozilo, opremljeno z odklopno napravo, ki je na podlagi člena 5(2) Uredbe št. 715/2007 prepovedana. Poleg tega člen 46 te direktive določa, da države članice določijo kazni, ki se uporabljajo v primeru kršitve regulativnih aktov, naštetih v delu I Priloge IV k navedeni direktivi, in sprejmejo vse potrebne ukrepe za njihovo izvajanje

²⁷ Glej v tem smislu sodbo z dne 9. julija 2020, Verein für Konsumenteninformation (C-343/19, EU:C:2020:534, točka 34).

²⁸ Predložitveno sodišče navaja, da tretje vprašanje postavlja, če je odgovor na prvo vprašanje nikalen. Poleg tega je četrto vprašanje podvprašanje tretjega vprašanja. Vendar bom, da bi temu sodišču dal uporaben odgovor, skupaj obravnaval vsa vprašanja v zvezi s pravico do odškodnine in njenim obsegom.

²⁹ Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. maja 1999 o nekaterih vidikih prodaje potrošniškega blaga in z njim povezanih garancij (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 15, zvezek 4, str. 223).

³⁰ Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2005 o nepoštenih poslovnih praksah podjetij v razmerju do potrošnikov na notranjem trgu ter o spremembi Direktive Sveta 84/450/EGS, direktiv Evropskega parlamenta in Sveta 97/7/ES, 98/27/ES in 2002/65/ES ter Uredbe (ES) št. 2006/2004 Evropskega parlamenta in Sveta (Direktiva o nepoštenih poslovnih praksah) (UL 2005, L 149, str. 22).

z učinkovitimi, sorazmernimi in odvračilnimi kaznimi.³¹ Ta člen se torej uporablja za položaj, v katerem so zadevna vozila v smislu ES-homologacije opremljena z odklopno napravo, ki je na podlagi člena 5(2) Uredbe št. 715/2007 prepovedana.³²

54. Zato morajo biti te kazni v korist ne le zadevne države članice v okviru ES-homologacije, ampak tudi posamičnega kupca vozila, opremljenega s prepovedano odklopno napravo. Drugače povedano, Direktiva 2007/46 državam članicam nalaga, da določijo, da ima kupec vozila pravico do odškodnine, če je proizvajalec naredil napako s tem, da je dal tako vozilo na trg. Vendar ta direktiva določa le, da morajo te države uvesti učinkovite, sorazmerne in odvračilne kazni.³³

55. V skladu s sodno prakso Sodišča so države članice zaradi neobstoja ureditve v okviru prava Unije pristojne za določanje pristojnih sodišč in urejanje postopkovnih pravil za pravna sredstva pred sodišči, s katerimi naj bi se zagotovila zaščita pravic, ki jih posameznikom daje pravo Unije.³⁴ Kako naj se povzročena škoda povrne, je treba – brez poseganja v pravico do odškodnine, katere neposredna podlaga je pravo Unije, če so za to izpolnjeni ustrezni pogoji – določiti v okviru nacionalnih predpisov o odgovornosti, pogoji, ki so jih določile nacionalne zakonodaje na področju povrnitve škode, pa morajo omogočati učinkovite, sorazmerne in odvračilne kazni.

56. V obravnavani zadevi predložitveno sodišče sprašuje, prvič, ali je v skladu s pravom Unije, da ima kupec vozila, opremljenega z odklopno napravo, pravico, da zoper proizvajalca uveljavlja civilnopravni deliktni zahtevek, le v okoliščinah, v katerih je proizvajalec namerno povzročil škodo drugemu v nasprotju z javnim redom in moralo v smislu člena 826 BGB.

57. V zvezi s tem mora to sodišče v skladu z načelom učinkovitosti³⁵ preveriti, ali pogoji iz člena 826 BGB v praksi onemogočijo ali preveč otežijo uveljavljanje pravice do odškodnine, ki jo ima kupec vozila na podlagi Direktive 2007/46. Če je tako, ta nacionalna postopkovna pravila ne bi bila v skladu s pravom Unije.

58. V tej fazi ugotavljam, da je predložitveno sodišče v svoji odločbi navedlo, da ni verjetno, da bi bili pogoji iz člena 826 BGB, kot ga razlagajo nacionalna sodišča, v skladu s členom 46 Direktive 2007/46, ker jih izpolnjujejo le izjemni primeri, in da se ob upoštevanju sedanjega stanja prava proizvajalcu ni treba bati odškodninskega zahtevka, tako da ni spodbujen k doslednemu spoštovanju določb prava Unije, da bi preprečil, da se proti njemu uveljavlja deliktna odgovornost.³⁶

³¹ Nemška vlada je v odgovoru na pisno vprašanje Sodišča pojasnila naravo različnih kazni, ki se izvajajo na nacionalni ravni, ob upoštevanju člena 46 Direktive 2007/46 in člena 13 Uredbe št. 715/2007.

³² Kot je generalni pravobranilec P. Mengozzi navedel v sklepnih predlogih v zadevi Komisija/Nemčija (C-668/16, EU:C:2018:230, točka 94), je treba obveznost iz člena 46 Direktive 2007/46, da se v primeru neizpolnjevanja določb te direktive naložijo učinkovite, sorazmerne in odvračilne kazni, izpolnjevati neodvisno od obveznosti iz členov 12 in 30 navedene direktive za ponovno zagotovitev skladnosti s homologiranim tipom.

³³ V istem smislu člen 13(1) Uredbe št. 715/2007 določa, da države članice določijo pravila o kaznih za kršitve določb te uredbe proizvajalcev in sprejmejo vse potrebne ukrepe za zagotavljanje njihovega izvajanja, pri čemer morajo biti predvidene kazni učinkovite, sorazmerne in odvračilne.

³⁴ Sodba z dne 24. februarja 2022, ORLEN KolTrans (C-563/20, EU:C:2022:113, točka 63 in navedena sodna praksa). Družba Mercedes-Benz Group v pisnih stališčih zlasti s sklicevanjem na sodbo z dne 16. februarja 2017, Schmitt (C-219/15, EU:C:2017:128, točke od 49 do 60), sklepa, da kupec zadevnega vozila nima pravice do odškodnine. Vendar se mi zdi, da gre razlogovanje iz te sodbe v isto smer, kot jo predlagam v obravnavani zadevi.

³⁵ V zvezi s tem načelom glej sodbo z dne 6. oktobra 2021, Consorzio Italian Management in Catania Multiservizi (C-561/19, EU:C:2021:799, točka 63 in navedena sodna praksa).

³⁶ Družba Mercedes-Benz Group izpodbija to ugotovitev predložitvenega sodišča in trdi, da lahko kršitve prava Unije, ki jih storijo proizvajalci, privedejo do visokih glob in kazni.

59. Če bi predložitveno sodišče to presojo potrdilo, bi se moralo tako sklicevati na člen 823(2) BGB, za katerega uporabo je po mnenju tega sodišča potrebna le malomarnost. Ugotavljam, da bi se po mnenju tega sodišča tudi ob predpostavki, da je namen upoštevni določbi prava Unije le varstvo javnega interesa, te določbe verjetno spoštovale le, če bi bila kršitev iz malomarnosti sankcionirana tudi s pravico kupca do odškodnine, ki temelji na deliktni odgovornosti proizvajalcev, in bi ti proizvajalci to morali upoštevati že na začetku.

60. Drugič, predložitveno sodišče želi izvedeti, ali pravo Unije v okviru pravice kupca do odškodnine za vozilo, opremljeno s prepovedano odklopno napravo, nasprotuje temu, da se korist iz dejanske rabe tega vozila ne upošteva pri vračilu kupnine za navedeno vozilo.

61. Kot izhaja iz sodne prakse Sodišča, mora biti v zvezi z obliko in načinom izračuna povrnitve škode odškodnina za škodo, ki je nastala posameznikom zaradi kršitev prava Unije, sorazmerna nastali škodi, da se zagotovi učinkovito varstvo njihovih pravic.³⁷ Kot je bilo že navedeno, je treba pravila o načinu izračuna odškodnine za škodo, ki je posamezniku nastala zaradi kršitve določb Direktive 2007/46, določiti v nacionalnem pravu držav članic.³⁸ V zvezi s tem so nacionalna sodišča pristojna zagotoviti, da varstvo pravic, zagotovljenih s pravnim redom Unije, ne povzroči neupravičene obogatitve upravičencev.³⁹

62. Zato mora predložitveno sodišče preveriti, v kolikšnem obsegu bi upoštevanje koristi iz dejanske rabe vozila – ob njegovi normalni uporabi – pri vračilu kupnine za vozilo kupcu zagotovilo ustrezno odškodnino. To sodišče navaja, da je QB do obravnave pred njim z zadevnim vozilom prevozil več kot 60.000 kilometrov in da bi bilo treba, če bi se upoštevala korist iz rabe, oceniti zmanjšanje vrednosti tega vozila, da bi bilo mogoče izračunati znesek, ki se upošteva. V zvezi s tem, kot izhaja iz sodne prakse, navedene v prejšnji točki teh sklepnih predlogov, navedeno sodišče upravičeno upošteva, da varstvo pravic, zagotovljenih z Direktivo 2007/46, ne povzroči neupravičene obogatitve QB. Zato se korist iz dejanske rabe zadevnega vozila lahko upošteva pri vračilu kupnine tega vozila. Kljub temu se mi zdi jasno, da če to upoštevanje privede do tega, da QB na koncu ne bi dobil nobene odškodnine za nastalo škodo, ta način izračuna ne bi zagotovil učinkovitega varstva QB in ne bi bil v skladu s pravom Unije.

63. Tretjič, predložitveno sodišče se sprašuje, ali je treba korist iz rabe zadevnega vozila odmeriti na podlagi celotne kupnine, ne da bi se upošteval odbitek zaradi zmanjšanja vrednosti vozila, ki je posledica vgradnje prepovedane odklopne naprave, in/ali zaradi uporabe vozila, ki ni v skladu s pravom Unije. Tudi tu zaradi neobstoja ureditve v okviru prava Unije Sodišče ni pristojno, da se poglobi v pravo držav članic, da bi pojasnilo, kako bi bilo treba izračunati odškodnino za nastalo škodo.⁴⁰ Edina zahteva prava Unije je, da je odškodnina ustrezna, to je, da se zagotovi učinkovito varstvo pravic kupca.

64. Nazadnje, ugotavljam, da čeprav morajo proizvajalci avtomobilov zahteve iz Priloge IV k Direktivi 2007/46, zlasti uporabo člena 5(1) in (2) Uredbe št. 715/2007, upoštevati za nova vozila,⁴¹ se te zahteve v okviru deliktne odgovornosti nanašajo tudi na rabljena vozila, če je proizvajalec naredil napako s tem, da je vanje namestil prepovedano odklopno napravo.

³⁷ Glej v tem smislu sodbo z dne 25. novembra 2010, Fuß (C-429/09, EU:C:2010:717, točka 92 in navedena sodna praksa).

³⁸ Glej v tem smislu sodbo z dne 25. novembra 2010, Fuß (C-429/09, EU:C:2010:717, točka 94).

³⁹ Glej sodbo z dne 25. marca 2021, Balgarska Narodna Banka (C-501/18, EU:C:2021:249, točka 125 in navedena sodna praksa).

⁴⁰ V tem smislu se strinjam s stališčem nemške vlade, da morajo države članice z uveljavljanjem svojega deliktne prava imeti možnost, da odločijo, kako se povrne škoda, ki jo je utrpel posameznik. Vendar dodajam, da mora to deliktno pravo spoštovati načela, določena v pravu Unije.

⁴¹ Glej sodbo z dne 24. januarja 2019, RDW in drugi (C-326/17, EU:C:2019:59, točka 61).

65. Glede na navedeno predlagam, naj se na tretje, četrto, peto in šesto vprašanje za predhodno odločanje odgovori, da je treba Direktivo 2007/46 razlagati tako, da državam članicam nalaga, da določijo, da lahko kupec vozila od proizvajalca vozila zahteva odškodnino, če je to vozilo opremljeno z odklopno napravo, ki je v skladu s členom 5(2) Uredbe št. 715/2007 prepovedana. Države članice morajo določiti pravila o načinu izračuna odškodnine za škodo, ki je nastala kupcu, če je ob uporabi načela učinkovitosti taka odškodnina sorazmerna nastali škodi.

D. Sedmo vprašanje za predhodno odločanje

66. Predložitveno sodišče s sedmim vprašanjem v bistvu sprašuje, ali je treba člen 267 PDEU razlagati tako, da nasprotuje nacionalni zakonodaji, v skladu s katero lahko sodnik posameznik, pristojen za odločanje o sporu, pri Sodišču vloži predlog za sprejetje predhodne odločbe, samo če je ta spor predhodno predložil civilnemu senatu, ki se je odločil, da zadeve ne bo prevzel.

1. Dopustnost

67. Družba Mercedes-Benz Group trdi, da sedmo vprašanje za predhodno odločanje ni dopustno, ker Sodišče v okviru postopka na podlagi člena 267 PDEU ni pristojno za odločanje o združljivosti nacionalnega prava s pravom Unije.⁴²

68. Nemška vlada je na obravnavi poudarila, da to vprašanje za postopek v glavni stvari ni upoštevno.

69. Komisija navaja, da dvomi o dopustnosti navedenega vprašanja. Odgovor nanj naj namreč ne bi bil upošteven za rešitev spora o glavni stvari, ki se nanaša na obstoj pravice do odškodnine, ki jo ima kupec vozila zaradi uporabe prepovedane odklopne naprave. Poleg tega naj bi se navedeno vprašanje zdelo hipotetično. Kot naj bi bilo razvidno iz predložitvene odločbe, naj ta ob predložitvi zadeve Sodišču ne bi bila izpodbijana. Zato se zdi, da morebiten odgovor na sedmo vprašanje za predhodno odločanje predložitvenemu sodišču ne more dati razlage prava Unije, ki bi mu omogočala, da odloči o postopkovnih vprašanjih nacionalnega prava, preden lahko vsebinsko odloči o sporu, o katerem odloča.⁴³

70. V zvezi z dopustnostjo sedmega vprašanja za predhodno odločanje je iz predložitvene odločbe razvidno, da mora sodnik posameznik, ki odloča o sporu, v skladu z nacionalno zakonodajo zadevo predložiti civilnemu senatu, da ta odloči, ali bo sam prevzel obravnavanje zadeve, če se nanaša na posebej težavna dejanska ali pravna vprašanja ali če je temeljnega pomena. Iz te odločbe je razvidno, da predložitveno sodišče, to je sodnik posameznik, te zadeve ni predložil civilnemu senatu in je svoj predlog za sprejetje predhodne odločbe predložil neposredno Sodišču.

71. V skladu z ustaljeno sodno prakso lahko Sodišče zavrne odločanje o vprašanju za predhodno odločanje, ki ga postavi nacionalno sodišče, le takrat, kadar je očitno, da zahtevana razlaga prava Unije nima nikakršne zveze z dejanskim stanjem ali predmetom spora o glavni stvari, kadar gre za hipotetičen problem oziroma kadar Sodišče nima na voljo dejanskih in pravnih elementov, ki so potrebni, da bi lahko na postavljena vprašanja podalo koristne odgovore.⁴⁴

⁴² Ta del se nanaša zlasti na sodbo z dne 29. novembra 2001, De Coster (C-17/00, EU:C:2001:651, točka 23).

⁴³ Komisija se sklicuje na sklep z dne 2. julija 2020, S.A.D. Maler und Anstreicher (C-256/19, EU:C:2020:523, točki 44 in 48).

⁴⁴ Sodba z dne 15. julija 2021, The Department for Communities in Northern Ireland (C-709/20, EU:C:2021:602, točka 55).

72. V zvezi s tem se spor o glavni stvari nanaša na pravico do odškodnine in način njenega izračuna za posameznega kupca vozila, opremljenega z odklopno napravo, ki je na podlagi člena 5(2) Uredbe št. 715/2007 prepovedana. Iz sodne prakse Sodišča je razvidno, da čeprav bi moralo predložitveno sodišče, ki je sodnik posameznik, v skladu z upoštevnimi nacionalnimi postopkovnimi pravili zadevo iz postopka v glavni stvari predložiti civilnemu senatu, je prvih šest vprašanj za predhodno odločanje v zvezi s to pravico do odškodnine dopustnih. Sodišče namreč ni pristojno preveriti, ali je bila predložitvena odločba sprejeta v skladu z nacionalnimi pravili o organizaciji sodišč in sodnem postopku.⁴⁵

73. Sedmo vprašanje za predhodno odločanje pa se nanaša na razlago samega člena 267 PDEU, ki za rešitev spora o glavni stvari ni upošteven. Poleg tega predložitveno sodišče le navaja, da bi bilo pristojnost sodnika posameznika mogoče izpodbijati v okviru pravnih sredstev. Ne pojasnjuje pa, prvič, kakšne posledice bi lahko to imelo za predložitveno odločbo. Drugič, iz spisa, predloženega Sodišču, ni razvidno, da bi bila predložitvena odločba v tej fazi izpodbijana.

74. V teh okoliščinah menim, da razlaga, za katero je zaprošeno s sedmim vprašanjem za predhodno odločanje, ni objektivno potrebna za odločitev, ki jo mora sprejeti predložitveno sodišče.⁴⁶ Zato menim, da je to vprašanje hipotetično in ga je treba torej zavreči kot nedopustno.

2. Vsebinska presoja

75. Če bi Sodišče menilo, da je sedmo vprašanje za predhodno odločanje dopustno, bi rad opozoril na sodno prakso, v skladu s katero imajo nacionalna sodišča najširšo pravico, da Sodišču predložijo vprašanje o razlagi upoštevnih določb prava Unije, ta pravica pa se v primeru sodišč, ki odločajo na zadnji stopnji, spremeni v obveznost, ob upoštevanju izjem, priznanih v sodni praksi Sodišča. Ta pravica in ta obveznost sta namreč značilni za sistem sodelovanja med nacionalnimi sodišči in Sodiščem, uveden s členom 267 PDEU, in naloge sodišča, pristojnega za uporabo prava Unije, ki so s to določbo zaupane nacionalnim sodiščem. Zato ima nacionalno sodišče, ki odloča v neki zadevi, če meni, da se v tej zadevi postavlja vprašanje razlage ali veljavnosti prava Unije, glede na primer pravico ali obveznost predložiti vprašanja za predhodno odločanje Sodišču, ne da bi lahko bila ta pravica ali obveznost ogrožena z nacionalnimi pravili, ki izhajajo iz zakonodaje ali sodne prakse.⁴⁷

76. Glede nacionalnega sodišča, zoper katerega odločitev po nacionalnem pravu obstaja pravno sredstvo, člen 267 PDEU ne nasprotuje temu, da glede odločitev takega sodišča, ki pri Sodišču vloži predlog za sprejetje predhodne odločbe, še naprej veljajo običajna pravna sredstva, določena z nacionalnim pravom. Vendar vložitev takega pravnega sredstva ne more omejiti pristojnosti, ki jo člen 267 PDEU daje navedenemu sodišču, da predloži zadevo v odločanje Sodišču, če meni, da se v zadevi, o kateri odloča, pojavljajo vprašanja glede razlage določb prava Unije, ki zahtevajo presojo Sodišča.⁴⁸ Delovanje sistema sodelovanja med Sodiščem in nacionalnimi sodišči, določenega v členu 267 PDEU, in načelo primarnosti prava Unije tako zahtevata, da lahko

⁴⁵ Glej v tem smislu sodbo z dne 13. decembra 2018, Rittinger in drugi (C-492/17, EU:C:2018:1019, točke od 29 do 34).

⁴⁶ Glej v tem smislu sodbo z dne 9. julija 2020, Land Hessen (C-272/19, EU:C:2020:535, točka 62 in navedena sodna praksa). Ugotavljam tudi, da je predložitveno sodišče podobno vprašanje postavilo tudi v zadevah, ki so neodvisne od obravnavane zadeve, zlasti v zadevah C-336/20, Bank 11 für Privatkunden und Handel, C-47/21, C. Bank in Bank D. K., ter C-232/21, Volkswagen Bank in Audi Bank.

⁴⁷ Sodba z dne 23. novembra 2021, IS (Nezakonitost predložitvene odločbe) (C-564/19, EU:C:2021:949, točke od 68 do 70 in navedena sodna praksa).

⁴⁸ Glej v tem smislu sodbo z dne 16. decembra 2008, Cartesio (C-210/06, EU:C:2008:723, točka 93).

nacionalno sodišče svobodno in kadar koli med postopkom, ko se mu to zdi primerno, predloži Sodišču v predhodno odločanje vprašanje, ki se mu zdi potrebno,⁴⁹ tudi če gre za sodnika posameznika.⁵⁰

77. Zato menim, da člen 267 PDEU nasprotuje nacionalni ureditvi, če se z njo zahteva, da sodnik posameznik, kadar meni, da se v zadevi, o kateri odloča, pojavlja vprašanje glede razlage ali veljavnosti določb prava Unije, ki zahteva presojo Sodišča, to vprašanje predloži civilnemu senatu in ga zato ne more predložiti v predhodno odločanje Sodišču.⁵¹

V. Predlog

78. Glede na navedeno Sodišču predlagam, naj na vprašanja za predhodno odločanje, ki jih je postavilo Landgericht Ravensburg (deželno sodišče v Ravensburgu, Nemčija), odgovori:

1. Člen 18(1), člen 26(1) in člen 46 Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. septembra 2007 o vzpostavitvi okvira za odobritev motornih in priklopnih vozil ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila (Okvirna direktiva), kakor je bila spremenjena, je treba razlagati tako, da varujejo interese posameznega kupca motornega vozila, zlasti njegov interes, da ne kupi vozila, če je opremljeno z odklopno napravo, ki je prepovedana v skladu s členom 5(2) 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, kakor je bila spremenjena.
2. Direktivo 2007/46, kakor je bila spremenjena, je treba razlagati tako, da državam članicam nalaga, da določijo, da lahko kupec vozila od proizvajalca vozila zahteva odškodnino, če je to vozilo opremljeno z odklopno napravo, ki je v skladu s členom 5(2) Uredbe št. 715/2007 prepovedana. Države članice morajo določiti pravila o načinu izračuna odškodnine za škodo, ki je nastala temu kupcu, če je ob uporabi načela učinkovitosti taka odškodnina sorazmerna nastali škodi.

⁴⁹ Glej v tem smislu sodbo z dne 16. julija 2020, Adusbef in drugi (C-686/18, EU:C:2020:567, točka 30 in navedena sodna praksa).

⁵⁰ Glej v tem smislu sodbo z dne 13. decembra 2018, Rittinger in drugi (C-492/17, EU:C:2018:1019, točke od 29 do 34).

⁵¹ Glej v tem smislu sodbo z dne 5. aprila 2016, PFE (C-689/13, EU:C:2016:199, točka 36).