



Zbirka odločb sodne prakse

SODBA SODIŠČA (veliki senat)

z dne 21. marca 2023*

„Predhodno odločanje – Približevanje zakonodaj – Homologacija motornih vozil – Direktiva 2007/46/ES – Člen 18(1) – Člen 26(1) – Člen 46 – Uredba (ES) št. 715/2007 – Člen 5(2) – Motorna vozila – Dizelski motor – Emisije onesnaževal – Ventil za vračanje izpušnih plinov v valj (ventil EGR) – Zmanjšanje emisij dušikovega oksida (NOx), omejeno s ‚temperaturnim oknom‘ – Odklopna naprava – Varstvo interesov posameznega kupca vozila, opremljenega z nezakonito odklopno napravo – Pravica do odškodnine iz naslova deliktne odgovornosti proizvajalca tega vozila – Način izračuna odškodnine – Načelo učinkovitosti – Člen 267 PDEU – Dopustnost – Predložitev zadeve Sodišču s strani sodnika posameznika“

V zadevi C-100/21,

katere predmet je predlog za sprejetje predhodne odločbe na podlagi člena 267 PDEU, ki ga je vložilo Landgericht Ravensburg (deželno sodišče v Ravensburgu, Nemčija) z odločbo z dne 12. februarja 2021, ki je na Sodišče prispela 17. februarja 2021, v postopku

QB

proti

Mercedes-Benz Group AG, nekdanja Daimler AG,

SODIŠČE (veliki senat),

v sestavi K. Lenaerts, predsednik, L. Bay Larsen, podpredsednik, A. Arabadjiev, predsednik senata, A. Prechal, K. Jürimäe, predsednici senatov, in P. G. Xuereb (poročevalec), predsednik senata, M. Ilešič, N. Piçarra, I. Jarukaitis, A. Kumin, N. Jääskinen, N. Wahl, sodniki, I. Ziemele, sodnica, Z. Csehi, sodnik, in O. Spineanu-Matei, sodnica,

generalni pravobranilec: A. Rantos,

sodna tajnica: M. Krausenböck, administratorica,

na podlagi pisnega postopka in obravnave z dne 8. marca 2022,

ob upoštevanju stališč, ki so jih predložili:

– za QB P. Franz, N. Gellert, R. Ghaffari, R. Klinger, K. Meiser in A. Pacura, Rechtsanwälte,

* Jezik postopka: nemščina.

- za Mercedes-Benz Group AG M. Ruttloff, U. Soltész, E. Wagner in N. Wimmer, Rechtsanwälte,
- za nemško vlado J Möller in D. Klebs, agenta,
- za Evropsko komisijo M. Huttunen, M. Noll-Ehlers in K. Talabér-Ritz, agenti,

po predstavitvi sklepnih predlogov generalnega pravobranilca na obravnavi 2. junija 2022

izreka naslednjo

Sodbo

- 1 Predlog za sprejetje predhodne odločbe se nanaša na razlago člena 18(1), člena 26(1) in člena 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) (UL 2007, L 263, str. 1), kakor je bila spremenjena z Uredbo Komisije (ES) št. 385/2009 z dne 7. maja 2009 (UL 2009, L 118, str. 13) (v nadaljevanju: Okvirna direktiva), v povezavi 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 (UL 2007, L 171, str. 1) ter člena 267, drugi odstavek, PDEU.
- 2 Ta predlog je bil vložen v okviru spora med QB in družbo Mercedes-Benz Group AG, nekdanjo Daimler AG, proizvajalcem avtomobilov, glede pravice do odškodnine, na katero se sklicuje QB, in izračuna zneska odškodnine, ki mu morebiti pripada zaradi pridobitve dizelskega motornega vozila, opremljenega s programsko opremo, s katero se glede na zunanjo temperaturo zmanjšuje vračanje plinastih onesnaževal tega vozila in ki ni v skladu z zahtevami, ki izhajajo iz prava Unije.

Pravni okvir

Pravo Unije

Okvirna direktiva

- 3 Okvirna direktiva je bila z učinkom od 1. septembra 2020 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). Vendar se glede na čas dejanskega stanja spora o glavni stvari za ta spor še naprej uporablja Okvirna direktiva.
- 4 V uvodni izjavi 3 navedene direktive je bilo navedeno:

„Tehnične zahteve za sisteme, sestavne dele, samostojne tehnične enote in vozila bi bilo treba uskladiti [harmonizirati] in opredeliti v regulativnih aktih. Ti regulativni akti bi si morali v prvi vrsti prizadevati za visoko raven varnosti v cestnem prometu, varovanja zdravja, varstva okolja, energetske učinkovitosti in zaščite pred nepooblaščno uporabo.“

5 Člen 1 Okvirne direktive je določal:

„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 Skupnosti.

[...]

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

6 Člen 3 Okvirne direktive je v točkah 5 in 36 določal:

„V tej direktivi in v regulativnih aktih iz Priloge IV, razen če ni drugače določeno:

[...]

5. ‚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 Priloge XI;

[...]

36. ‚certifikat o skladnosti‘ pomeni 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 skladno z vsemi regulativnimi akti“.

7 Člen 4 te okvirne direktive je določal:

„1. Države članice zagotovijo, da proizvajalci, ki zaprosijo za odobritev, izpolnjujejo vse obveznosti iz te direktive.

2. Države članiceodobrijo le tista vozila, sisteme, sestavne dele in samostojne tehnične enote, ki izpolnjujejo zahteve iz te direktive.

3. Države članice registrirajo, dovolijo prodajo ali začetek uporabe le tistih vozil, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, ki izpolnjujejo zahteve iz te direktive.

[...]“

8 Člen 8(6) navedene okvirne direktive je določal:

„Homologacijski organ nemudoma obvesti homologacijske organe drugih držav članic o zavrnitvi ali preklicu vsake homologacije vozila in razlogih za njegovo odločitev.“

9 Člen 13(1) iste okvirne direktive je določal:

„Proizvajalec državo članico, ki je podelila ES-homologacijo, nemudoma obvesti o vsaki spremembi podatkov v opisni dokumentaciji. Ta država članica v skladu s pravili, določenimi v tem poglavju, odloči, kateri postopek bo uporabila. Če je to potrebno, lahko država članica v posvetovanju s proizvajalcem odloči, da bo podelila novo ES-homologacijo.“

10 Člen 18(1) Okvirne direktive je določal:

„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.

[...]“

11 Člen 26(1) te okvirne direktive je določal:

„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.

[...]“

12 Člen 30(1) navedene okvirne direktive je določal:

„Če država članica, ki je podelila ES-homologacijo, meni, da nova vozila, sistemi, sestavni deli ali samostojne tehnične enote, ki jih spremlja certifikat o skladnosti ali nosijo homologacijsko oznako, niso skladni s homologiranim tipom, mora sprejeti potrebne ukrepe, vključno s preklicem homologacije, kadar je to potrebno, s katerimi zagotovi, da se vozila, sistemi, sestavni deli ali samostojne tehnične enote v proizvodnji uskladijo s homologiranim tipom. Homologacijski organ te države članice obvesti homologacijske organe drugih držav članic o sprejetih ukrepih.“

13 Člen 46 iste okvirne direktive je določal:

„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 [Evropsko] [k]omisijo najpozneje do 29. aprila 2009, čim prej pa sporočijo tudi vse njihove nadaljnje spremembe.“

14 V Prilogi IX k Okvirni direktivi je opisana vsebina ES-certifikata o skladnosti. V točki 0 te priloge je navedeno:

„Certifikat o skladnosti je izjava, ki jo proizvajalec vozila izda kupcu in mu z njo zagotovi, da je vozilo, ki ga je kupil, skladno z zakonodajo, veljavno v Evropski uniji v času izdelave vozila.

Namen certifikata o skladnosti je tudi omogočiti pristojnim organom držav članic, da registrirajo vozila, ne da bi morali za to od vlagatelja zahtevati predložitev dodatne tehnične dokumentacije.

[...]“

Uredba št. 715/2007

15 V uvodnih izjavah 1, 5, 6 in 17 Uredbe št. 715/2007 je navedeno:

„(1) [...] Tehnične zahteve za podelitev homologacije motornim vozilom glede na emisije bi morale biti usklajene [harmonizirane], 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 [(NO_x)] iz dizelskih vozil. [...]

[...]

(17) Potrebna je standardizirana metoda za merjenje porabe goriva in emisij ogljikovega dioksida pri vozilih, da bi se izognili tehničnim oviram pri trgovanju med državami članicami. Poleg tega je treba strankam in uporabnikom zagotoviti tudi objektivne in natančne informacije.“

16 Člen 1(1) te uredbe 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.“

17 Člen 3, točka 10, navedene uredbe določa:

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

[...]

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, [razumno] pričakovanimi pri normalnem delovanju vozila in pri normalni uporabi“.

18 Člen 4, od (1) do (3), iste uredbe določa:

„1. Proizvajalci morajo dokazati, da so vsa nova vozila, ki so bila prodana, registrirana ali so se začela uporabljati v Skupnosti, homologirana v skladu s to uredbo in njenimi izvedbenimi ukrepi. Proizvajalci morajo dokazati, da so vse nove nadomestne naprave za uravnavanje onesnaževanja, ki jih je treba homologirati in ki se prodajo ali začnejo uporabljati v Skupnosti, homologirane v skladu s to uredbo in njenimi izvedbenimi ukrepi.

Te obveznosti vključujejo izpolnjevanje zahtev glede mejnih vrednosti emisij, določenih v Prilogi I, in ukrepe za izvajanje iz člena 5.

2. Proizvajalci zagotovijo, da se upoštevajo postopki homologacije za potrjevanje skladnosti proizvodnje, trajnosti naprav za uravnavanje onesnaževanja in skladnosti v uporabi.

Poleg tega morajo tehnični ukrepi, ki jih izvede proizvajalec, zagotavljati, da se emisije iz izpušne cevi in emisije izhlapevanja v skladu s to uredbo učinkovito omejujejo v celotni običajni življenjski dobi vozil v uporabi v normalnih pogojih. [...]

[...]

3. Proizvajalci morajo v dokumentu, ki ga ob nakupu prejme kupec vozila, navesti podatke o emisiji ogljikovega dioksida in porabi goriva.“

19 Člen 5(1) in (2) Uredbe 715/2007 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;

[...]“

20 Člen 13 te uredbe določa:

„1. Države članice določijo pravila o kaznih za kršitve določb te uredbe s strani proizvajalcev in sprejmejo vse potrebne ukrepe za zagotavljanje njihovega izvajanja. Predvidene kazni morajo biti učinkovite, sorazmerne in odvračilne. [...]

2. Vrste kršitev, ki se kaznujejo, vključujejo:

[...]

(d) uporaba odklopnih naprav;

[...]“

Nemško pravo

21 Člen 823 Bürgerliches Gesetzbuch (civilni zakonik, v nadaljevanju: BGB) 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 kršitev zakona mogoča tudi brez krivde, nastane odškodninska obveznost le v primeru krivde.“

22 Člen 348 Zivilprozessordnung (zakonik o civilnem postopku, v nadaljevanju: ZPO) določa:

„(1) Za civilni senat odloča eden od njegovih članov kot sodnik posameznik. [...]

[...]

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

1. so v zadevi posebne težave dejanske ali pravne narave,
2. je zadeva načelnega 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. Ponovni odstop zadeve sodniku posamezniku ni mogoč.

[...]

Spor o glavni stvari in vprašanja za predhodno odločanje

- 23 QB je 20. marca 2014 pri družbi Auto Y GmbH kupil rabljeno motorno vozilo znamke Mercedes-Benz, model C 220 CDI, opremljeno z dizelskim motorjem generacije Euro 5, z 28.591 prevoženimi kilometri, po ceni 29.999 EUR. To vozilo, ki ga je dal na trg proizvajalec avtomobilov, in sicer družba Daimler, je bilo prvič registrirano 15. marca 2013.
- 24 Navedeno vozilo je opremljeno s programsko opremo motorja, s katero se znižuje stopnja vračanja izpušnih plinov, če so zunanje temperature pod določenim pragom, zaradi česar pride do povečanja emisij NOx. Tako je to vračanje popolnoma učinkovito le, če zunanja temperatura ni nižja od tega praga (v nadaljevanju: temperaturno okno). V zvezi s tem je treba navesti, da sta točna zunanja temperatura, pod katero nastopi zmanjšanje te stopnje vračanja, in obseg tega zmanjšanja med strankama v postopku v glavni stvari sporna.
- 25 QB je pri Landgericht Ravensburg (deželno sodišče Ravensburg, Nemčija), ki je predložitveno sodišče, vložil tožbo za povračilo škode, ki naj bi mu jo družba Mercedes-Benz Group povzročila s tem, da je zadevno vozilo opremila z odklopnimi napravami, ki so na podlagi člena 5(2) Uredbe št. 715/2007 prepovedane.
- 26 Stranki v postopku v glavni stvari sta pred tem sodiščem tako razpravljali o tem, ali je zadevno vozilo opremljeno s takimi nezakonitimi napravami, o obsegu morebitne pravice do odškodnine QB in o morebitnem odštetju koristi, ki jih ima QB od uporabe tega vozila, od zneska odškodnine.
- 27 Predložitveno sodišče meni, da je temperaturno okno nezakonita odklopna naprava v smislu člena 3, točka 10, in člena 5(2) Uredbe št. 715/2007. Stopnja vračanja izpušnih plinov zadevnega vozila in s tem učinkovitost sistema za uravnavanje emisij naj bi bili namreč že znižani pri zunanji temperaturi, višji od 0 stopinj Celzija, pri čemer pa je ta temperatura eden od „pogojev, [razumno] pričakovanih pri normalnem delovanju vozila in pri normalni uporabi“, v smislu tega člena 3, točka 10.
- 28 To sodišče tudi meni, da se izjema iz člena 5(2)(a) Uredbe št. 715/2007 na prvi pogled za spor o glavni stvari ne uporablja, ker lahko le neposredno tveganje poškodb, ki pri vožnji vozila pomenijo konkretno nevarnost, upraviči uporabo odklopne naprave (sodba z dne 17. decembra 2020, CLCV in drugi (Odklopna naprava na dizelskem motorju), C-693/18, EU:C:2020:1040, točka 114). Dvomi pa, da temperaturno okno, katerega cilj je preprečiti nabiranje ostankov v motorju in s tem preprečiti njegovo obrabo, ustreza strogim pogojem za uporabo te izjeme.

- 29 Po mnenju predložitvenega sodišča bi bila QB lahko priznana pravica do odškodnine na podlagi člena 823(2) BGB, za katero se zahteva le lahka malomarnost. Vendar ta določba zahteva kršitev zakona, katerega cilj je varstvo druge osebe, kar v skladu s sodno prakso Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče, Nemčija) pomeni, da je namen tega zakona vsaj zaščititi posameznika ali skupino oseb pred kršitvijo določenega pravnega interesa. V zvezi s tem naj bi zadostovalo, da je bil navedeni zakon sprejet z namenom, da se temu posamezniku ali tej skupini oseb zagotovi pravno varstvo, tudi če se nanaša predvsem na varstvo splošnega interesa. Poleg tega naj bi navedena določba zahtevala, da se nevarnost, pred katero naj bi isti zakon podeljeval varstvo, materializira s konkretno škodo in da konkretni oškodovanec ali oškodovanci spadajo na osebno področje uporabe zadevnega zakona. Zato se predložitveno sodišče sprašuje, ali se člen 18(1), člen 26(1) in člen 46 Okvirne direktive ter člen 5(2) Uredbe št. 715/2007 poleg varstva splošnih interesov nanašajo tudi na varstvo interesov posameznika, ki je kupec vozila, ki ni v skladu s pravom Unije, zlasti kadar je to vozilo opremljeno z odklopno napravo, ki je na podlagi zadnje navedene določbe prepovedana.
- 30 V nemški sodni praksi in pravni teoriji naj bi glede teh vprašanj obstajale različne razlage. Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče) naj bi menilo, da so akti Unije, sprejeti za harmonizacijo tehničnih zahtev, ki veljajo za vozila, v glavnem namenjeni visoki ravni varnosti v cestnem prometu ter varovanju zdravja in okolja. Poleg tega naj člen 5 Uredbe št. 715/2007 ne bi bil namenjen varstvu pravice do ekonomske samoodločbe posameznega kupca vozila.
- 31 Več deželnih sodišč pa naj bi, nasprotno, menilo, da je cilj člena 18(1), člena 26(1) in člena 46 Okvirne direktive ter člena 5(2) Uredbe št. 715/2007 tudi individualno varstvo kupca vozila. Eden od ciljev certifikata o skladnosti naj bi bil namreč v skladu s Prilogo IX k Okvirni direktivi to, da proizvajalec vozila kupcu tega vozila zagotovi, da je to vozilo ob izdelavi v skladu s pravnimi določbami, ki veljajo v Uniji. Cilj tega certifikata naj bi bil tudi olajšati upravni postopek registracije in prosti pretok blaga znotraj Unije.
- 32 Če bi se štel, da določbe, navedene v točki 29 te sodbe, varujejo le splošne pravne interese, in ne individualnih interesov kupcev, se predložitveno sodišče poleg tega sprašuje, ali bi načelo učinkovitosti lahko zahtevalo, da se vsako krivdno ravnanje proizvajalca avtomobilov, naj bo namerno ali iz malomarnosti, ker je ta proizvajalec dal na trg vozila, opremljena z odklopno napravo, ki je na podlagi člena 5 Uredbe št. 715/2007 nezakonita, kaznuje z možnostjo zadevnega kupca, da uveljavlja pravico do odškodnine, ki temelji na deliktne odgovornosti tega proizvajalca.
- 33 V zvezi s tem po mnenju Landgericht Stuttgart (deželno sodišče v Stuttgartu, Nemčija) uporaba člena 823(2) BGB temelji na dejstvu, da bi bilo treba v interesu učinkovite uporabe prava Unije za upoštevne določbe prava Unije določiti sankcije civilnega prava.
- 34 Če bi QB lahko imel pravico do odškodnine na podlagi člena 823(2) BGB, se predložitveno sodišče sprašuje, ali je za zagotovitev praktičnega učinka določb prava Unije, ki se uporabljajo v obravnavanem primeru, potrebno, da se koristi iz uporabe zadevnega vozila pri tej pravici do odškodnine ne upošteva ali da se upošteva le v omejenem obsegu. To vprašanje naj bi bilo tudi predmet različnih stališč v nemški sodni praksi in teoriji, vključno z vplivom, ki bi ga v zvezi s tem upoštevanjem lahko imela prepoved neupravičene obogatitve.
- 35 V zvezi s tem naj bi Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče) po eni strani menilo, da oškodovanec ob upoštevanju prepovedi neupravičene obogatitve, ki jo določa nemško odškodninsko pravo, ne sme biti postavljen v boljši položaj od tistega, v katerem bi bil brez škodnega dogodka, in po drugi strani, da se morajo pri pravici do odškodnine upoštevati le

koristi, povezane s tem dogodkom, ne da bi bil povzročitelj škode neprimerno razbremenjen. Po drugi strani naj bi več deželnih sodišč menilo, da je korist od uporabe vozila, opremljenega z nezakonito odklopno napravo, mogoče odšteti od pravice do odškodnine.

- 36 Nazadnje, predložitveno sodišče, ki v zadevi v glavni stvari odloča v sestavi sodnika posameznika, poudarja, da mora v skladu s členom 348(3), prvi stavek, točki 1 in 2, ZPO prvotni sodnik posameznik spor odstopiti civilnemu senatu, da ga ta prevzame, kadar se v zadevi pojavijo posebne dejanske ali pravne težave ali če je ta načelnega pomena. V zvezi s tem naj sodnik posameznik ne bi imel nobene diskrecijske pravice. Natančneje, iz sodne prakse Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče) naj bi izhajalo, da če sodnik posameznik pri Sodišču vloži predlog za sprejetje predhodne odločbe, ne da bi prej spor odstopil civilnemu senatu, da ga ta prevzame, ta sodnik krši ustavno načelo zakonitega sodnika iz člena 101(1), drugi stavek, Grundgesetz (nemška ustava).
- 37 Predložitveno sodišče pa meni, da člen 267, drugi odstavek, PDEU nasprotuje taki obveznosti odstopitve zadeve civilnemu senatu. Res je, da je Sodišče v sodbi z dne 13. decembra 2018, Rittinger in drugi (C-492/17, EU:C:2018:1019), razsodilo, da je predlog za sprejetje predhodne odločbe sodnika posameznika z vidika prava Unije dopusten, ne glede na to, ali so bila nacionalna postopkovna pravila spoštovana. Vendar naj Sodišče ne bi preučilo vprašanja, ali ta člen 267, drugi odstavek, nasprotuje nacionalni določbi, ki omejuje možnost vložitve takega predloga pri njem.
- 38 V teh okoliščinah je Landesgericht 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 [Okvirne direktive] 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 zahtevek 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 naklepne) 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 prvo, drugo, tretje in četrto vprašanje za predhodno odločanje:

5. Ali ni združljivo s pravom Unije, če mora kupec vozila, ki od proizvajalca na podlagi deliktnega 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 sprejeti, da se pri izračunu odškodnine upošteva korist iz dejanske uporabe vozila?

Če je odgovor nikalen:

6. Ali ni združljivo s pravom Unije, če se ta korist iz uporabe 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 prvo, drugo, tretje, četrto, peto in šesto vprašanje 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 za izdajo predložitvenih sklepov ne uporablja?“

Predloga za ponovno odprtje ustnega dela postopka

- 39 Nemška vlada in družba Mercedes-Benz Group sta po predstavitvi sklepnih predlogov generalnega pravobranilca z vlogama, vloženima v sodnem tajništvu Sodišča 11. oziroma 14. julija 2022, predlagali, naj se na podlagi člena 83 Poslovnika Sodišča odredi ponovno odprtje ustnega dela postopka.
- 40 Družba Mercedes-Benz Group v utemeljitev svojega predloga v bistvu trdi, da je generalni pravobranilec v točki 49 sklepnih predlogov napačno menil, da posest vozila, ki ne spoštuje določb prava Unije na področju varstva okolja zaradi emisij plinastih onesnaževal, ki presegajo določene mejne vrednosti, temu kupcu povzroča nepremoženjsko škodo. Obstoja morebitne nepremoženjske škode naj nacionalno sodišče ne bi izpostavilo, stranki pa naj o njem ne bi razpravljali.
- 41 Nemška vlada v svojem predlogu v bistvu po eni strani trdi, da sklepni predlogi generalnega pravobranilca temeljijo na novih elementih, o katerih stranki še nista razpravljali, ker se nanašajo na Prilogo IX k Okvirni direktivi in točko 0 te priloge. Po drugi strani ta vlada izpodbija veljavnost te točke 0.
- 42 Poleg tega navedena vlada podaja svoje nestrinjanje s sklepnimi predlogi generalnega pravobranilca, ker naj v njih ne bi bila upoštevana razmerja, ki obstajajo med Okvirno direktivo in Direktivo 1999/44/ES 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). Po eni strani naj ne bi bilo združljivo s splošno sistematiko zadnjenavedene direktive, če bi se potrošniku priznala pravica do odškodnine zgolj zaradi malomarnosti. Po drugi strani naj certifikata o skladnosti v smislu Okvirne direktive ne bi bilo mogoče šteti za enakovrednega garanciji proizvajalca.

- 43 V zvezi s tem je treba opozoriti, prvič, da Statut Sodišča Evropske unije in Poslovník zainteresiranim subjektom iz člena 23 tega statuta ne dajeta možnosti, da predložijo stališča v odgovor na sklepne predloge generalnega pravobranilca (sodba z dne 16. novembra 2021, Prokuratura Rejonowa w Mińsku Mazowieckim in drugi, od C-748/19 do C-754/19, EU:C:2021:931, točka 30 in navedena sodna praksa).
- 44 Drugič, v skladu s členom 252, drugi odstavek, PDEU mora generalni pravobranilec popolnoma nepristransko in neodvisno javno predstaviti obrazložene sklepne predloge o zadevah, pri katerih se v skladu s Statutom Sodišča Evropske unije zahteva njegovo sodelovanje. Sodišča ne zavezujejo niti ti sklepni predlogi niti obrazložitev, na podlagi katere je generalni pravobranilec prišel do njih. Zato nestrinjanje zainteresiranega subjekta s sklepnimi predlogi generalnega pravobranilca, ne glede na vprašanja, ki jih ta v njih obravnava, samo po sebi ne more biti razlog, ki bi upravičeval ponovno odprtje ustnega dela postopka (sodba z dne 16. novembra 2021, Prokuratura Rejonowa w Mińsku Mazowieckim in drugi, od C-748/19 do C-754/19, EU:C:2021:931, točka 31 in navedena sodna praksa).
- 45 Res je, da lahko Sodišče v skladu s členom 83 Poslovníka po opredelitvi generalnega pravobranilca kadar koli odredi ponovno odprtje ustnega dela postopka, zlasti če meni, da zadeva ni dovolj razjasnjena, ali če stranka po koncu ustnega dela postopka navede novo dejstvo, ki je odločilno za odločitev Sodišča, ali če je treba v zadevi odločiti na podlagi trditve, o kateri zadevne stranke niso razpravljale.
- 46 Vendar Sodišče v obravnavanem primeru poudarja, da ima na voljo vse potrebne elemente za odločitev in da o tej zadevi ni treba odločiti na podlagi trditve, o kateri zadevne stranke niso razpravljale. Nazadnje, predloga za ponovno odprtje ustnega dela postopka, navedena v točki 39 te sodbe, ne razkrivata nobenega novega dejstva, ki bi lahko odločilno vplivalo na odločitev, ki jo mora Sodišče v tej zadevi sprejeti.
- 47 V teh okoliščinah Sodišče po opredelitvi generalnega pravobranilca meni, da ni treba odrediti ponovnega odprtja ustnega dela postopka.

Vprašanja za predhodno odločanje

Dopustnost

- 48 Predložitveno sodišče s sedmim vprašanjem v bistvu sprašuje, ali je treba člen 267, drugi odstavek, PDEU razlagati tako, da nasprotuje nacionalni ureditvi, v skladu s katero mora sodnik posameznik, med drugim zaradi načelne pomembnosti zadeve, o kateri odloča, to zadevo odstopiti civilnemu senatu, sestavljenemu iz treh sodnikov, in se odpovedati temu, da v okviru navedene zadeve pri Sodišču vloží predlog za sprejetje predhodne odločbe.
- 49 Družba Mercedes-Benz Group trdi, da je to vprašanje nedopustno, ker Sodišče v okviru predloga za sprejetje predhodne odločbe, vloženega na podlagi člena 267 PDEU, ni pristojno za odločanje o združljivosti nacionalnega prava s pravom Unije.
- 50 Nemška vlada trdi, da odgovor Sodišča na navedeno vprašanje ni potreben, da bi predložitveno sodišče lahko odločilo o sporu o glavni stvari.

- 51 Po mnenju Komisije vprašanje, ali nacionalno pravo sodišču posamezniku omogoča, da pri Sodišču vloži predlog za sprejetje predhodne odločbe, ni upoštevno za odločanje o tem sporu, ki se nanaša na obstoj pravice do odškodnine, ki jo kupec vozila uveljavlja proti proizvajalcu avtomobilov, ker je v tem vozilu odklopna naprava, ki je na podlagi člena 5(2) Uredbe št. 715/2007 prepovedana. Poleg tega naj bi bilo to vprašanje hipotetično, ker naj bi iz predložitvene odločbe izhajalo, da v okviru spora o glavni stvari ob predložitvi zadeve Sodišču ni bila vložena pritožba.
- 52 Opozoriti je treba, da je v skladu z ustaljeno sodno prakso v okviru sodelovanja med Sodiščem in nacionalnimi sodišči, ki ga določa člen 267 PDEU, le nacionalno sodišče, ki odloča o sporu in ki mora prevzeti odgovornost za sodno odločbo, ki bo izdana, pristojno, da ob upoštevanju posebnosti zadeve presodi potrebo po predhodni odločbi, da bi lahko izdalo sodbo, in tudi upoštevnost vprašanj, ki jih postavi Sodišču. Zato je Sodišče, kadar se predložena vprašanja nanašajo na razlago prava Unije, načeloma dolžno odločiti (sodba z dne 15. julija 2021, *The Department for Communities in Northern Ireland, C-709/20*, EU:C:2021:602, točka 54 in navedena sodna praksa).
- 53 Iz tega sledi, da za vprašanja, ki se nanašajo na pravo Unije, velja domneva upoštevnosti. Sodišče lahko zavrne odločanje o vprašanju nacionalnega sodišča za predhodno odločanje samo, če je očitno, da zahtevana razlaga prava Unije nima nobene zveze z dejanskim stanjem ali predmetom spora o glavni stvari, če je problem hipotetičen ali če Sodišče nima na voljo dejanskih in pravnih elementov, ki so potrebni, da bi lahko na postavljena vprašanja dalo koristne odgovore (sodba z dne 24. novembra 2020, *Openbaar Ministerie (Ponarejanje listin), C-510/19*, EU:C:2020:953, točka 26 in navedena sodna praksa).
- 54 V obravnavanem primeru je treba ugotoviti, da se sedmo vprašanje nanaša na razlago člena 267, drugi odstavek, PDEU in da predložitveno sodišče ni pojasnilo, zakaj je razlaga te določbe nujna za to, da mu omogoči odločiti v sporu, ki mu je predložen. Navedlo je namreč le, da bi bilo mogoče pristojnost sodnika posameznika za predložitev tega predloga za sprejetje predhodne odločbe pri Sodišču izpodbijati. Vendar pa ni pojasnilo, kakšen vpliv na predložitveno odločbo ali – odvisno od primera – na odločbo, s katero se postopek konča, bi imela morebitna kršitev postopka, ki bi izhajala iz dejstva, da je Sodišču predlog za sprejetje poslal sodnik posameznik, ne da bi zadevo o glavni stvari odstopil kolegijski sestavi sodišča. Natančneje, iz predložitvene odločbe ni razvidno, da bi bila ta v tej fazi postopka predmet pritožbe, v okviru katere bi se zatrjevalo, da je pri njej podana taka kršitev.
- 55 Zato je treba sedmo vprašanje razglasiti za nedopustno.

Vsebinska obravnava

Uvodne ugotovitve

- 56 Na prvem mestu, opozoriti je treba, da je v členu 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007 „odklopna naprava“ opredeljena kot „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, [razumno] pričakovanimi pri normalnem delovanju vozila in pri normalni uporabi“.

- 57 V obravnavanem primeru je iz predloga za sprejetje predhodne odločbe razvidno, da je bilo s programsko opremo iz točke 24 te sodbe vzpostavljeno temperaturno okno, zaradi katerega je vračanje izpušnih plinov popolnoma učinkovito le, če zunanja temperatura ne pade pod določen prag. V zvezi s tem predložitveno sodišče pojasnjuje, da naj bi bili stopnja vračanja izpušnih plinov in s tem učinkovitost sistema za uravnavanje emisij znižani že pri zunanji temperaturi, ki je višja od 0 stopinj Celzija, torej temperaturi, ki spada pod pogoje, ki so razumno pričakovani pri normalnem delovanju vozila in pri normalni uporabi v smislu člena 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007.
- 58 Sodišče je v zvezi s temperaturnim oknom, ki je bilo podobno temu iz postopka v glavni stvari, razsodilo, da je treba člen 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007 v povezavi s členom 5(1) te uredbe razlagati tako, da je naprava, ki upoštevanje mejnih vrednosti emisij, določenih z navedeno uredbo, zagotavlja le, kadar je zunanja temperatura med 15 in 33 stopinjami Celzija ter kadar je nadmorska višina vožnje nižja od 1000 metrov, „odklopna naprava“ v smislu tega člena 3, točka 10 (glej v tem smislu sodbo z dne 14. julija 2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, točka 47).
- 59 V zvezi s tem predložitveno sodišče poudarja, da sta točna zunanja temperatura, pod katero pride do zmanjšanja stopnje vračanja izpušnih plinov, in obseg tega zmanjšanja med strankama v postopku v glavni stvari sporna. Vendar je treba opozoriti, da je v okviru postopka iz člena 267 PDEU, ki temelji na jasni ločitvi nalog med nacionalnimi sodišči in Sodiščem, zgolj nacionalno sodišče pristojno za ugotavljanje in presojo dejanskega stanja spora o glavni stvari ter za razlago in uporabo nacionalnega prava (sodba z dne 14. julija 2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, točka 29 in navedena sodna praksa). Predložitveno sodišče mora torej po potrebi odločiti, ali glede na pojasnila v sodni praksi, navedeni v točki 58 te sodbe, programska oprema iz točke 24 navedene sodbe pomeni „odklopno napravo“ v smislu člena 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007.
- 60 Na drugem mestu, v skladu s členom 5(2) Uredbe št. 715/2007 je uporaba odklopnih naprav, ki zmanjšujejo učinkovitost sistemov za uravnavanje emisij, prepovedana. Vendar ima ta prepoved tri izjeme, med katerimi je tista iz tega člena 5(2)(a), ki je po mnenju predložitvenega sodišča edina upoštevana. Ta se nanaša na primer, ko je „potreba po napravi upravičena zaradi zaščite motorja pred okvarami ali poškodbami in varnega delovanja vozila“.
- 61 Ker člen 5(2)(a) Uredbe št. 715/2007 določa izjemo od prepovedi uporabe odklopnih naprav, ki zmanjšujejo učinkovitost sistemov za uravnavanje emisij, ga je treba razlagati ozko (sodba z dne 14. julija 2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, točka 50).
- 62 Iz besedila te določbe je razvidno, da mora biti potreba po odklopni napravi, da bi bila zajeta z izjemo, ki je v tej določbi določena, upravičena ne le z vidika zaščite motorja pred okvarami ali poškodbami, ampak tudi zaradi varnega delovanja vozila. Ob upoštevanju uporabe prirednega veznika „in“ v navedeni določbi je treba namreč to določbo razlagati tako, da sta pogoja, ki ju določa, kumulativna (sodba z dne 14. julija 2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, točka 61).
- 63 V zvezi s tem bi prepoved iz tega člena 5(2), prvi stavek, izgubila ves pomen in polni učinek, če bi proizvajalci smeli vozila opremljati s takimi odklopnimi napravami z edinim ciljem zaščite motorja pred nalaganjem oblog in staranjem (glej v tem smislu sodbo z dne 17. decembra 2020, CLCV in drugi (Odklopna naprava na dizelskem motorju), C-693/18, EU:C:2020:1040, točka 113).

- 64 Zato je programsko opremo, kakršna je ta v postopku v glavni stvari, če jo je treba opredeliti kot odklopno napravo, mogoče upravičiti na podlagi te izjeme le, če se dokaže, da je ta naprava strogo potrebna za preprečevanje tako hudega neposrednega tveganja okvare ali poškodbe motorja – ki nastane zaradi napake dela sistema za vračanje izpušnih plinov – da povzroča konkretno nevarnost pri vožnji vozila, opremljenega z navedeno napravo (glej v tem smislu sodbo z dne 14. julija 2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, točka 62).
- 65 Poleg tega je Sodišče v zvezi s temperaturnim oknom, ki je podobno tistemu iz postopka v glavni stvari, razsodilo, da čeprav člen 5(2)(a) Uredbe št. 715/2007 za uporabo izjeme iz te določbe formalno ne določa drugih pogojev, bi bila odklopna naprava, ki bi morala, da bi bil motor zaščiten pred okvarami ali poškodbami in da bi se zagotovilo varno delovanje vozila, v normalnih pogojih vožnje delovati večji del leta, očitno v nasprotju s ciljem, ki mu sledi ta uredba in od katerega je v skladu z navedeno določbo dovoljeno odstopati le v zelo posebnih okoliščinah, in bi pomenila nesorazmerno kršitev samega načela omejevanja emisij dušikovega oksida (NOx) iz vozil (sodba z dne 14. julija 2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, točka 63).
- 66 Sodišče je tako ugotovilo, da take odklopne naprave ni mogoče upravičiti na podlagi te določbe. Če bi se namreč dopustilo, da za tako odklopno napravo lahko velja izjema iz navedene določbe, bi to privedlo do tega, da bi se ta izjema v dejanskih pogojih za vožnjo, ki prevladujejo na ozemlju Unije, uporabljala večji del leta, tako da bi se lahko načelo prepovedi takih odklopnih naprav, določeno v navedenem členu 5(2), prvi stavek, v praksi manj pogosto uporabljalo kot navedena izjema (sodba z dne 14. julija 2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, točki 64 in 65).
- 67 Predložitveno sodišče mora opraviti presojo dejstev, ki je potrebna za uporabo pogojev, navedenih v točkah od 60 do 66 te sodbe.

Prvo in drugo vprašanje

- 68 Predložitveno sodišče s prvim in drugim vprašanjem, na kateri je treba odgovoriti skupaj, v bistvu sprašuje, ali je treba člen 18(1), člen 26(1) in člen 46 Okvirne direktive v povezavi s členom 5(2) Uredbe št. 715/2007 razlagati tako, da poleg splošnih interesov varujejo individualne interese posameznega kupca motornega vozila v razmerju do proizvajalca tega vozila, kadar je to vozilo opremljeno s prepovedano odklopno napravo v smislu zadnjenavedene določbe.
- 69 Iz predloga za sprejetje predhodne odločbe je razvidno, da je razlog za ti vprašanji dejstvo, da se po mnenju tega sodišča za to, da posamezni kupec motornega vozila, ki ni v skladu s pravom Unije, uveljavlja pravico do odškodnine iz člena 823(2) BGB, zahteva kršitev zakona, namenjenega varstvu druge osebe.
- 70 V zvezi s členom 5(2) Uredbe št. 715/2007 je treba opozoriti, da je cilj te uredbe, kot je razvidno iz njenih uvodnih izjav 1 in 6, zagotoviti visoko raven varstva okolja in, natančneje, znatno zmanjšanje emisij NOx iz dizelskih motornih vozil zaradi izboljšanja kakovosti zraka in spoštovanja mejnih vrednosti za onesnaževanje (sodba z dne 14. julija 2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, točka 43 in navedena sodna praksa). Namen prepovedi uporabe odklopnih naprav, ki zmanjšajo učinkovitost sistemov za uravnavanje emisij, iz člena 5(2), prvi stavek, te uredbe je ravno omejitev emisij plinastih onesnaževal in s tem prispevanje k cilju varstva okolja, ki mu sledi ista uredba (glej v tem smislu sodbo z dne 8. novembra 2022, Deutsche Umwelthilfe (Homologacija motornih vozil), C-873/19, EU:C:2022:857, točka 57).

- 71 Zato je treba ugotoviti, da ta zadnjenavedena določba tako kot uredba, v katero se umešča, sledi splošnemu cilju zagotavljanja visoke ravni varstva okolja.
- 72 Kot je generalni pravobranilec navedel v točki 40 sklepnih predlogov, obveznost proizvajalcev, določena v členu 4(3) Uredbe št. 715/2007, da kupcu vozila ob nakupu predložijo dokument, v katerem so navedeni podatki o emisiji ogljikovega dioksida in porabi goriva, spada v okvir sledenja temu splošnemu cilju. Namen te obveznosti je namreč, kot je mogoče sklepati iz uvodne izjave 17 te uredbe, da potrošniki in uporabniki takrat, ko se odločajo o nakupu, prejmejo objektivno in natančno informacijo glede večjega ali manjšega onesnaževanja vozila.
- 73 Vendar je treba za odgovor na prvo in drugo vprašanje Uredbo št. 715/2007 postaviti v kontekst, v katerega se umešča. V zvezi s tem je treba člen 5 te uredbe preučiti ne le glede na različne določbe navedene uredbe, ampak tudi glede na regulativni okvir homologacije motornih vozil v Uniji, v katerega spada ta uredba (glej v tem smislu sodbo z dne 17. decembra 2020, CLCV in drugi (Odklopna naprava na dizelskem motorju), C-693/18, EU:C:2020:1040, točka 75).
- 74 V členu 3, točka 5, Okvirne direktive je bila „ES-homologacija“ motornega vozila, kot je ta v postopku v glavni stvari, opredeljena kot „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 [okvirne direktive] ali regulativnih aktov iz Priloge IV ali Priloge XI“ k navedeni okvirni direktivi. Ta priloga IV, naslovljena „Seznam regulativnih aktov, ki določajo zahteve za ES-homologacijo vozila“, se je v delu I, naslovljenem „Seznam regulativnih aktov za ES-homologacijo vozil, izdelanih v neomejenih serijah“, glede „[e]misije (Euro 5 in 6) – lahka tovorna vozila/dostop do informacij“ sklicevala na Uredbo št. 715/2007.
- 75 Prav tako je treba opozoriti, da je člen 4(3), prvi pododstavek, Okvirne direktive določal, da države članice registrirajo ali dovolijo prodajo ali začetek uporabe le tistih vozil, ki izpolnjujejo zahteve iz te okvirne direktive.
- 76 Nazadnje, člen 4(1) Uredbe št. 715/2007 določa, da morajo proizvajalci dokazati, da so vsa nova vozila, ki so bila prodana, registrirana ali so se začela uporabljati v Uniji, homologirana v skladu s to uredbo in njenimi izvedbenimi ukrepi.
- 77 Iz določb, navedenih v točkah od 74 do 76 te sodbe, na eni strani izhaja, da je za vozila, ki spadajo na področje uporabe Okvirne direktive, potrebna homologacija, in na drugi strani, da se ta homologacija lahko podeli le, če zadevni tip vozila izpolnjuje določbe Uredbe št. 715/2007, zlasti tiste glede emisij, med katerimi je člen 5 te uredbe (sodba z dne 14. julija 2022, Porsche Inter Auto in Volkswagen, C-145/20, EU:C:2022:572, točka 52).
- 78 Poleg teh zahtev glede ES-homologacije, ki veljajo za proizvajalce, morajo ti posameznim kupcem vozila izdati tudi certifikat o skladnosti. Člen 18(1) Okvirne direktive je namreč določal, da proizvajalci kot imetniki ES-homologacije vozila dostavijo certifikat o skladnosti, ki spremlja vsako vozilo – bodisi dokončano, nedodelano ali dodelano – izdelano skladno s homologiranim tipom vozila.
- 79 V skladu s členom 26(1) te okvirne direktive pa je ta certifikat obvezen za registracijo in prodajo ali začetek uporabe vozila. To obveznost je mogoče pojasniti z okoliščino, da navedeni certifikat v skladu z opredelitvijo iz člena 3, točka 36, navedene okvirne direktive „izda proizvajalec in [z njim] potrjuje, da je vozilo iz serije, homologirane v skladu [z isto okvirno direktivo], ob izdelavi skladno z vsemi regulativnimi akti“.

- 80 Poleg tega morajo poleg cilja vzpostavitve in delovanja notranjega trga, za katerega je značilna lojalna konkurenca med proizvajalci, ki mu sledi člen 46 Okvirne direktive, kazni iz tega člena zagotavljati tudi, da ima kupec vozila certifikat o skladnosti, ki mu v skladu s Prilogo IX k tej okvirni direktivi omogoča, da to vozilo registrira v kateri koli državi članici, ne da bi moral predložiti dodatne tehnične dokumente (sodba z dne 4. oktobra 2018, Komisija/Nemčija, C-668/16, EU:C:2018:802, točka 87).
- 81 Kadar posamezni kupec kupi vozilo, ki spada v serijo homologiranega tipa vozila in mu je zato priložen certifikat o skladnosti, lahko tako razumno pričakuje, da bosta v zvezi s tem vozilom Uredba št. 715/2007 in med drugim njen člen 5 spoštovana (glej v tem smislu sodbo z dne 14. julija 2022, Porsche Inter Auto in Volkswagen, C-145/20, EU:C:2022:572, točka 54).
- 82 Zato iz določb Okvirne direktive, navedenih v točkah od 78 do 80 te sodbe, izhaja, da ta okvirna direktiva vzpostavlja neposredno povezavo med proizvajalcem avtomobilov in posameznim kupcem motornega vozila, katere namen je temu kupcu zagotoviti, da je to vozilo v skladu z upošteveno zakonodajo Unije. Natančneje, ker mora proizvajalec vozila pri izdaji certifikata o skladnosti posameznemu kupcu tega vozila za registracijo in prodajo ali začetek uporabe tega vozila spoštovati zahteve, ki izhajajo iz člena 5 Uredbe št. 715/2007, ta certifikat omogoča zaščito tega kupca pred nespoštovanjem obveznosti tega proizvajalca, da na trg da vozila, ki so v skladu s to določbo.
- 83 Ni pa izključeno, da lahko tip vozila, ki ga zajema ES-homologacija, s katero je omogočeno, da se to vozilo uporablja na cestah, prvotno homologira organ, pristojen za homologacijo, ne da bi se mu razkrila prisotnost programske opreme iz točke 24 te sodbe. V zvezi s tem Okvirna direktiva predvideva položaj, v katerem se nedovoljenost dela vozila, na primer glede na zahteve iz člena 5 Uredbe št. 715/2007, odkrije šele po tej homologaciji. Tako člen 8(6) te okvirne direktive določa, da lahko ta organ homologacijo vozila prekliče. Poleg tega iz člena 13(1), prvi in tretji stavek, navedene okvirne direktive izhaja, da če proizvajalec državo članico, ki je podelila ES-homologacijo, obvesti o spremembi podatkov v opisni dokumentaciji, lahko ta država članica, če je to potrebno, v posvetovanju s proizvajalcem odloči, da bo podelila novo ES-homologacijo (glej v tem smislu sodbo z dne 14. julija 2022, Porsche Inter Auto in Volkswagen, C-145/20, EU:C:2022:572, točka 56). Nazadnje, člen 30(1) iste okvirne direktive je določal, da če država članica, ki je podelila ES-homologacijo, ugotovi neskladnost s tipom vozila, ki ga je homologirala, mora sprejeti potrebne ukrepe, vključno s preklicem homologacije, kadar je to potrebno, da zagotovi uskladitev proizvedenih vozil s tem tipom.
- 84 Zato lahko nezakonitost odklopne naprave, s katero je opremljeno motorno vozilo in ki je odkrita po ES-homologaciji tega vozila, omaje veljavnost te homologacije in s tem veljavnost certifikata o skladnosti, ki naj bi potrjeval, da to vozilo, ki spada v homologirano serijo, ob izdelavi izpolnjuje zahteve vseh regulativnih aktov. Ob upoštevanju pravila iz člena 26(1) Okvirne direktive lahko ta nezakonitost med drugim povzroči negotovost glede možnosti registracije, prodaje ali začetka uporabe navedenega vozila in navsezadnje tako povzroči škodo kupcu vozila, ki ima nezakonito odklopno napravo.
- 85 Glede na zgoraj navedeno je treba na prvo in drugo vprašanje odgovoriti, da je treba člen 18(1), člen 26(1) in člen 46 Okvirne direktive v povezavi s členom 5(2) Uredbe št. 715/2007 razlagati tako, da poleg splošnih interesov varujejo individualne interese posameznega kupca motornega vozila v razmerju do proizvajalca tega vozila, kadar je to vozilo opremljeno s prepovedano odklopno napravo v smislu zadnjenavedene določbe.

Tretje in četrto vprašanje

- 86 Ob upoštevanju odgovora na prvo in drugo vprašanje na tretje in četrto vprašanje ni treba odgovoriti.

Peto in šesto vprašanje

- 87 Predložitveno sodišče s petim in šestim vprašanjem, ki ju je treba obravnavati skupaj, v bistvu sprašuje, ali je treba pravo Unije razlagati tako, da v okviru povračila škode, povzročene kupcu vozila, opremljenega z odklopno napravo, ki je v smislu člena 5(2) Uredbe št. 715/2007 prepovedana, nasprotuje temu, da se korist, ki izhaja iz dejanske uporabe tega vozila, odšteje od povračila nakupne cene navedenega vozila, in če to ni tako, ali nasprotuje temu, da se ta korist izračuna na podlagi polne nakupne cene istega vozila.
- 88 V zvezi s tem je treba ugotoviti, kot je razvidno iz odgovora na prvo in drugo vprašanje, da člen 18(1), člen 26(1) in člen 46 Okvirne direktive v povezavi s členom 5(2) Uredbe št. 715/2007 varujejo individualne interese posameznega kupca motornega vozila v razmerju do proizvajalca tega vozila, kadar je to vozilo opremljeno s prepovedano odklopno napravo v smislu zadnjenavedene določbe.
- 89 Tako iz teh določb izhaja, da ima posamezni kupec motornega vozila v razmerju do proizvajalca tega vozila pravico, da navedeno vozilo ni opremljeno s prepovedano odklopno napravo v smislu člena 5(2) te uredbe.
- 90 Poleg tega, kot je bilo v bistvu že navedeno v točki 80 te sodbe, morajo države članice na podlagi člena 46 Okvirne direktive določiti kazni, ki se uporabijo v primeru nespoštovanja določb te direktive. Te kazni morajo biti učinkovite, sorazmerne in odvračilne. Dalje, v skladu s členom 13(1) Uredbe št. 715/2007 države članice določijo pravila o kaznih za kršitve določb te uredbe. Te kazni morajo biti učinkovite, sorazmerne in odvračilne.
- 91 V teh okoliščinah je treba ugotoviti, da iz člena 18(1), člena 26(1) in člena 46 Okvirne direktive v povezavi s členom 5(2) Uredbe št. 715/2007 izhaja, da morajo države članice določiti, da ima kupec motornega vozila, opremljenega s prepovedano odklopno napravo v smislu člena 5(2) te uredbe, pravico do odškodnine od proizvajalca tega vozila, če je navedena naprava temu kupcu povzročila škodo.
- 92 Ker ni določb prava Unije, ki bi določale pravila, kako kupci, ki jih pridobitev takega vozila zadeva, pridobijo odškodnino, mora ta pravila določiti vsaka država članica.
- 93 Vendar pa nacionalna zakonodaja, ki v praksi kupcu motornega vozila onemogoča ali pretirano otežuje pridobitev ustrezne odškodnine za škodo, ki mu je bila povzročena s tem, da je proizvajalec tega vozila kršil prepoved iz člena 5(2) Uredbe št. 715/2007, ne bi bila v skladu z načelom učinkovitosti.
- 94 S tem pridržkom je smotrno opozoriti, da so nacionalna sodišča upravičena zagotoviti, da varstvo pravic, zagotovljenih s pravnim redom Unije, ne povzroči neupravičene obogatitve upravičencev (sodba z dne 25. marca 2021, Balgarska Narodna Banka, C-501/18, EU:C:2021:249, točka 125).

- 95 V obravnavanem primeru mora predložitveno sodišče preveriti, ali odštetje koristi, ki izhaja iz dejanske uporabe zadevnega vozila, zadevnemu kupcu zagotavlja ustrezno odškodnino, če je dokazano, da je ta utrpel škodo, povezano s tem, da je bila v to vozilo nameščena prepovedana odklopna naprava v smislu člena 5(2) Uredbe št. 715/2007.
- 96 Zato je treba na peto in šesto vprašanje odgovoriti, da je treba pravo Unije razlagati tako, da je treba ob neobstoju določb tega prava s tega področja v pravu zadevne države članice določiti pravila za povrnitev škode, ki je bila dejansko povzročena kupcu vozila, opremljenega s prepovedano odklopno napravo v smislu člena 5(2) Uredbe št. 715/2007, pod pogojem, da je ta odškodnina ustrezna glede na nastalo škodo.

Stroški

- 97 Ker je ta postopek za stranki v postopku v glavni stvari ena od stopenj v postopku pred predložitvenim sodiščem, to odloči o stroških. Stroški za predložitev stališč Sodišču, ki niso stroški omenjenih strank, se ne povrnejo.

Iz teh razlogov je Sodišče (veliki senat) razsodilo:

- 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 z Uredbo Komisije (ES) št. 385/2009 z dne 7. maja 2009, v povezavi 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**

je treba razlagati tako, da

poleg splošnih interesov varujejo individualne interese posameznega kupca motornega vozila v razmerju do proizvajalca tega vozila, kadar je to vozilo opremljeno s prepovedano odklopno napravo v smislu zadnjenavedene določbe.

- 2. Pravo Unije je treba razlagati tako, da je treba ob neobstoju določb tega prava s tega področja v pravu zadevne države članice določiti pravila za povrnitev škode, ki je bila dejansko povzročena kupcu vozila, opremljenega s prepovedano odklopno napravo v smislu člena 5(2) Uredbe št. 715/2007, pod pogojem, da je ta odškodnina ustrezna glede na nastalo škodo.**

Podpisi