Zbornik sudske prakse

MIŠLJENJE NEZAVISNOG ODVJETNIKA
ATHANASIOSA RANTOSA
od 2. lipnja 2022.[1]

Predmet C-100/21

QB
protiv
Mercedes Benz Group AG, prije Daimler AG

(zahtjev za prethodnu odluku koji je uputio Landgericht Ravensburg (Zemaljski sud u Ravensburgu, Njemačka))

„Zahtjev za prethodnu odluku – Usklađivanje zakonodavstava – Direktiva 2007/46/EZ – Homologacija tipa motornih vozila – Članak 18. stavak 1., članak 26. stavak 1. i članak 46. – Uredba br. 715/2007 – Članak 5. stavak 2. – Dizelski motor – Emisije onečišćujućih tvari – Smanjenje emisija dušikova oksida ograničeno ‚temperaturnim okvirom' – Poremećajni uređaj – Zaštita interesa pojedinačnog kupca vozila opremljenog nedopuštenim poremećajnim uređajem – Pravo na naknadu štete od proizvođača automobila po osnovi izvanugovorne odgovornosti – Način izračuna naknade štete – Načelo djelotvornosti – Članak 267. UFEU-a – Mogućnost suca pojedinca da Sudu uputi zahtjev za prethodnu odluku"

I. Uvod

1. Ovaj zahtjev za prethodnu odluku ulazi u okvir predmeta koji su podneseni Sudu i odnose se na nepoštovanje odredaba prava Europske unije o emisijama onečišćujućih plinova, osobito dušikova oksida (NOx) iz dizelskih vozila. Sud se u tom pogledu, među ostalim, već izjasnio u presudi od 17. prosinca 2020., CLCV i dr. (Poremećajni uređaj na dizelskom motoru) (C-693/18, u daljnjem tekstu: presuda CLCV, EU:C:2020:1040), o definiciji „poremećajnog uređaja" u smislu članka 3. točke 10. Uredbe (EZ) br. 715/2007[2] i o uvjetima za odobravanje takvog uređaja, s obzirom na članak 5. stavak 2. točku (a) te uredbe. Osim toga, predmeti C-128/20, GSMB Invest, C-134/20, Volkswagen kao i C-145/20, Porsche Inter Auto i Volkswagen, za koje sam iznio zajedničko mišljenje 23. rujna 2021.[3], odnose se na usklađenost s pravom Unije „temperaturnog okvira" uspostavljenog softverom ugrađenim u upravljačko računalo kojim su dotična vozila opremljena.

[1] Izvorni jezik: francuski

[2] Uredba Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2007. o homologaciji tipa motornih vozila u odnosu na emisije iz lakih osobnih i gospodarskih vozila (Euro 5 i Euro 6) i pristupu podacima za popravke i održavanje vozila (SL 2007., L 171, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 13., svezak 30., str. 284.), kako je izmijenjena Uredbom Komisije (EZ) br. 692/2008 od 18. srpnja 2008. (SL 2008., L 199, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 13., svezak 24., str. 133.) (u daljnjem tekstu: Uredba br. 715/2007)

[3] Mišljenje u predmetima GSMB Invest, Volkswagen i Porsche Inter Auto i Volkswagen (C-128/20, C-134/20 i C-145/20, EU:C:2021:758). U trenutku sastavljanja ovog mišljenja Sud još nije odlučio u tim predmetima.

2. U ovom predmetu, Landgericht Ravensburg (Zemaljski sud u Ravensburgu, Njemačka) pita Sud dodjeljuje li Direktiva 2007/46/EZ[4], u vezi s Uredbom br. 715/2007, pojedinačnom kupcu vozila koje ne poštuje granice emisija NOx utvrđene tom uredbom pravo na naknadu štete od proizvođača automobila po osnovi izvanugovorne odgovornosti i, u slučaju potvrdnog odgovora, koji način izračuna naknade štete države članice moraju utvrditi kako bi se uskladile s pravom Unije.

3. Taj sud želi također saznati protivi li se članku 267. UFEU-a nacionalni propis na temelju kojeg sudac pojedinac nadležan za odlučivanje o sporu može Sudu uputiti zahtjev za prethodnu odluku jedino u slučaju u kojem je taj spor prethodno uputio građanskom vijeću koje je odlučilo ne preuzeti postupak.

II. Pravni okvir

A. Pravo Unije

1. Uredba br. 715/2007

4. U skladu s uvodnim izjavama 1., 5. i 6. Uredbe br. 715/2007:

„(1) Unutarnje tržište obuhvaća prostor bez unutarnjih granica u kojem se mora osigurati slobodan protok roba, osoba, usluga i kapitala. […] Tehnički zahtjevi za homologaciju tipa motornih vozila s obzirom na emisije trebaju se uskladiti da bi se izbjegli zahtjevi koji se razlikuju od jedne do druge države članice i osigurala visoka razina zaštite okoliša.

[…]

(5) Da bi se dosegli ciljevi Europske unije u pogledu kakvoće zraka, potrebni su trajni napori za smanjenje emisija iz vozila. […]

(6) Osobito je potrebno znatno smanjenje emisija dušikovog oksida iz dizelskih vozila za poboljšanje kakvoće zraka i zadovoljavanje graničnih vrijednosti za onečišćujuće tvari. […]”

5. Članak 1. te uredbe, naslovljen „Predmet”, u stavku 1. navodi:

„Ova Uredba utvrđuje zajedničke tehničke zahtjeve za homologaciju tipa motornih vozila (dalje u tekstu: vozila) i zamjenskih dijelova, poput zamjenskih uređaja za kontrolu emisije, s obzirom na njihove emisije.”

6. Članak 3. navedene uredbe, naslovljen „Definicije”, predviđa:

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

[…]

[4] Direktiva Europskog parlamenta i Vijeća od 5. rujna 2007. o uspostavi okvira za homologaciju motornih vozila i njihovih prikolica te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila (Okvirna direktiva) (SL 2007., L 263, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 13., svezak 35., str. 103.), kako je izmijenjena Uredbom Komisije (EU) 2017/1151 od 1. lipnja 2017. (SL 2017., L 175, str. 1. i ispravak SL 2018., L 56, str. 66.) (u daljnjem tekstu: Direktiva 2007/46)

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

[…]"

7. Članak 5. iste uredbe, naslovljen „Zahtjevi i ispitivanja", određuje u svojim stavcima 1. i 2.:

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

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

(a) je potreba za uređajem opravdana radi zaštite motora od oštećenja ili od prometne nezgode i radi sigurnog djelovanja vozila;

[…]"

2. Direktiva 2007/46

8. Članak 1. Direktive 2007/46[5], naslovljen „Predmet", glasi:

„Ova Direktiva predstavlja usklađen okvir koji sadrži administrativne odredbe i opće tehničke zahtjeve za homologaciju svih novih vozila unutar njenog područja primjene, te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih takvim vozilima, u pogledu olakšavanja njihove registracije, prodaje i stavljanja u upotrebu unutar [Unije].

[…]

Za primjenu ove Direktive su u regulatornim aktima s opširnog popisa iz Priloga IV. navedeni posebni tehnički zahtjevi koji se odnose na konstrukciju i rad vozila."

9. Članak 18. te direktive, naslovljen „Certifikat o sukladnosti", predviđa u svojem stavku 1.:

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

[…]"

[5] Direktiva 2007/46 stavljena je izvan snage Uredbom (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. svibnja 2018. o homologaciji i nadzoru tržišta motornih vozila i njihovih prikolica te sustavâ, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila, o izmjeni uredaba (EZ) br. 715/2007 i (EZ) br. 595/2009 te o stavljanju izvan snage Direktive 2007/46/EZ (SL 2018., L 151, str. 1.) s učinkom od 1. rujna 2020., na temelju članka 88. te uredbe. Međutim, s obzirom na vrijeme nastanka činjenica, na glavni postupak i dalje se primjenjuje Direktiva 2007/46.

10. Članak 26. navedene direktive, naslovljen „Registracija, prodaja i stavljanje u uporabu vozila”, određuje u svojem stavku 1.:

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

[…]”

11. Članak 46. iste direktive, naslovljen „Sankcije”, glasi kako slijedi:

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

B. Njemačko pravo

12. Članak 823. Bürgerliches Gesetzbucha (Građanski zakonik, u daljnjem tekstu: BGB), naslovljen „Obveza naknade štete”, glasi:

„1. Tko namjerno ili iz nepažnje protuzakonito povrijedi život, tijelo, zdravlje, slobodu, vlasništvo ili neko drugo pravo druge osobe, obvezan joj je nadoknaditi time prouzročenu štetu.

2. Istu obvezu ima i tko povrijedi zakon namijenjen zaštiti druge osobe. Ako je prema sadržaju zakona povreda tog zakona moguća i bez krivnje, obveza naknade štete postoji samo u slučaju krivnje.”

13. Članak 826. BGB-a, naslovljen „Namjerno nanošenje štete protivno moralu društva”, predviđa:

„Tko na način protivan moralu društva drugome namjerno nanese štetu, dužan ju je nadoknaditi.”

14. Članak 6. Verordnunga über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung) (Uredba o EZ homologaciji motornih vozila i njihovih prikolica te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila (Uredba o EZ homologaciji motornih vozila))[6], od 3. veljače 2011., naslovljen „Certifikat o sukladnosti i označavanje”, u stavku 1. glasi kako slijedi:

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

[6] BGBl. 2011. I, str. 126.

15. Članak 27. te uredbe, naslovljen „Registracija i prodaja”, u stavku 1. određuje:

„Nova vozila, zasebne tehničke jedinice ili sastavni dijelovi koji zahtijevaju certifikat o sukladnosti u skladu s Prilogom IX. Direktivi [2007/46], Prilogom IV. Direktivi 2002/24/EZ[7] ili Prilogom III. Direktivi 2003/37/EZ[8], mogu se nuditi na prodaju, prodavati ili staviti na tržište u Njemačkoj u svrhu cestovnog prometa samo ako imaju važeći certifikat o sukladnosti. To se ne primjenjuje na vozila u smislu članka 8. Direktive [2003/37].”

16. Članak 348. Zivilprozessordnunga (Zakon o građanskom postupku, u daljnjem tekstu: ZPO), naslovljen „Prvotni sudac pojedinac” glasi kako slijedi:

„1. Građansko vijeće odlučuje po jednom od svojih članova kao sucu pojedincu. To se ne primjenjuje kada:

[…]

(3) sudac pojedinac uputi spor građanskom vijeću kako bi ono preuzelo postupak kada

1. predmet obilježavaju posebne činjenične ili pravne poteškoće,

2. je predmet od temeljne važnosti, ili

3. stranke to suglasno zatraže.

Vijeće preuzima spor kada su ispunjene pretpostavke iz prve rečenice točke 1. ili 2. Odluku u tom pogledu donosi rješenjem nakon što je saslušalo stranke. Novi prijenos na suca pojedinca je isključen.

[…]”

III. Glavni postupak, prethodna pitanja i postupak pred Sudom

17. Dana 20. ožujka 2014. osoba QB kupila je od društva Auto Y GmbH rabljeni automobil marke Mercedes-Benz, model C 220 CDI s kilometražom od 28 591 km, po cijeni od 29 999 eura (u daljnjem tekstu: predmetno vozilo). To vozilo, koje je na tržište stavio proizvođač automobila Daimler AG i koje je prvi put registrirano 15. ožujka 2013., opremljeno je dizelskim motorom tipa OM 651 generacije Euro 5.

18. Navedeno vozilo sadržava softver za programiranje motora koji predviđa temperaturni okvir (u daljnjem tekstu: dotični softver) na temelju kojeg se udio povrata ispušnih plinova smanjuje kada su vanjske temperature hladnije (u daljnjem tekstu: predmetni temperaturni okvir) što za posljedicu ima povećanje emisija NOx. Stranke u glavnom postupku raspravljaju o konkretnoj vanjskoj temperaturi od koje se smanjuje udio povrata ispušnih plinova i o opsegu tog smanjenja.

[7] Direktiva Europskog parlamenta i Vijeća od 18. ožujka 2002. o homologaciji tipa motornih vozila na dva ili tri kotača i stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 92/61/EEZ (SL 2002., L 124, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 13., svezak 21., str. 61.)

[8] Direktiva Europskog parlamenta i Vijeća od 26. svibnja 2003. o homologaciji traktora za poljoprivredu i šumarstvo, njihovih prikolica i priključnih vučenih strojeva, kao i njihovih sustava, sastavnih dijelova ili zasebnih tehničkih jedinica i o stavljanju izvan snage Direktive 74/150/EEZ (SL 2003., L 171, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 13., svezak 6., str. 51.)

19. Osoba QB podnijela je protiv društva Mercedes-Benz Group AG tužbu Landgerichtu Ravensburg (Zemaljski sud u Ravensburgu), sudu koji je uputio zahtjev, tvrdeći da dotični softver sadržava, osim predmetnog temperaturnog okvira, i druge zabranjene poremećajne uređaje u smislu članka 5. stavka 2. Uredbe br. 715/2007 koji smanjuju učinkovitost sustava za kontrolu emisije onečišćujućih tvari u stvarnim uvjetima vožnje na cesti. Istaknula je da ju je Mercedes-Benz Group namjerno prevario u tom pogledu, protivno moralu društva i da je to društvo dužno nadoknaditi prouzročenu štetu. Osoba QB dodala je da se, uzimajući u obzir namjerno postupanje Mercedes-Benz Groupa, nikakva naknada ne duguje po osnovi uporabe predmetnog vozila. Ipak, opreza radi spremna je za prijeđenu kilometražu platiti naknadu za upotrebu prepuštenu ocjeni suda koji je uputio zahtjev. Osoba QB smatrala je da se ta naknada mora zasnivati na udjelu od najviše 75 % kupovne cijene zbog postojanja neispravnog sustava za kontrolu emisije onečišćujućih tvari.

20. Mercedes-Benz Group smatra da iz presude CLCV proizlazi da je poremećajni uređaj u smislu članka 5. stavka 2. Uredbe br. 715/2007 samo sustav na temelju kojeg se mogu otkriti karakteristični uvjeti za homologacijsko ispitivanje u vezi s emisijama onečišćujućih tvari koje se provodi u laboratoriju i smanjiti emisije NOx manipulacijom samo u svrhu postupka EZ homologacije tipa. No takav sustav ne postoji u predmetnom vozilu.

21. Mercedes-Benz Group nije osporavao da je udio povrata ispušnih plinova već smanjen od određene vanjske temperature iznad 0 Celzijevih stupnjeva. Naime, ako se puni povrat obavlja na niskim vanjskim temperaturama, dolazi do kondenzacije sastavnih dijelova ispušnih plinova što stvara različite nepoželjne naslage u motoru i njegov ponovljeni rad u tom stanju može uzrokovati trajnu štetu. Stoga je radi zaštite motora nužno smanjiti povrat ispušnih plinova ovisno o vanjskoj temperaturi. Riječ je o industrijskom postupku koji oduvijek upotrebljavaju svi proizvođači automobila i kojim se nastoje uzeti u obzir fizička i tehnička obilježja motora s unutarnjim izgaranjem. Mercedes-Benz Group dodao je da, čak i pod pretpostavkom da je taj postupak poremećajni uređaj u smislu Uredbe br. 715/2007, njegovo ponašanje nije protivno ni moralu društva, pri čemu ističe da se oslonio na shvaćanje pravila predviđenih pravom Unije u području emisija koje je točno ili se barem može opravdati.

22. Mercedes-Benz Group podredno je tvrdio da osoba QB nije pretrpjela štetu zbog toga što predmetno vozilo raspolaže valjanom EZ homologacijom tipa, što se moglo upotrebljavati bez ograničenja i što nije pretrpjelo nikakvo umanjenje vrijednosti. Usto, u okviru besplatno ponuđene usluge on je razvio i stavio osobi QB na raspolaganje ažuriranje dotičnog softvera za predmetno vozilo.

23. Sud koji je uputio zahtjev naglašava da je prema njegovoj privremenoj ocjeni predmetni temperaturni okvir nedopušten poremećajni uređaj u smislu članka 3. točke 10. Uredbe br. 715/2007, u vezi s njezinim člankom 5. stavkom 2. i s obzirom na presudu CLCV. Međutim, smatra da Mercedes-Benz Group nije djelovao protivno moralu društva što pretpostavlja osobito kažnjivo ponašanje, namjeru, cilj, sredstva i posljedice koje se moraju iscrpno ocijeniti u tom pogledu. Glede toga ne može se isključiti da u trenutku u kojem je predmetno vozilo stavljeno na tržište Mercedes-Benz Group nije namjerno nastojao mogućim kupcima naštetiti svojim tumačenjem članka 5. stavka 2. Uredbe br. 715/2007. Slijedom navedenog, osoba QB ne može imati pravo na naknadu štete zasnovano na izvanugovornoj odgovornosti po osnovi članka 826. BGB-a.

24. Nasuprot tomu, osobi QB može se priznati takvo pravo na naknadu štete na temelju članka 823. stavka 2. BGB-a koji se odnosi na običnu nepažnju. Međutim, ta odredba pretpostavlja postojanje povrede zakona namijenjenog zaštiti drugog što, prema sudskoj praksi Bundesgerichtshofa (Savezni vrhovni sud, Njemačka), znači da se njime barem želi zaštititi pojedinac ili skupina osoba od povrede posebnog pravnog interesa. Dovoljno je da je navedeni zakon također namijenjen zaštiti interesa pojedinca koja je dio ciljeva zakona, iako se primarno tiče općeg interesa. Osim toga, navedena odredba podrazumijeva da se opasnost od koje taj zakon treba štititi ostvaruje konkretnom štetom i da konkretno oštećena osoba mora biti obuhvaćena osobnim područjem primjene povrijeđenog zakona. Stoga se postavlja pitanje odnose li se članak 18. stavak 1., članak 26. stavak 1. i članak 46. Direktive 2007/46, u vezi s člankom 5. stavkom 2. Uredbe br. 715/2007, osim na zaštitu općih interesa, i na interese pojedinačnog kupca vozila neusklađenog s pravom Unije, osobito kada je opremljeno poremećajnim uređajem koji je nedopušten na temelju te uredbe.

25. U njemačkoj sudskoj praksi i pravnoj teoriji postoje različita stajališta o tim pitanjima. U tom pogledu Bundesgerichtshof (Savezni vrhovni sud) smatra da, iako se informacije na certifikatu o sukladnosti, kako je predviđen Direktivom 2007/46, odnose, na osobnoj razini, i na pojedinačnog kupca vozila, one ne štite pravo tog kupca na ekonomsko samoodređenje. Prema stajalištu drugih nacionalnih sudova, članak 18. stavak 1., članak 26. stavak 1. i članak 46. Direktive 2007/46, kao i članak 5. stavak 2. Uredbe br. 715/2007 imaju karakter pojedinačne zaštite.

26. Sud koji je uputio zahtjev smatra da, čak i pod pretpostavkom da te odredbe štite samo opće pravne interese, a ne interese pojedinačnih kupaca, načelo djelotvornosti može zahtijevati da se svako skrivljeno ponašanje, iz nepažnje ili namjerno, od strane proizvođača automobila zbog stavljanja na tržište vozila opremljenih nedopuštenim poremećajnim uređajem sankcionira mogućnošću kupca da protiv tog proizvođača ostvari pravo na naknadu štete zasnovano na izvanugovornoj odgovornosti.

27. U slučaju da osoba QB može imati takvo pravo na naknadu štete na temelju članka 823. stavka 2. BGB-a, sud koji je uputio zahtjev pita se je li nužno, radi davanja praktičnog učinka primjenjivim odredbama prava Unije, da se korist od upotrebe predmetnog vozila ne uračuna u pravo na naknadu štete ili da se ona uračuna u to pravo samo u ograničenoj mjeri. Također, to je pitanje različito protumačeno u nacionalnoj sudskoj praksi i pravnoj teoriji. U tom pogledu Bundesgerichtshof (Savezni vrhovni sud) smatra da se uzimajući u obzir zabranu stjecanja bez osnove, predviđenu nacionalnim pravom u području naknade štete, oštećenik ne može staviti u položaj povoljniji od onoga u kojem bi se nalazio bez štetnog događaja i da se u pravo na naknadu štete smiju uračunati samo koristi povezane s tim događajem, a da se štetnika neproporcionalno ne rastereti.

28. Naposljetku, sud koji je uputio zahtjev ističe da je na temelju članka 348. stavka 3. točaka 1. i 2. ZPO-a nadležni prvotni sudac dužan uputiti predmet građanskom vijeću kako bi ono preuzelo postupak, ako postoje posebne poteškoće činjenične naravi ili ako je predmet od temeljne važnosti[9]. U tom pogledu sudac pojedinac ne raspolaže nikakvom diskrecijskom ovlašću. Iz sudske prakse Bundesgerichtshofa (Savezni vrhovni sud) proizlazi da samo ako vijeće odbije preuzeti postupak taj sudac može uputiti zahtjev za prethodnu odluku primjenom ustavnog

[9] U svojim pisanim očitovanjima osoba QB naglasila je da se nacionalna sudska praksa tumači na način da se prethodno pitanje upućeno Sudu mora povezati s temom od „temeljne važnosti”.

načela zakonom ustanovljenog suda predviđenog u članku 101. stavku 1. drugoj rečenici Grundgesetza für die Bundesrepublik Deutschland (Temeljni zakon za Saveznu Republiku Njemačku) od 23. svibnja 1949. [10].

29. Sud koji je uputio zahtjev primjećuje da prema pravnoj teoriji nacionalno postupovno pravo ne smije ugroziti mogućnost upućivanja zahtjeva za prethodnu odluku na temelju članka 267. drugog stavka UFEU-a, osobito kada dotični sud smatra da pravna ocjena višeg suda može dovesti do odluke suprotne pravu Unije. Prema tome, čini se da iz članka 267. drugog stavka UFEU-a proizlazi da članak 348. stavak 3. točke 1. i 2. ZPO-a nisu primjenjivi na odluke kojima se upućuje prethodno pitanje, a koje je donio prvotni sudac pojedinac. U ovom slučaju, ako nadređenost prava Unije nad nacionalnim postupovnim pravom nije izrijekom utvrđena, nadležnost suca pojedinca može se osporavati u okviru pravnih lijekova.

30. U tim je okolnostima Landgericht Ravensburg (Zemaljski sud u Ravensburgu) odlučio prekinuti postupak i uputiti Sudu sljedeća prethodna pitanja:

„1. Je li cilj članka 18. stavka 1., članka 26. stavka 1. i članka 46. [Direktive 2007/46] i u vezi s člankom 5. stavkom 2. [Uredbe br. 715/2007] i to da se zaštite interesi pojedinačnih kupaca motornih vozila?

U slučaju potvrdnog odgovora:

2. Obuhvaća li to i interes pojedinačnog kupca vozila da ne kupi određeno vozilo koje nije u skladu sa zahtjevima prava Unije, a osobito ne vozilo u koje je ugrađen poremećajni uređaj zabranjen na temelju članka 5. stavka 2. [Uredbe br. 715/2007]?

U slučaju niječnog odgovora na prvo pitanje:

3. Protivi li se pravu Unije da kupac, koji je nenamjerno kupio vozilo s poremećajnim uređajem zabranjenim na temelju članka 5. stavka 2. [Uredbe br. 715/2007] koje proizvođač stavlja u uporabu, može iznimno podnijeti građanskopravni zahtjev za naknadu štete na temelju izvanugovorne odgovornosti protiv proizvođača vozila, osobito zahtjev za naknadu kupovne cijene plaćene za vozilo u zamjenu za predaju vozila i prijenos vlasništva nad njime, samo ako je proizvođač vozila postupao namjerno i protivno moralu društva?

U slučaju potvrdnog odgovora:

4. Zahtijeva li se pravom Unije da kupac vozila može podnijeti građanskopravni zahtjev za naknadu štete na temelju izvanugovorne odgovornosti protiv proizvođača vozila u slučaju svakog skrivljenog postupanja (namjernog ili iz nepažnje) proizvođača vozila u pogledu stavljanja u uporabu vozila u koje je ugrađen poremećajni uređaj zabranjen na temelju članka 5. stavka 2. [Uredbe br. 715/2007]?

Neovisno o odgovoru na prvo, drugo, treće i četvrto prethodno pitanje:

[10] BGBl.1949., str. 1.

5. Protivi li se pravu Unije to da na temelju nacionalnog prava kupac vozila treba uzeti u obzir korist od uporabe za stvarnu uporabu vozila u slučaju kad on od proizvođača na ime naknade štete na temelju izvanugovorne odgovornosti zahtijeva naknadu kupovne cijene vozila koje je stavljeno u uporabu s poremećajnim uređajem zabranjenim na temelju članka 5. stavka 2. [Uredbe br. 715/2007] u zamjenu za predaju vozila i prijenos vlasništva nad njime?

   U slučaju niječnog odgovora:

6. Protivi li se pravu Unije da se ta korist od uporabe odredi na temelju ukupne kupovne cijene a da se pritom ne odbije umanjenje vrijednosti vozila nastalo zbog ugradnje zabranjenog poremećajnog uređaja i/ili nenamjerne kupčeve upotrebe vozila neusklađenog s pravom Unije?

   Neovisno o odgovoru na prvih šest prethodnih pitanja:

7. Je li članak 348. stavak 3. ZPO-a, u dijelu u kojem se ta odredba odnosi i na donošenje rješenja kojima se upućuje zahtjev za prethodnu odluku u skladu s člankom 267. drugim stavkom UFEU-a, protivan ovlaštenju nacionalnih sudova za podnošenje zahtjeva u skladu s člankom 267. drugim stavkom UFEU-a te ga stoga ne treba primjenjivati na donošenje rješenja kojima se upućuje zahtjev za prethodnu odluku?”

31. Pisana očitovanja podnijeli su osoba QB, Mercedes-Benz Group i Europska komisija. Te su stranke, kao i njemačka vlada, iznijele i usmena očitovanja na raspravi održanoj 8. ožujka 2022.

IV. Analiza

A. Uvodna očitovanja

32. Sud koji je uputio zahtjev navodi da je, prema njegovoj privremenoj ocjeni, predmetni temperaturni okvir nedopušteni poremećajni uređaj u smislu članka 3. točke 10. Uredbe br. 715/2007, u vezi s člankom 5. stavkom 2. točkom (a) te uredbe. Naime, iako je djelotvornost sustava za kontrolu emisije onečišćujućih tvari već smanjena od određene vanjske temperature iznad 0 Celzija, ta se situacija odvija u uvjetima za koje je razumno očekivati da mogu nastupiti pri uobičajenom radu i upotrebi vozila u smislu navedenog članka 3. točke 10. Taj sud dodaje da činjenica da predmetni temperaturni okvir ne omogućuje da se otkriju parametri homologacijskog ispitivanja kako bi se provjerila razina emisija onečišćujućih tvari nije važna jer se taj element ne zahtijeva niti člankom 5. stavkom 2. Uredbe br. 715/2007 niti presudom CLCV. Usto, taj okvir nije dopušten po osnovi odstupanja temeljem članka 5. stavka 2. točke (a) te uredbe jer je u toj presudi navedeno da su samo neposredne opasnosti od oštećenja koje proizvode konkretnu opasnost prilikom vožnje vozila takve prirode da mogu opravdati upotrebu poremećajnog uređaja[11]. U ovom slučaju Mercedes-Benz Group ističe da predmetni temperaturni okvir ima za cilj spriječiti nepoželjne naslage u motoru, to jest zaštititi ga od habanja, što prema stajalištu navedenog suda ne izgleda da ispunjava stroge zahtjeve koje je Sud utvrdio kako bi poremećajni uređaj bio dopušten.

[11] Vidjeti presudu CLCV, t. 114.

33. U tom pogledu ističem da je u presudi CLCV Sud presudio da članak 3. točku 10. Uredbe br. 715/2007 treba tumačiti na način da je „poremećajni uređaj" u smislu te odredbe uređaj koji otkriva sve parametre vezane za provođenje postupaka homologacije koji su propisani tom uredbom kako bi se tijekom tih postupaka poboljšala učinkovitost sustava za kontrolu emisije i tako provela homologacija vozila, čak i ako se takvo poboljšanje na *ad hoc* osnovi može primijetiti i u uobičajenim uvjetima korištenja vozila [12]. Uostalom, Sud je pojasnio da članak 5. stavak 2. točku (a) navedene uredbe treba tumačiti na način da poremećajni uređaj, koji tijekom postupaka homologacije sustavno poboljšava učinkovitost sustava za kontrolu emisije vozilâ kako bi se poštovala ograničenja emisija utvrđena tom uredbom i kako bi se tako provela homologacija tih vozila, ne može biti obuhvaćen iznimkom od zabrane takvih uređaja predviđenom tom odredbom, koja se odnosi na zaštitu motora od oštećenja ili prometne nezgode radi sigurnog djelovanja vozila, čak ni ako taj uređaj pridonosi sprečavanju starenja ili onečišćenja motora [13].

34. Predmet povodom kojeg je donesena presuda CLCV odnosio se na vozila opremljena softverom koji može izmijeniti sustav za kontrolu emisije onečišćujućih plinova ovisno o uvjetima vožnje [14]. Naime, taj je softver omogućio da se otkriju parametri koji odgovaraju parametrima homologacijskog ispitivanja u vezi s emisijama onečišćujućih tvari koje se provodi u laboratoriju.

35. Za razliku od tog predmeta, koji se odnosi na „logiku prekidača", predmeti C-128/20, GSMB Invest, C-134/20, Volkswagen kao i C-145/20, Porsche Inter Auto i Volkswagen, tiču se temperaturnog okvira kao u glavnom postupku. U svojem zajedničkom mišljenju u tim trima predmetima [15] predložio sam Sudu zaključak da članak 3. točku 10. Uredbe br. 715/2007, u vezi s člankom 5. stavkom 1. te uredbe, treba tumačiti na način da „poremećajni uređaj" predstavlja uređaj koji u stvarnim uvjetima vožnje motornog vozila u potpunosti osigurava povrat ispušnih plinova samo kad je vanjska temperatura između 15 Celzijevih stupnjeva i 33 Celzijeva stupnja i kad je nadmorska visina prometovanja ispod 1000 metara, dok se izvan tog okvira u rasponu od 10 Celzijevih stupnjeva i iznad 1000 metara nadmorske visine u rasponu od 250 metara nadmorske visine udio povrata ispušnih plinova linearno smanjuje na 0, zbog čega dolazi do povećanja emisija NOx iznad graničnih vrijednosti iz navedene uredbe [16].

36. U ovom predmetu sud koji je uputio zahtjev ističe da stranke u glavnom postupku raspravljaju o konkretnoj vanjskoj temperaturi od koje se smanjuje udio povrata ispušnih plinova i o opsegu tog smanjenja. Na sudu koji je uputio zahtjev, jedinom nadležnom za utvrđivanje i ocjenu činjenica u glavnom postupku, je da ispita uvjete u kojima funkcionira predmeti temperaturni okvir. Kao što sam to naveo u svojem mišljenju [17], u skladu sa službenim podacima prosječna godišnja temperatura u Njemačkoj 2017. godine iznosila je 9,6 Celzijevih stupnjeva, 2018. godine 10,4 Celzijeva stupnja i 2019. godine 10,2 Celzijeva stupnja. S obzirom na te podatke kao i na prosječnu godišnju temperaturu u drugim državama članicama Unije [18], na tom je sudu da provjeri smanjuje li, kao što to smatra, predmetni softver učinkovitost sustava za kontrolu emisije onečišćujućih tvari u „uvjetima [za] koje je razumno očekivati da mogu nastupiti pri uobičajenom radu i upotrebi vozila". U slučaju potvrdnog odgovora taj bi softver bio „poremećajni uređaj" u smislu članka 3. točke 10. Uredbe br. 715/2007.

12 Presuda CLCV, t. 102.

13 Presuda CLCV, t. 115.

14 Presuda CLCV, t. 2.

15 Vidjeti točku 1. ovog mišljenja.

16 Točka 104. tog mišljenja

17 Vidjeti točku 100. mišljenja u predmetima GSMB Invest, Volkswagen i Porsche Inter Auto i Volkswagen (C-128/20, C-134/20 i C-145/20, EU:C:2021:758).

18 Također vidjeti točku 100. ovog mišljenja.

37. Ako je to slučaj, slažem se sa stajalištem suda koji je uputio zahtjev, koji smatra da se taj poremećajni uređaj ne može opravdati na temelju članka 5. stavka 2. točke (a) te uredbe ako je njegov jedini cilj sprečavanje starenja ili onečišćenja motora [19]. Prema mojem mišljenju, samo se u slučaju u kojem naslage koje nastaju prilikom povrata ispušnih plinova dovode do neispravnog rada koji može stvoriti iznenadne i neposredne opasnosti od oštećenja na samom motoru, što proizvodi konkretnu opasnost prilikom vožnje vozila, čak i ako se to vozilo redovito i pravilno održava, takav poremećajni uređaj može obuhvatiti navedenim člankom 5. stavkom 2. točkom (a) [20]. Ponovno je na sudu koji je uputio zahtjev da provjeri može li doći do takvog neispravnog rada.

38. U situaciji u kojoj na kraju tih provjera taj sud potvrdi svoju ocjenu prema kojoj predmetni temperaturni okvir predstavlja nedopušteni poremećajni uređaj, u smislu članka 5. stavka 2. točke (a) Uredbe br. 715/2007, postavlja se pitanje prava na naknadu štete koje bi mogao imati kupac vozila opremljenog takvim uređajem, što je predmet prvih šest prethodnih pitanja.

B. Prvo i drugo prethodno pitanje

39. Svojim prvim i drugim pitanjem, koja valja ispitati zajedno, sud koji je uputio zahtjev pita, u biti, treba li članak 18. stavak 1., članak 26. stavak 1. i članak 46. Direktive 2007/46 tumačiti na način da štite interese pojedinačnog kupca motornog vozila, a osobito interes da ne stekne vozilo kada je opremljeno nedopuštenim poremećajnim uređajem u smislu članka 5. stavka 2. Uredbe br. 715/2007.

40. U tom pogledu valja istaknuti da prema sudskoj praksi Suda, iz uvodnih izjava 1., 5. i 6. Uredbe br. 715/2007 proizlazi da cilj koji se njome nastoji ostvariti jest osiguranje visoke razine zaštite okoliša i poboljšanje kvalitete zraka u Uniji [21]. U toj su uredbi samo jednom spomenuti izrazi „potrošač” i „korisnik”, to jest u uvodnoj izjavi 17. prema kojoj je „potrebno […] osigurati da [*potrošači*] *i korisnici* dobiju objektivne i točne podatke” [22] glede potrošnje goriva i emisija ugljičnog dioksida vozila. Osim toga, članak 4. stavak 3. navedene uredbe određuje da „[p]roizvođači navode podatke o emisiji ugljičnog dioksida i potrošnji goriva u dokumentu koji se daje *kupcu* u trenutku kupovine” [23]. Tu je također riječ o jedinom upućivanju na „kupca” u cijeloj toj uredbi. Slijedom toga, Uredba br. 715/2007 predviđa konkretne obveze obavještavanja potrošača i kupca o potrošnji dotičnog vozila kako bi im se omogućilo da uz potpuno poznavanje stvari odluče hoće li steći to vozilo. Međutim, razvidno je da su te obveze obavještavanja dio okvira cilja koji se nastoji ostvariti tom uredbom u vidu visoke zaštite okoliša smanjenjem emisija onečišćujućih tvari. Povrh navedenih obveza, spomenuta uredba ne uspostavlja izričitu vezu između proizvođača automobila i pojedinačnog kupca vozila radi zaštite njegovih interesa.

41. U tom smislu, člankom 5. stavcima 1. i 2. Uredbe br. 715/2007 određeno je da proizvođač oprema vozila tako da su sastavni dijelovi koji bi mogli utjecati na emisije konstruirani, proizvedeni i sastavljeni tako da u uobičajenoj uporabi omogućuju tim vozilima da su sukladna s tom uredbom i njezinim provedbenim mjerama i da je, osim iznimno, zabranjena uporaba poremećajnih uređaja koji smanjuju učinkovitost sustava za kontrolu emisije. Tako se te odredbe

[19] Vidjeti u tom smislu presudu CLCV, t. 115.

[20] Vidjeti u tom smislu točke 125. i 126. mojeg mišljenja u predmetima GSMB Invest, Volkswagen i Porsche Inter Auto i Volkswagen (C-128/20, C-134/20 i C-145/20, EU:C:2021:758).

[21] Vidjeti presudu CLCV, t. 86., 87. i 113.

[22] Moje isticanje.

[23] Moje isticanje.

tiču samo proizvođačâ. Zato se slažem s Komisijinim stajalištem prema kojem se navedenom uredbom, kao takvom, a osobito njezinim člankom 5. stavcima 1. i 2., ne nastoji izravno zaštititi interese pojedinačnog kupca motornog vozila opremljenog nedopuštenim poremećajnim uređajem.

42. Međutim, radi davanja odgovora na prva dva upućena pitanja, Uredbu br. 715/2007 treba staviti u njezin kontekst. Naime, Direktiva 2007/46, koja je direktiva o uspostavi *okvira* za homologaciju motornih vozila, jest osnovni akt u odnosu na tu uredbu. Kao što je to navedeno u uvodnoj izjavi 3. te direktive, regulatorni akti koji određuju primjenjive tehničke zahtjeve trebali bi prije svega osigurati visok stupanj cestovne sigurnosti, zaštitu zdravlja, zaštitu okoliša, učinkovito korištenje energije i zaštitu od neovlaštene uporabe. Međutim, smatram da suprotno onome što tvrde Mercedes-Benz Group i njemačka vlada, iz odredaba navedene direktive proizlazi da se njome žele također zaštititi interesi pojedinačnog kupca vozila opremljenog nedopuštenim poremećajnim uređajem.

43. Naime, u članku 3. točki 5. Direktive 2007/46 „EZ homologacija” definira se kao „postupak kojim država članica potvrđuje da tip vozila, sustava, sastavnog dijela ili zasebne tehničke jedinice udovoljava odgovarajućim zakonskim odredbama i tehničkim zahtjevima ove Direktive i regulatornih akata navedenih u popisu iz priloga IV. ili XI.” toj direktivi. Taj prilog IV., naslovljen „Zahtjevi za potrebe EZ homologacije tipa vozila”, odnosi se u svojem dijelu I., naslovljenom „Regulatorni akti za EZ homologaciju tipa vozila proizvedenih u neograničenim serijama”, na Uredbu br. 715/2007 kad se navode „[e]misije (Euro 5 i 6) lakih teretnih vozila/dostupnost informacija”.

44. Uostalom, kao što se to navodi u članku 5. stavku 1. Direktive Vijeća 2007/46, „[p]roizvođač je odgovoran homologacijskom tijelu za sve vidove homologacijskog postupka i za osiguravanje sukladnosti proizvodnje, neovisno o tome je li proizvođač izravno uključen u sve stupnjeve izrade vozila, sustava, sastavnog dijela ili zasebne tehničke jedinice”. Slijedom toga, kada proizvođač zahtijeva EZ homologaciju tipa za vozila, on je dužan poštovati članak 5. stavak 2. Uredbe br. 715/2007.

45. Iako je poštovanje tih zahtjeva nužno u svrhu te EZ homologacije tipa, valja naglasiti da se to poštovanje također tiče izravno pojedinačnog kupca vozila *putem certifikata o sukladnosti*. Potonji je definiran u članku 3. točki 36. Direktive 2007/46 kao „dokument iz Priloga IX. koji izdaje proizvođač i kojim potvrđuje da je u trenutku proizvodnje, vozilo iz serije homologiranog tipa prema ovoj Direktivi, u skladu sa svim regulatornim aktima”. Taj Prilog IX., naslovljen „EZ certifikat o sukladnosti”, sadržava točku 0., naslovljenu „Ciljevi”, prema kojem je certifikat o sukladnosti izjava koju *proizvođač vozila* izdaje *kupcu* kako bi mu time zajamčio da je vozilo koje je kupio u skladu sa zakonodavstvom koje je na snazi u Uniji u vrijeme kada je vozilo proizvedeno [24]. Slijedom navedenog, za razliku od Uredbe br. 715/2007, Direktiva 2007/46 uspostavlja *izravnu vezu* između proizvođača automobila i pojedinačnog kupca vozila kako bi mu se zajamčilo da je kupljeno vozilo u skladu s mjerodavnim propisima Unije.

46. U tom okviru, u članku 18. stavku 1. Direktive 2007/46 navodi se da proizvođač u svojstvu imatelja EZ homologacije vozila dostavlja certifikat o sukladnosti za svako vozilo da je proizvedeno u skladu s homologiranim tipom vozila. Taj je dokument obvezan za registraciju ili prodaju u skladu s člankom 26. stavkom 1. te direktive. Osim toga, članak 46. navedene direktive određuje da države članice utvrđuju sankcije koje se primjenjuju u slučaju kršenja odredbi iz te

[24] S obzirom na taj tekst, ne slažem se sa stajalištem koje je Mercedes-Benz Group iznio na raspravi i prema kojem kupac nije adresat certifikata o sukladnosti.

direktive i posebno zabrana koje sadrži članak 31. ili koje iz njega proizlaze, te regulatornih akata iz dijela I. Priloga IV. Direktivi 2007/46 i poduzimaju potrebne mjere za njihovu primjenu. Prema sudskoj praksi Suda, taj članak 46. primarno teži uspostavljanju i funkcioniranju unutarnjeg tržišta koje karakterizira pošteno tržišno natjecanje među proizvođačima te, osim tog cilja, sankcije predviđene navedenim člankom 46. također moraju osigurati da *kupac vozila* ima važeći certifikat o sukladnosti koji mu omogućuje, u skladu s Prilogom IX. toj direktivi, da ga registrira u bilo kojoj državi članici bez dodatne tehničke dokumentacije [25].

47. Iz tih različitih odredaba Direktive 2007/46 proizlazi da u okviru EZ homologacije tipa proizvođač mora poštovati, među ostalim, zahtjeve koji se odnose na poremećajne uređaje spomenute u članku 5. stavcima 1. i 2. Uredbe br. 715/2007. Samo u tom slučaju taj proizvođač može dostaviti kupcu vozila certifikat o sukladnosti koji tom kupcu omogućuje da registrira ili proda to vozilo. Tim se certifikatom, koji je jamstvo, želi tako zaštititi kupca od toga da proizvođač ne poštuje svoju obvezu stavljanja na tržište vozila sukladnih mjerodavnim regulatornim odredbama Unije.

48. Međutim, EZ homologacija mogla se, među ostalim, dodijeliti i ako tijelo za homologaciju nije znalo da postoji nedopušten poremećajni uređaj u smislu članka 5. stavak 1. i 2. Uredbe br. 715/2007 [26]. Uostalom, dotično vozilo i ne mora odgovarati homologiranom tipu. Prilikom pojedinačne prodaje vozila opremljenog takvim nedopuštenim uređajem, to vozilo ne raspolaže točnim certifikatom o sukladnosti i tada se ne bi moglo, primjenom članka 26. stavka 1. Direktive 2007/46, registrirati ili preprodati. U takvoj situaciji interesi kupca takvog vozila nisu bili zaštićeni što dovodi do štete za njega.

49. Osim toga, kao što je to Sud naveo, kupac trpi imovinsku štetu koja se temelji na gubitku vrijednosti vozila o kojem je riječ i koja proizlazi iz činjenice da je, s obzirom na to da je otkrivena ugradnja uređaja za manipulaciju vrijednostima emisija ispušnih plinova, izvršeno plaćanje za stjecanje vozila koje sadržava nedostatak te je stoga manje vrijednosti [27]. Posjedovanje vozila koje ne poštuje odredbe prava Unije u području zaštite okoliša zbog emisija plinovitih onečišćujućih tvari koje prekoračuju utvrđene granične vrijednosti također uzrokuje, prema mojem mišljenju, neimovinsku štetu tom kupcu.

50. U tim okolnostima predlažem na prvo i drugo prethodno pitanje odgovoriti tako da članak 18. stavak 1., članak 26. stavak 1. i članak 46. Direktive 2007/46 treba tumačiti na način da štite interese pojedinačnog kupca motornog vozila, a osobito interes da ne stekne vozilo kada je ono opremljeno nedopuštenim poremećajnim uređajem u smislu članka 5. stavka 2. Uredbe br. 715/2007.

C. Treće do šesto prethodno pitanje

51. Svojim trećim do šestim pitanjem, koja valja ispitati zajedno [28], sud koji je uputio zahtjev pita, u biti, treba li Direktivu 2007/46 tumačiti na način da nalaže državama članicama da predvide da kupac vozila ima pravo na naknadu štete od proizvođača automobila u situaciji u kojoj je to

[25] Presuda od 4. listopada 2018., Komisija/Njemačka (C-668/16, EU:C:2018:802, t. 87.)

[26] Vidjeti u tom smislu točku 149. mojega mišljenja u predmetima GSMB Invest, Volkswagen i Porsche Inter Auto i Volkswagen (C-128/20, C-134/20 i C-145/20, EU:C:2021:758).

[27] Vidjeti u tom smislu presudu od 9. srpnja 2020., Verein für Konsumenteninformation (C-343/19, EU:C:2020:534, t. 34.).

[28] Sud koji je uputio zahtjev navodi da treće pitanje upućuje u slučaju niječnog odgovora na prvo pitanje. Osim toga, četvrto pitanje je potpitanje trećeg pitanja. Međutim, kako bi se tom sudu dao koristan odgovor, zajedno ću obraditi sva pitanja o pravu na naknadu štete i njegovu dosegu.

vozilo opremljeno nedopuštenim poremećajnim uređajem u smislu članka 5. stavka 2. Uredbe br. 715/2007 i, u slučaju potvrdnog odgovora, u kojoj mjeri te države moraju predvidjeti uračunavanje koristi od stvarne uporabe navedenog vozila u iznos naknade štete.

52. Uvodno ističem da je osoba QB podnijela svoju tužbu protiv Mercedes-Benz Groupa, to jest proizvođača, a ne protiv osobe koja mu je prodala to rabljeno vozilo. Stoga se Direktiva 1999/44/EZ [29], koja se tiče odnosa između potrošača i prodavatelja ne može primijeniti u predmetu poput onog u glavnom postupku. Uostalom, osoba QB nije se pozvala na Direktivu 2005/29/EZ [30] o nepoštenoj poslovnoj praksi, nego se oslonila na izvanugovornu odgovornost, kako je predviđena odredbama BGB-a. U tom okviru sud koji je uputio zahtjev nastoji saznati u kojoj je mjeri nacionalni propis u skladu s pravom Unije glede prava na naknadu štete i načina izračuna naknade štete.

53. Glede izvanugovorne odgovornosti, iz odgovora koji predlažem dati na prva dva prethodna pitanja proizlazi da Direktiva 2007/46 stvara prava u korist kupca u njegovim odnosima s proizvođačem kada je stekao vozilo opremljeno nedopuštenim poremećajnim uređajem u smislu članka 5. stavka 2. Uredbe br. 715/2007. Osim toga, članak 46. te direktive predviđa da države članice utvrđuju sankcije koje se primjenjuju u slučaju kršenja regulatornih akata iz dijela I. Priloga IV. navedenoj direktivi i poduzimaju potrebne mjere za njihovu primjenu učinkovitim, proporcionalnim i odvraćajućim sankcijama [31]. Taj se članak primjenjuje stoga na situaciju u kojoj su u svrhu EZ homologacije tipa dotična vozila opremljena nedopuštenim poremećajnim uređajem kršeći time članak 5. stavak 2. Uredbe br. 715/2007 [32].

54. Stoga te sankcije ne moraju biti samo u korist dotične države članice u okviru EZ homologacija tipa, nego i pojedinačnog kupca vozila opremljenog nedopuštenim poremećajnim uređajem. Drugim riječima, Direktiva 2007/46 nalaže državama članicama da predvide da kupac vozila ima pravo na naknadu štete kada je proizvođač skrivljeno postupio stavljanjem takvog vozila na tržište. No ta direktiva samo određuje da te države članice moraju primijeniti učinkovite, proporcionalne i odvraćajuće sankcije [33].

55. Prema ustaljenoj sudskoj praksi Suda, u nedostatku propisa prava Unije, na državama članicama je da odrede nadležne sudove i utvrde postupovna pravila za pravna sredstva namijenjena zaštiti prava koja pojedinci uživaju na temelju prava Unije [34]. Tako, osim u pogledu samog prava na naknadu štete koje proizlazi izravno iz prava Unije, kad su ispunjene potrebne

[29] Direktiva Europskog parlamenta i Vijeća od 25. svibnja 1999. o određenim aspektima prodaje robe široke potrošnje i o jamstvima za takvu robu (SL 1999., L 171, str. 12.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 15., svezak 22., str. 17. i ispravak SL 2017., L 153, str. 41.)

[30] Direktiva Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2005. o nepoštenoj poslovnoj praksi poslovnog subjekta u odnosu prema potrošaču na unutarnjem tržištu i o izmjeni Direktive Vijeća 84/450/EEZ, direktiva 97/7/EZ, 98/27/EZ i 2002/65/EZ Europskog parlamenta i Vijeća, kao i Uredbe (EZ) br. 2006/2004 Europskog parlamenta i Vijeća („Direktiva o nepoštenoj poslovnoj praksi”) (SL 2005., L 149, str. 22.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 15., svezak 8., str. 101. i ispravak SL 2016., L 332, str. 25.)

[31] U odgovoru na pisano pitanje Suda njemačka vlada pojasnila je narav različitih sankcija provedenih na nacionalnoj razini s obzirom na članak 46. Direktive 2007/46 i na članak 13. Uredbe br. 715/2007.

[32] Kao što je to istaknuo nezavisni odvjetnik P. Mengozzi u svojem mišljenju u predmetu Komisija/Njemačka (C-668/16, EU:C:2018:230, t. 94.), obveza iz članka 46. Direktive 2007/46 o izricanju učinkovitih, proporcionalnih i odvraćajućih sankcija u slučaju nepoštovanja odredbi te direktive mora se primjenjivati neovisno o obvezi iz članaka 12. i 30. navedene direktive da se ponovno uspostavi sukladnost s homologiranim tipom.

[33] U istom smislu članak 13. stavak 1. Uredbe br. 715/2007 određuje da države članice donose propise o sankcijama koje se primjenjuju u slučaju kad proizvođač ne poštuje odredbe te uredbe te poduzimaju sve potrebne mjere za njihovu primjenu, a predviđene sankcije moraju biti učinkovite, proporcionalne i odvraćajuće.

[34] Presuda od 24. veljače 2022., ORLEN KolTrans (C-563/20, EU:C:2022:113, t. 63. i navedena sudska praksa). U svojim se pisanim očitovanjima Mercedes-Benz Group, među ostalim, poziva na presudu od 16. veljače 2017., Schmitt (C-219/15, EU:C:2017:128, t. 49. do 60.) radi zaključka da kupac predmetnog vozila nema pravo na naknadu štete. Međutim, čini mi se da rasuđivanje koje se slijedilo u toj presudi ide u istom smjeru kao i ono koje predlažem u ovom predmetu.

pretpostavke, kako će se nadoknaditi štetu valja odrediti u okviru nacionalnog prava o odgovornosti za štetu, pri čemu pretpostavke za naknadu štete propisane nacionalnim pravom moraju omogućiti učinkovite, proporcionalne i odvraćajuće sankcije.

56. U ovom slučaju sud koji je uputio zahtjev pita, prvo, je li u skladu s pravom Unije to da kupac vozila opremljenog poremećajnim uređajem ima pravo podnijeti građanskopravni zahtjev na temelju izvanugovorne odgovornosti protiv proizvođača samo u okolnostima u kojima je potonji namjerno uzrokovao štetu drugome protivno moralu društva u smislu članka 826. BGB-a.

57. U tom pogledu, u skladu s načelom djelotvornosti [35], na tom je sudu da ispita mogu li pretpostavke predviđene u članku 826. BGB-a praktički onemogućiti ili pretjerano otežati ostvarivanje prava na naknadu štete koje kupac vozila izvodi iz Direktive 2007/46. U slučaju potvrdnog odgovora, ta nacionalna postupovna pravila ne bi bila u skladu s pravom Unije.

58. U ovom stadiju ističem da je u svojoj odluci sud koji je uputio zahtjev naveo da je malo vjerojatno da pretpostavke predviđene u članku 826. BGB-a, kako su ih nacionalni sudovi protumačili, udovoljavaju članku 46. Direktive 2007/46 jer samo iznimni slučajevi ispunjavaju te pretpostavke i jer, tako u trenutačnom stanju prava, proizvođač ne mora gajiti bojazan od zahtjeva za naknadu štete s posljedicom da nema nikakvog poticaja da se strogo uskladi s odredbama prava Unije kako bi izbjegao da se utvrdi njegova izvanugovorna odgovornost [36].

59. U slučaju da sud koji je uputio zahtjev potvrdi tu ocjenu, on bi se tada trebao pozvati na članak 823. stavak 2. BGB-a čija primjena, prema stajalištu tog suda, zahtijeva običnu nepažnju. Primjećujem da bi se prema stajalištu navedenog suda, čak i pod pretpostavkom da se relevantnim odredbama prava Unije želi samo zaštititi opći interes, one vjerojatno poštovale jedino ako bi se povreda iz nepažnje također sankcionirala pravom kupaca na naknadu štete zasnovanim na izvanugovornoj odgovornosti proizvođača i ako bi potonji morali to uzeti u obzir od samog početka.

60. Drugo, sud koji je uputio zahtjev nastoji saznati protiv li se u okviru prava na naknadu štete kupca vozila opremljenog poremećajnim uređajem pravu Unije to da se korist od stvarne uporabe tog vozila uračuna u povrat kupovne cijene navedenog vozila.

61. Kao što to proizlazi iz sudske prakse Suda, glede oblika i načina izračuna naknade štete, u svrhu osiguranja učinkovite zaštite prava pojedinaca, visina naknade štete prouzročene pojedincima povredama prava Unije mora odgovarati pretrpljenoj šteti [37]. Kao što je to već navedeno, na nacionalnom je pravu država članica da odredi pravila o načinu izračuna naknade štete uzrokovane pojedincu povredom odredaba Direktive 2007/46 [38]. U tom pogledu nacionalni sudovi ovlašteni su pobrinuti se za to da zaštita prava zajamčenih pravnim poretkom Unije ne dovodi do neosnovanog bogaćenja primatelja [39].

[35] U vezi s tim načelom vidjeti presudu od 6. listopada 2021., Consorzio Italian Management i Catania Multiservizi (C-561/19, EU:C:2021:799, t. 63. i navedena sudska praksa).

[36] Mercedes-Benz Group osporava ovo razmatranje suda koji je uputio zahtjev tvrdeći da povrede prava Unije koje proizvođači počine mogu dovesti do velikih novčanih kazni i sankcija.

[37] Vidjeti u tom smislu presudu od 25. studenoga 2010., Fuß (C-429/09, EU:C:2010:717, t. 92. i navedena sudska praksa)

[38] Vidjeti u tom smislu presudu od 25. studenoga 2010., Fuß (C-429/09, EU:C:2010:717, t. 94.).

[39] Vidjeti presudu od 25. ožujka 2021., Balgarska Narodna Banka (C-501/18, EU:C:2021:249, t. 125. i navedena sudska praksa).

62. Slijedom toga je na sudu koji je uputio zahtjev da provjeri u kojoj bi mjeri uračunavanje koristi od stvarne uporabe vozila – u uobičajenim uvjetima njegove uporabe – u povrat njegove kupovne cijene osiguralo kupcu primjerenu naknadu štete. Taj sud navodi da je do datuma rasprave održane pred njim osoba QB prešla više od 60 000 km s predmetnim vozilom i da, ako treba uračunati korist od uporabe, valja procijeniti umanjenje vrijednosti koje je to vozilo pretrpjelo kako bi se izračunao iznos uračunavanja. U tom pogledu, kao što to proizlazi iz sudske prakse navedene u prethodnoj točki ovog mišljenja, navedeni je sud ovlašten uzeti u obzir to da zaštita prava zajamčenih Direktivom 2007/46 ne dovede do neosnovanog bogaćenja osobe QB. Stoga se korist od stvarne uporabe predmetnog vozila može uračunati u povrat kupovne cijene tog vozila. No čini mi se jasnim da ako bi to uračunavanje dovelo do toga da osoba QB ne dobije u konačnici nikakvu naknadu za pretrpljenu štetu, taj način izračuna ne bi osigurao njezinu djelotvornu zaštitu i ne bi bio u skladu s pravom Unije.

63. Treće, sud koji je uputio zahtjev pita se treba li korist od uporabe predmetnog vozila izračunati na temelju njegove ukupne kupovne cijene a da se pritom ne odbije umanjenje vrijednosti vozila nastalo zbog ugradnje nedopuštenog poremećajnog uređaja i/ili uporabe vozila neusklađenog s pravom Unije. Također, ako ne postoji propis prava Unije, nije na Sudu da temeljito zađe u pravo država članica kako bi uputio na način na koji bi se naknada pretrpljene štete trebala izračunati[40]. Jedini zahtjev predviđen pravom Unije jest taj da naknada štete bude primjerena, to jest da može osigurati djelotvornu zaštitu pravâ kupca.

64. Naposljetku ističem da iako zahtjeve obuhvaćene Prilogom IV. Direktivi 2007/46, osobito primjenu članka 5. stavaka 1. i 2. Uredbe br. 715/2007, proizvođači automobila moraju poštovati za nove automobile[41], oni se odnose i na rabljena vozila u okviru izvanugovorne odgovornosti kada je proizvođač skrivljeno postupio ugradivši nedopušteni poremećajni uređaj.

65. S obzirom na prethodno navedeno predlažem na treće do šesto prethodno pitanje odgovoriti tako da Direktivu 2007/46 treba tumačiti na način da nalaže državama članicama da predvide da kupac vozila ima pravo na naknadu štete od proizvođača automobila u situaciji u kojoj je to vozilo opremljeno nedopuštenim poremećajnim uređajem u smislu članka 5. stavka 2. Uredbe br. 715/2007. Na državama članicama je da odrede pravila o načinu izračuna naknade štete uzrokovane kupcu, pod uvjetom da je primjenom načela djelotvornosti ta naknada primjerena pretrpljenoj šteti.

D. Sedmo prethodno pitanje

66. Svojim sedmim pitanjem sud koji je uputio zahtjev pita, u biti, treba li članak 267. UFEU-a tumačiti na način da mu se protivi nacionalni propis prema kojem sudac pojedinac nadležan za odlučivanje o sporu može Sudu uputiti zahtjev za prethodnu odluku jedino u slučaju u kojem je taj sudac prethodno uputio taj spor građanskom vijeću koje je odlučilo ne preuzeti postupak.

[40] U tom se smislu slažem s njemačkom vladom da države članice provedbom svojeg deliktnog prava moraju biti u mogućnosti odlučiti kako popraviti štetu koju je pojedinac pretrpio. Dodajem međutim da to deliktno pravo mora poštovati načela koja su postavljena pravom Unije.

[41] Vidjeti presudu od 24. siječnja 2019., RDW i dr. (C-326/17, EU:C:2019:59, t. 61.).

1. Dopuštenost

67. Mercedes-Benz Group ističe da je peto prethodno pitanje nedopušteno zbog toga što u okviru postupka pokrenutog na temelju članka 267. UFEU-a Sud nije nadležan za odlučivanje o spojivosti nacionalnog prava s pravom Unije [42].

68. Njemačka vlada naglasila je na raspravi da to pitanje nije korisno za glavni postupak.

69. Komisija navodi da gaji dvojbe glede dopuštenosti navedenog pitanja. Naime, odgovor na njega nije relevantan za rješenje spora u glavnom postupku koji se tiče postojanja prava na naknadu štete kupca vozila zbog uporabe nedopuštenog poremećajnog uređaja. Osim toga, izgleda da je to pitanje hipotetske naravi. Naime, kao što to proizlazi iz odluke kojom se upućuje prethodno pitanje, protiv potonje nije bio podnesen pravni lijek u trenutku pokretanja postupka pred Sudom. Stoga se ne čini da mogući odgovor na sedmo prethodno pitanje može sudu koji je uputio zahtjev pružiti tumačenje prava Unije koje mu omogućuje da riješi postupovna pitanja nacionalnog prava potrebna kako bi mogao odlučiti o meritumu spora koji se pred njime vodi [43].

70. Glede dopuštenosti sedmog prethodnog pitanja, iz odluke kojom se upućuje prethodno pitanje proizlazi da je na temelju nacionalnog propisa sudac pojedinac, pred kojim se vodi spor, dužan predmet uputiti građanskom vijeću kako bi ga ono preuzelo, kada predmet obilježavaju posebne činjenične ili pravne poteškoće ili kad je on od temeljne važnosti. Iz te odluke proizlazi da sud koji je uputio zahtjev, to jest sudac pojedinac, nije ovaj predmet uputio građanskom vijeću te je izravno Sudu uputio svoj zahtjev za prethodnu odluku.

71. Prema ustaljenoj sudskoj praksi, Sud može odbiti odgovoriti na prethodno pitanje nacionalnog suda samo ako je očito da zatraženo tumačenje prava Unije nema nikakve veze s činjeničnim stanjem ili predmetom glavnog postupka, ako je problem hipotetski ili ako Sud ne raspolaže činjeničnim i pravnim elementima potrebnima da bi mogao dati koristan odgovor na postavljena pitanja [44].

72. U tom pogledu spor u glavnom postupku odnosi se na pravo na naknadu štete i način njezina izračuna glede pojedinačnog kupca vozila opremljenog nedopuštenim poremećajnim uređajem u smislu članka 5. stavka 2. Uredbe br. 715/2007. Prema ustaljenoj sudskoj praksi Suda, čak i pod pretpostavkom da je u skladu s relevantnim nacionalnim postupovnim pravilima sud koji je uputio zahtjev, u ovom slučaju sudac pojedinac, morao građanskom vijeću prepustiti predmet u glavnom postupku, prvih šest prethodnih pitanja koja se odnose na to pravo na naknadu štete je dopušteno. Naime, Sud nije ovlašten provjeravati je li zahtjev za prethodnu odluku upućen u skladu s nacionalnim pravilima o organizaciji sudova i o sudskom postupku [45].

73. Glede sedmog prethodnog pitanja, ono se odnosi na tumačenje samog članka 267. UFEU-a koje nije relevantno za rješenje spora u glavnom postupku. Osim toga, sud koji je uputio zahtjev navodi samo to da se nadležnost suca pojedinca može osporavati u okviru pravnih lijekova. No, s jedne strane, taj sud ne pojašnjava koja posljedica može iz toga proizaći za odluku kojom se upućuje prethodno pitanje. S druge strane, iz spisa podnesenog Sudu ne proizlazi da je u ovom stadiju bio podnesen pravni lijek protiv odluke kojom se upućuje prethodno pitanje.

[42] Ta se stranka poziva, osobito, na presudu od 29. studenoga 2001., De Coster (C-17/00, EU:C:2001:651, t. 23.).

[43] Komisija se poziva na rješenje od 2. srpnja 2020., S. A. D. Maler und Anstreicher (C-256/19, EU:C:2020:523, t. 44. i 48.).

[44] Presuda od 15. srpnja 2021., The Department for Communities in Northern Ireland (C-709/20, EU:C:2021:602, t. 55.)

[45] Vidjeti u tom smislu presudu od 13. prosinca 2018., Rittinger i dr. (C-492/17, EU:C:2018:1019, t. 29. do 34.).

74. U tim okolnostima smatram da tumačenje zatraženo sedmim prethodnim pitanjem nije objektivno potrebno za donošenje odluke koju sud koji je uputio zahtjev treba donijeti [46]. Stoga je prema mojem mišljenju to pitanje hipotetsko i treba ga, prema tome, odbaciti kao nedopušteno.

2. Meritum

75. U slučaju da Sud smatra da je sedmo prethodno pitanje dopušteno, želio bih podsjetiti na sudsku praksu prema kojoj nacionalni sudovi imaju najširu mogućnost postavljanja Sudu pitanja tumačenja relevantnih odredbi prava Unije, a ta se mogućnost pretvara u obvezu za sudove koji sude u posljednjem stupnju, uz primjenu iznimki koje su priznate u sudskoj praksi Suda. Naime, ta mogućnost kao i ta obveza svojstvene su sustavu suradnje između nacionalnih sudova i Suda, koji je uređen člankom 267. UFEU-a, i ovlastima suda nadležnog za primjenu prava Unije, koje su tom odredbom dodijeljene nacionalnim sudovima. Slijedom toga, nacionalni sud koji je nadležan za rješavanje predmeta, kada smatra da se u okviru tog predmeta postavlja pitanje tumačenja ili valjanosti prava Unije, ima mogućnost ili obvezu, ovisno o slučaju, uputiti Sudu zahtjev za prethodnu odluku i pritom ta mogućnost ili obveza ne može biti otežana nacionalnim pravilima koja proizlaze iz zakonodavstva ili sudske prakse [47].

76. Glede nacionalnog suda protiv čijih se odluka može podnijeti pravni lijek u skladu s nacionalnim pravom, članku 267. UFEU-u ne protivi se to da se na odluke takvog suda, koji je Sudu uputio prethodno pitanje, primjenjuju uobičajena pravna sredstva propisana nacionalnim pravom. Međutim, ishod takvog pravnog lijeka ne može ograničiti ovlast koja je navedenom sudu dodijeljena člankom 267. UFEU-a da pokrene postupak pred Sudom, ako smatra da se u predmetu koji je pred njim u tijeku pojavljuju pitanja o tumačenju odredaba prava Unije koja zahtijevaju odluku Suda [48]. Stoga funkcioniranje sustava suradnje između Suda i nacionalnih sudova, uspostavljenog člankom 267. UFEU-a, i načelo nadređenosti prava Unije zahtijevaju da nacionalni sud bude slobodan u kojoj god fazi postupka to smatra primjerenim uputiti Sudu bilo koje prethodno pitanje koje smatra potrebnim [49], također i kada je riječ o sucu pojedincu [50].

77. Prema tome, smatram da se članku 267. UFEU-a protivi nacionalni propis ako sucu pojedincu nalaže, kada smatra da se u predmetu koji je pred njim u tijeku pojavljuje pitanje o tumačenju ili valjanosti prava Unije koje zahtijeva odluku Suda, da uputi to pitanje građanskom vijeću i ako je posljedica toga da on ne može podnijeti Sudu zahtjev za prethodnu odluku [51].

[46] Vidjeti u tom smislu presudu od 9. srpnja 2020., Land Hessen (C-272/19, EU:C:2020:535, t. 62. i navedena sudska praksa). Ističem također da je sud koji je uputio zahtjev postavio slično pitanje u predmetima nepovezanim s ovim predmetom, među ostalim u predmetima C-336/20, Bank 11 für Privatkunden und Handel, C-47/21, C. Bank i Bank D. K., kao i C-232/21, Volkswagen Bank i Audi Bank.

[47] Presuda od 23. studenoga 2021., IS (Nezakonitost rješenja kojim se upućuje prethodno pitanje) (C-564/19, EU:C:2021:949, t. 68. do 70. i navedena sudska praksa)

[48] Vidjeti u tom smislu presudu od 16. prosinca 2008., Cartesio (C-210/06, EU:C:2008:723, t. 93.).

[49] Vidjeti u tom smislu presudu od 16. srpnja 2020., Adusbef i dr. (C-686/18, EU:C:2020:567, t. 30. i navedena sudska praksa).

[50] Vidjeti u tom smislu presudu od 13. prosinca 2018., Rittinger i dr. (C-492/17, EU:C:2018:1019, t. 29. do 34.).

[51] Vidjeti u tom smislu presudu od 5. travnja 2016., PFE (C-689/13, EU:C:2016:199, t. 36.).

V. Zaključak

78. S obzirom na prethodna razmatranja, predlažem Sudu da na prethodna pitanja koja je uputio Landgericht Ravensburg (Zemaljski sud u Ravensburgu, Njemačka) odgovori na sljedeći način:

1. Članak 18. stavak 1., članak 26. stavak 1. i članak 46. Direktive 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 5. rujna 2007. o uspostavi okvira za homologaciju motornih vozila i njihovih prikolica te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila (Okvirna direktiva), kako je izmijenjena, treba tumačiti na način da štite interese pojedinačnog kupca motornog vozila, a osobito interes da ne stekne vozilo kada je opremljeno nedopuštenim poremećajnim uređajem u smislu članka 5. stavka 2. Uredbe (EZ) br. 715/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2007. o homologaciji tipa motornih vozila u odnosu na emisije iz lakih osobnih i gospodarskih vozila (Euro 5 i Euro 6) i pristupu podacima za popravke i održavanje vozila, kako je izmijenjena.

2. Direktivu 2007/46, kako je izmijenjena, treba tumačiti na način da nalaže državama članicama da predvide da kupac vozila ima pravo na naknadu štete od proizvođača automobila u situaciji u kojoj je to vozilo opremljeno nedopuštenim poremećajnim uređajem u smislu članka 5. stavka 2. Uredbe br. 715/2007. Na državama članicama je da odrede pravila o načinu izračuna naknade štete uzrokovane tom kupcu, pod uvjetom da je primjenom načela djelotvornosti ta naknada primjerena pretrpljenoj šteti.