Zbirka odločb sodne prakse

SODBA SODIŠČA (peti senat)

z dne 1. avgusta 2025*

„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 – Zmanjšanje emisij dušikovega oksida (NOx), omejeno s ‚temperaturnim oknom‘ – Odklopna naprava – Varstvo interesov posameznega kupca vozila, opremljenega s prepovedano odklopno napravo – Namestitev te naprave po začetku uporabe vozila – Pravica do odškodnine iz naslova deliktne odgovornosti proizvajalca tega vozila – Razlog za oprostitev – Neizogibna zmota proizvajalca v zvezi s prepovedanostjo odklopne naprave – Načelo učinkovitosti – Ustrezno povračilo škode – Način izračuna odškodnine – Razpon odškodnine“

V zadevi C-666/23,

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 27. oktobra 2023, ki je na Sodišče prispela 9. novembra 2023, v postopku

CM,

DS

proti

Volkswagen AG,

SODIŠČE (peti senat),

v sestavi M. L. Arastey Sahún (poročevalka), predsednica senata, D. Gratsias, E. Regan, J. Passer in B. Smulders, sodniki,

generalni pravobranilec: A. Rantos,

sodni tajnik: A. Calot Escobar,

na podlagi pisnega postopka,

ob upoštevanju stališč, ki so jih predložili:

– za CM K. Borwieck, C. Douhaire, R. Geulen, R. Klinger, D. Krebs in L. Rhiel, Rechtsanwälte,

* Jezik postopka: nemščina.

– za Volkswagen AG T. André, M. de Lind van Wijngaarden in H.-P. Schroeder, Rechtsanwälte,

– za Evropsko komisijo J. Flett in M. Noll-Ehlers, agenta,

na podlagi sklepa, sprejetega po opredelitvi generalnega pravobranilca, da bo v zadevi razsojeno brez sklepnih predlogov,

izreka naslednjo

Sodbo

1 Predlog za sprejetje predhodne odločbe se nanaša na razlago člena 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).

2 Ta predlog je bil vložen v okviru dveh sporov med CM in DS na eni strani ter družbo Volkswagen AG na drugi strani v zvezi s povračilom škode, nastale zaradi nakupa vozil, opremljenih s prepovedanimi odklopnimi napravami.

Pravni okvir

Pravo Unije

Direktiva 1999/44/ES

3 Direktiva 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) je bila z učinkom od 1. januarja 2022 razveljavljena z Direktivo (EU) 2019/771 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. maja 2019 o nekaterih vidikih pogodb za prodajo blaga, spremembi Uredbe (EU) 2017/2394 in Direktive 2009/22/ES ter razveljavitvi Direktive 1999/44/ES (UL 2019, L 136, str. 28). Glede na čas dejanskega stanja sporov o glavni stvari se za ta spora vseeno uporablja Direktiva 1999/44.

4 Člen 3(2) Direktive 1999/44 je določal:

„V primeru neskladnosti ima potrošnik pravico zahtevati neodplačno vzpostavitev skladnosti blaga s pogodbo, in sicer popravilo ali zamenjavo v skladu z odstavkom 3, ali zahtevati znižanje kupnine ali odstop od pogodbe glede tega blaga v skladu z odstavkoma 5 in 6.“

Direktiva 2007/46/ES

5 Direktiva 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 2009, L 263, str. 1), kakor je bila spremenjena z Uredbo Komisije (ES) št. 385/2009 z dne 7. maja 2009 (UL 2007, L 118, str. 13) (v nadaljevanju: Direktiva 2007/46), 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 sporov o glavni stvari za ta spora še naprej uporablja ta direktiva.

6 Člen 3, točke 3, 5, 17 in 36, Direktive 2007/46 je določal:

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

[…]

3. ‚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;

[…]

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;

[…]

17. ‚tip vozila' pomeni vozila določene kategorije, ki se ne razlikujejo vsaj v bistvenih pogledih, navedenih v delu B Priloge II. Tip vozila lahko vsebuje variante in izvedenke, navedene v delu B Priloge II;

[…]

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 8(6) te direktive je določal:

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

8 Člen 10(2) navedene direktive je določal:

„Države članice podelijo ES-homologacijo za sestavni del ali samostojno tehnično enoto sestavnemu delu ali samostojni tehnični enoti, ki je skladna s podatki v opisni mapi in izpolnjuje tehnične zahteve, določene v ustreznih posamičnih direktivah ali uredbah, kakor je predpisano v Prilogi IV."

9 Člen 13(1) te 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) Direktive 2007/46 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 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.

Prodajo nedodelanih vozil lahko države članice dovolijo, lahko pa zavrnejo njihovo trajno registracijo in začetek uporabe, dokler vozila niso dodelana.“

12 Člen 30(1) navedene 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 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.“

Uredba št. 715/2007

14 V uvodnih izjavah 6 in 15 Uredbe št. 715/2007 je navedeno:

„(6) Še zlasti je za izboljšanje kakovosti zraka in upoštevanje mejnih vrednosti za onesnaževala potrebno znatno zmanjšanje emisij dušikovega oksida iz dizelskih vozil. Za doseganje tega so potrebne ambiciozne mejne vrednosti na stopnji Euro 6, ne da bi se morali pri tem odreči prednostim dizelskih motorjev, kar zadeva porabo goriva in emisije ogljikovodika in ogljikovega monoksida. Takšen cilj za zmanjšanje emisij dušikovega oksida v zgodnji fazi bo proizvajalcem vozil po celotni Evropi omogočil dolgoročno varnost načrtovanja.

[…]

(15) Komisija bi morala preučiti potrebo po spremembi novega evropskega voznega cikla kot preskusnega postopka, ki predstavlja osnovo za predpise o emisijah pri podeljevanju ES-homologacije. Posodobitev ali zamenjava preskusnih ciklov je lahko potrebna za vključitev sprememb pri specifikaciji vozil in obnašanju voznikov. Revizije so lahko nujne, da se zagotovi, da emisije v realnih okoliščinah ustrezajo tistim, ki se izmerijo v postopku homologacije. Preučiti bi bilo treba tudi možnost uporabe prenosnih sistemov za merjenje emisij in uvedbe ureditve, ki temelji na konceptu ‚ne sme preseči‘.“

15 Člen 3, točka 10, te 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, pričakovanimi pri normalnem delovanju vozila in pri normalni uporabi.“

16 Člen 4(1) in (2) navedene uredbe določa:

„1. Proizvajalci morajo dokazati, da so vsa nova vozila, ki so bila prodana, registrirana ali so se začela uporabljati v [Evropski s]kupnosti, 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. Zato se ukrepi za skladnost v prometu preverijo za obdobje do 5 let ali 100000 km, kar koli nastopi prej. Preskus trajnosti naprav za uravnavanje onesnaževanja, opravljen za homologacijo, mora zajeti 160000 km. Za izpolnjevanje tega preskusa trajnosti bi morali proizvajalci imeti možnost uporabiti staranje na preskusni napravi pod izvedbenimi pogoji, navedenimi v odstavku 4.

Skladnost v uporabi se preverja zlasti za emisije iz izpušne cevi glede na mejne vrednosti emisij iz Priloge I. Za boljši nadzor nad emisijami izhlapevanja in emisijami pri nizki temperaturi okolja bo Komisija pregledala preskusne postopke.“

17 Člen 5(1) in (2) iste uredbe 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;

(b) naprava po zagonu motorja ne deluje več;

ali

(c) so pogoji v bistvu vključeni v preskusne postopke za potrditev emisij izhlapevanja in povprečnih emisij iz izpušne cevi.“

18 Člen 13 Uredbe št. 715/2007 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) uporab[o] odklopnih naprav;

[…].“

Uredba št. 692/2008

19 Uredba Komisije (ES) št. 692/2008 z dne 18. julija 2008 o izvajanju in spremembi Uredbe (ES) št. 715/2007 (UL 2008, L 199, str. 1) je bila spremenjena z Uredbo Komisije (EU) št. 566/2011 z dne 8. junija 2011 (UL 2011, L 158, str. 1) (v nadaljevanju: Uredba št. 692/2008). Uredba št. 692/2008 je bila s 1. januarjem 2022 razveljavljena z Uredbo Komisije (EU) 2017/1151 z dne 1. junija 2017 o dopolnitvi Uredbe št. 715/2007, o spremembah Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta, Uredbe št. 692/2008 in Uredbe Komisije (EU) št. 1230/2012 ter o razveljavitvi Uredbe št. 692/2008 (UL 2017, L 175, str. 1). Vendar se glede na čas dejanskega stanja sporov o glavni stvari za ta spor še naprej uporablja Uredba št. 692/2008.

20 Člen 10(1) in (2) Uredbe št. 692/2008 je določal:

„Proizvajalec zagotovi, da so nadomestne naprave za uravnavanje onesnaževanja namenjene namestitvi na ES-homologirana vozila, zajeta v okviru Uredbe [št. 715/2007], ES-homologirane kot samostojne tehnične enote v smislu člena 10(2) [Direktive 2007/46], v skladu s členom 12, členom 13 in Prilogo XIII k tej uredbi.“

Nemško pravo

21 Člen 276 Bürgerliches Gesetzbuch (civilni zakonik) (v nadaljevanju: BGB) določa:

„1. Dolžnik je odgovoren za naklep in malomarnost, če ni bila dogovorjena nobena milejša ali strožja odgovornost oziroma ta ne izhaja iz vsebine obligacijskega razmerja, zlasti iz sprejetja garancije ali sprejetja tveganja. Smiselno se uporabljajo določbe členov 827 in 828.

2. Malomarno ravna, kdor pri trgovanju ne ravna skrbno.

3. Dolžnika ni mogoče vnaprej oprostiti odgovornosti za naklep.“

22 Člen 823 BGB določa:

„1. Kdor naklepno ali iz malomarnosti protipravno poseže v življenje, telo, zdravje, svobodo, lastnino ali drugo pravico drugega, mu je dolžan povrniti s tem nastalo 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.“

23 Člen 826 BGB določa:

„Kdor drugemu naklepno in v nasprotju z moralnimi načeli povzroči škodo, mu jo mora povrniti.“

24 Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung – EG-FGV) (uredba o ES-homologaciji motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila (uredba o ES-homologaciji vozil), v nadaljevanju: EG-FGV) z dne 3. februarja 2011 v členu 6(1) določa:

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

25 Člen 27(1) EG-FGV določa:

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

Spora o glavni stvari in vprašanja za predhodno odločanje

26 Družba Volkswagen je proizvajalec motornih vozil, ki sta jih osebi CM in DS kupili kot rabljeni od poklicnih prodajalcev.

27 Oseba CM je na podlagi naročila z dne 14. marca 2016 in po ceni 49.950 EUR kupila vozilo znamke Volkswagen z dizelskim motorjem tipa EA 288. To vozilo je bilo ob nakupu opremljeno s sistemom prepoznavanja na poskusni napravi, ki je bil 10. oktobra 2017 po posodobitvi zadevne programske opreme odstranjen, in z drugo programsko opremo motorja, s katero se zmanjšuje 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).

28 Zaradi teh dveh domnevno prepovedanih odklopnih naprav oseba CM meni, da ji je nastala škoda zaradi namerne kršitve, ki je v nasprotju z javnim redom in moralo v smislu člena 826 BGB in ki jo je mogoče pripisati družbi Volkswagen.

29 S tožbo, vloženo pri Landgericht Ravensburg (deželno sodišče v Ravensburgu, Nemčija), ki je predložitveno sodišče, zahteva povračilo škode v višini 8938 EUR, ki pomeni 20 % nakupne cene vozila, in, podredno, odškodnino v višini, ki se prepušča presoji tega sodišča, vendar ne manj kot 6703,50 EUR, kar ustreza 15 % nakupne cene.

30 Iz predložitvene odločbe je razvidno, da družba Volkswagen priznava, da je sistem prepoznavanja na poskusni napravi del programske opreme, ki se uporablja za zmanjšanje stopnje vračanja izpušnih plinov zunaj novega evropskega voznega cikla, če obratovalna temperatura doseže 200 stopinj Celzija. Pri tej temperaturi naj bi sistem selektivne katalitične redukcije začel prispevati k zmanjšanju emisij NOx, tako da naj bi bile mejne vrednosti vseeno spoštovane.

31 Kar zadeva temperaturno okno, ta družba trdi, da se stopnja vračanja izpušnih plinov znižuje pod temperaturo okolja +12 stopinj Celzija. To temperaturno okno naj bi bilo zakonito, ker naj bi bilo potrebno za varno delovanje vozila.

32 Podredno se navedena družba za razbremenitev svoje odgovornosti sklicuje na obstoj neizogibne zmote v zvezi s prepovedanostjo odklopnih naprav in se pri tem opira na tako imenovano „hipotetično“ odobritev Kraftfahrt-Bundesamt (zvezni urad za promet motornih vozil, Nemčija), in sicer na to, da bi ta organ, pristojen za ES-homologacijo, potrdil njeno napačno pravno naziranje glede obstoja dovoljene odklopne naprave, če bi pri njem o tem poizvedovala (v nadaljevanju: hipotetična odobritev).

33 Oseba DS je na podlagi naročila z dne 29. marca 2016 in po ceni 32.000 EUR kupila vozilo znamke Volkswagen z dizelskim motorjem tipa EA 189. To vozilo je bilo ob nakupu opremljeno s prepovedano odklopno napravo v obliki prepoznavanja na preskusni napravi s sistemom preklapljanja motorja.

34 Ker je zvezni urad za promet motornih vozil z odločbama z dne 14. in 15. oktobra 2015 družbi Volkswagen naložil, naj to napravo odstrani iz vozil, danih na trg, je bila 7. marca 2017 v vozilo osebe DS vgrajena programska oprema, ki jo je razvila ta družba, potrdil pa navedeni urad. Vendar je bila hkrati v to vozilo vgrajena druga odklopna naprava, in sicer temperaturno okno.

35 Oseba DS zato meni, da je utrpela škodo zaradi namerne kršitve, ki je v nasprotju z javnim redom in moralo in ki jo je mogoče pripisati navedeni družbi.

36 Oseba DS s tožbo, ki jo je 4. marca 2021 vložila pri predložitvenem sodišču, zahteva, prvič, plačilo odškodnine v višini, ki se prepušča presoji tega sodišča, vendar ne manj kot 4800 EUR, kar ustreza 15 % nakupne cene, in drugič, naj se poleg tega ugotovi, da ji mora ista družba povrniti škodo, nastalo zaradi namestitve odklopne naprave v obliki temperaturnega okna.

37 Družba Volkswagen zoper to zahtevo uveljavlja ugovor nedopustnosti, ki se nanaša na zastaranje, vsekakor pa predlaga, naj se jo zavrne kot neutemeljeno.

38 Glede temperaturnega okna ta družba trdi, da se vračanje izpušnih plinov zmanjša šele pod temperaturo +10 stopinj Celzija, kar naj bi bilo potrebno za varno delovanje vozila.

39 Poleg tega navaja, da se je Sodišče v sodbah z dne 14. julija 2022, GSMB Invest (C-128/20, EU:C:2022:570), z dne 14. julija 2022, Volkswagen (C-134/20, EU:C:2022:571), in z dne 14. julija 2022, Porsche Inter Auto in Volkswagen (C-145/20, EU:C:2022:572), za vozila znamke

Volkswagen, opremljena z enakim temperaturnim oknom, oprlo na temperaturni razpon med 15 in 33 stopinj Celzija zunanje temperature. Ta pristop naj bi temeljil na dejanskih ugotovitvah nacionalnih predložitvenih sodišč, ki ne ustrezajo okoliščinam iz sporov o glavni stvari.

40 Navedena družba se podredno sklicuje na neizogibno zmoto v zvezi s prepovedanostjo te odklopne naprave in se pri tem opira na hipotetično odobritev zveznega urada za promet motornih vozil.

41 Predložitveno sodišče na prvem mestu meni, da se odškodninski zahtevek oseb CM in DS na podlagi člena 826 BGB zaradi namerno povzročene škode, ki je v nasprotju z javnim redom in moralo, ne zdi utemeljen.

42 To sodišče navaja, da je bilo vozilo osebe CM ob pridobitvi res opremljeno z odklopno napravo, ki je prepovedana v smislu člena 5(2) Uredbe št. 715/2007, in da je bila taka naprava v vozilu osebe DS vgrajena ob posodobitvi programske opreme.

43 Pri teh dveh vozilih naj bi se vračanje izpušnih plinov začelo zmanjševati pri temperaturi okolja +10 stopinj Celzija, zaradi česar navedeno sodišče meni, da v obeh primerih obstaja prepovedano temperaturno okno. Tega okna naj ne bi bilo mogoče šteti za dovoljeno na podlagi člena 5(2), drugi stavek, točka (a), te uredbe, kar zadeva potrebo po preprečevanju neposrednega tveganja okvare ali poškodbe motorja, nastale zaradi napake dela sistema za vračanje izpušnih plinov v valj, ki je tako resno, da povzroča konkretno nevarnost pri vožnji vozila, opremljenega z navedeno napravo, saj tako konkretno tveganje v obravnavanem primeru ne bi smelo biti podano.

44 Poleg tega isto sodišče v zvezi z osebo CM meni, da se drugo merilo odstopanja, ki izhaja iz te določbe in v skladu s katerim odklopna naprava večji del leta ne sme biti aktivna, prav tako ne bi smelo šteti za izpolnjeno glede na sodno prakso, ki izhaja iz sodbe z dne 14. julija 2022, GSMB Invest (C-128/20, EU:C:2022:570, točka 65). Vračanje izpušnih plinov tega vozila naj bi se namreč začelo zmanjševati pri temperaturi okolja +12 stopinj Celzija, medtem ko naj bi bile povprečne letne temperature v Nemčiji pod tem pragom.

45 Predložitveno sodišče kljub tem elementom trdi, da v sporih o glavni stvari ni ravnanja, ki bi bilo naklepno in objektivno v nasprotju z javnim redom in moralo v smislu člena 826 BGB, zlasti zaradi neobstoja „očitno prepovedanih“ odklopnih naprav v skladu s sodno prakso Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče, Nemčija).

46 To sodišče na drugem mestu meni, da bi osebi CM in DS lahko imeli pravico do odškodnine na podlagi člena 823(2) BGB.

47 Navedeno sodišče ob sklicevanju na sodbo Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče) z dne 26. junija 2023 (v nadaljevanju: sodba Bundesgerichtshof) navaja, da člen 823(2) BGB v povezavi s členom 6(1) in členom 27(1) EG-FGV varuje interese pridobitelja vozila glede morebitne premoženjske izgube, ki izhaja iz tega, da je proizvajalec kršil pravo Unije v zvezi z izpušnimi plini motornih vozil.

48 V zvezi s tem naj bi bilo razvidno, prvič, da je družba Volkswagen kršila to pravo, ker je v zadevna vozila vgradila prepovedano temperaturno okno.

49 Drugič, pravica do odškodnine naj bi bila pogojena tudi s tem, da je proizvajalec zadevnega vozila ravnal vsaj malomarno v zvezi z zadevno odklopno napravo, pri čemer naj bi se krivda proizvajalca domnevala.

50 Ta proizvajalec naj bi se lahko razbremenil odgovornosti s tem, da bi se skliceval in dokazal obstoj izrednih okoliščin, ki kažejo na neobstoj njegove malomarnosti, kar vključuje dokaz o neizogibni zmoti v zvezi s prepovedanostjo zadevne odklopne naprave.

51 Tretjič, isto sodišče na eni strani navaja, da je taka zmota podana, če se je navedeni proizvajalec, ki je izkazal zahtevano skrbnost, pravno izrekel na podlagi temeljite preučitve pravnega položaja ob upoštevanju sodne prakse najvišjih sodišč in če ni mogel pričakovati drugačne presoje tega položaja. Na drugi strani naj bi bila taka zmota neizogibna, če se proizvajalec lahko sklicuje na ES-homologacijo, ki je bila podeljena za zadevno odklopno napravo v skladu s členom 5(2) Uredbe št. 715/2007.

52 Že hipotetična odobritev, kot je navedena v točki 32 te sodbe, naj bi lahko odslej v skladu s sodbo Bundesgerichtshof zadostovala.

53 Predložitveno sodišče se sprašuje, ali je glede na pravo Unije pravico pridobitelja vozila s prepovedano odklopno napravo do odškodnine mogoče zavrniti, ker je bil zadevni proizvajalec v neizogibni zmoti glede prepovedanosti te naprave, in če je odgovor na to vprašanje pritrdilen, ali lahko oprostitev tega proizvajalca temelji na dejanski odobritvi zadevnega vozila s strani pristojnega nacionalnega organa ali celo na hipotetični odobritvi.

54 Četrtič, to sodišče navaja, da je, kar zadeva osebo DS, pravica do odškodnine, ki izvira iz odklopne naprave, ki je obstajala ob pridobitvi vozila, in sicer iz sistema prepoznavanja na poskusni napravi, zastarala. Ker pa naj bi to vozilo od namestitve posodobitve, ki jo je zagotovila družba Volkswagen, imelo novo prepovedano odklopno napravo v obliki temperaturnega okna, naj bi se postavljalo vprašanje, ali lastnik vozila nima pravice do odškodnine od proizvajalca.

55 Petič, navedeno sodišče ugotavlja, da se pravica do odškodnine na podlagi člena 823(2) BGB v povezavi s členom 6(1) in členom 27(1) EG-FGV nanaša na „manjšo odškodnino“, in sicer plačilo denarnega zneska, ki pomeni razliko med vrednostjo vozila, opremljenega s prepovedano odklopno napravo, in vrednostjo tega vozila brez navedene naprave.

56 V skladu s sodbo Bundesgerichtshof bi bilo treba koristi, ki izhajajo iz rabe vozila, odšteti od zneska odškodnine, če te koristi skupaj s preostalo vrednostjo tega vozila presegajo nakupno ceno po odbitku tega zneska. Poleg tega naj bi to sodišče zahtevalo, da znesek odškodnine zaradi sorazmernosti ne sme preseči 15 % nakupne cene.

57 Predložitveno sodišče dvomi o združljivosti te sodne prakse s pravom Unije.

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

„1. Ali se lahko odškodninski zahtevek pridobitelja vozila proti proizvajalcu vozila zaradi dajanja vozila s prepovedano odklopno napravo na trg iz malomarnosti v smislu člena 5(2) Uredbe [št. 715/2007] zavrne z obrazložitvijo
   a) da gre za neizogibno zmoto proizvajalca o prepovedi?

      [Č]e da:

b) da je zmota o prepovedi za proizvajalca neizogibna, saj je organ, ki je pristojen za ES-homologacijo ali nadaljnje ukrepe, vgrajeno odklopno napravo dejansko odobril?

[Č]e da:

c) da je zmota o prepovedi za proizvajalca neizogibna, saj bi organ, ki je pristojen za ES-homologacijo ali nadaljnje ukrepe, na ustrezno vprašanje potrdil pravno naziranje proizvajalca vozila glede člena 5(2) Uredbe [št. 715/2007] (hipotetična odobritev)?

2. Ali mora proizvajalec vozila, ki je dobavil posodobitev programske opreme, lastniku vozila plačati odškodnino, če temu zaradi prepovedane odklopne naprave v smislu člena 5(2) Uredbe [št. 715/2007], ki je bila vgrajena s posodobitvijo programske opreme, nastane škoda?

3. Ali je združljivo s pravom Unije, če se v primeru odškodninskega zahtevka proti proizvajalcu vozila zaradi dajanja vozila s prepovedano odklopno napravo v smislu člena 5(2) Uredbe [št. 715/2007] iz malomarnosti na trg
   a) pridobitelju vozila, ki zahteva majhno odškodnino, od zneska odškodnine odštejejo koristi iz rabe vozila, če te skupaj s preostalo vrednostjo presežejo plačano kupnino, zmanjšano za ta znesek odškodnine[;]
   b) zahtevek kupca vozila za majhno odškodnino omeji na največ 15 odstotkov kupnine, ki je bila plačana?“

Vprašanja za predhodno odločanje

Prvo vprašanje

59 Sodišče mora v skladu s svojo ustaljeno sodno prakso v okviru postopka sodelovanja med nacionalnimi sodišči in Sodiščem, uvedenega s členom 267 PDEU, nacionalnemu sodišču dati koristen odgovor, ki mu omogoča rešitev spora, o katerem odloča. S tega vidika Sodišče lahko presodi, da je treba upoštevati določbe prava Unije, na katere se nacionalno sodišče v besedilu svojega vprašanja ni sklicevalo. Okoliščina, da je predložitveno sodišče vprašanje za predhodno odločanje formalno oblikovalo tako, da se je sklicevalo le na nekatere določbe prava Unije, Sodišča ne ovira, da temu sodišču poda vse elemente razlage, ki bi mu lahko koristili pri odločanju o zadevi, ki mu je bila predložena, ne glede na to, ali se je v besedilu svojih vprašanj nanje sklicevalo ali ne. V zvezi s tem mora Sodišče iz vseh elementov, ki jih je predložilo nacionalno sodišče, in zlasti iz obrazložitve predložitvene odločbe izluščiti elemente prava Unije, ki jih je treba razložiti ob upoštevanju predmeta spora (sodba z dne 26. septembra 2024, Luxone, C-403/23 in C-404/23, EU:C:2024:805, točka 47 in navedena sodna praksa).

60 V obravnavanem primeru ni sporno, da se spora o glavni stvari nanašata na pravico oseb CM in DS do odškodnine od družbe Volkswagen za škodo, ki je nastala zaradi prisotnosti prepovedanih odklopnih naprav v njunih vozilih v smislu člena 5(2) Uredbe št. 715/2007, ter na možnost tega proizvajalca avtomobilov, da kot razlog za oprostitev svoje odgovornosti iz tega naslova uveljavlja hipotetično odobritev vozil, ki naj bi omogočila dokaz neizogibne zmote v zvezi s prepovedanostjo te naprave.

61 Poudariti je treba, da je iz sodne prakse, ki izhaja iz sodbe z dne 21. marca 2023, Mercedes-Benz Group (Odgovornost proizvajalcev vozil, opremljenih z odklopnimi napravami) (C-100/21, v nadaljevanju: sodba Mercedes-Benz Group, EU:C:2023:229, točka 91), razvidno, da ima kupec

motornega vozila, opremljenega z odklopno napravo, na podlagi člena 18(1), člena 26(1) in člena 46 Direktive 2007/46 v povezavi s členom 5(2) Uredbe št. 715/2007 pravico do odškodnine od proizvajalca tega vozila, če je ta naprava temu kupcu povzročila škodo.

62 V teh okoliščinah je treba šteti, da želi predložitveno sodišče s prvim vprašanjem v bistvu izvedeti, ali je treba člen 18(1), člen 26(1) in člen 46 Direktive 2007/46 v povezavi s členom 5(2) Uredbe št. 715/2007 razlagati tako, da v okviru tožbe, ki jo kupec motornega vozila vloži za povračilo škode, nastale zaradi prisotnosti prepovedane odklopne naprave v tem vozilu v smislu tega člena 5(2), nasprotujejo temu, da lahko proizvajalec vozila kot razlog za razbremenitev svoje odgovornosti iz tega naslova navede obstoj neizogibne zmote v zvezi s prepovedanostjo te naprave, ki je posledica dejstva, da je pristojni nacionalni organ podelil ES-homologacijo navedene naprave ali vozila, opremljenega s to napravo, oziroma dejstva, da bi ta organ, če bi ta proizvajalec o tem poizvedoval, potrdil njegovo pravno naziranje glede domnevne dovoljenosti zadevne odklopne naprave.

63 V zvezi s tem je treba opozoriti, da člen 18(1), člen 26(1) in člen 46 Direktive 2007/46 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 (sodba Mercedes-Benz Group, točka 88).

64 Iz teh določb tako izhaja, da ima posamezni kupec motornega vozila v razmerju do proizvajalca tega vozila pravico, da navedeno vozilo ni opremljeno s tako prepovedano odklopno napravo v smislu člena 5(2) te uredbe (sodba Mercedes-Benz Group, točka 89).

65 Zato morajo države članice v skladu s členom 46 Direktive 2007/46 določiti kazni, ki se uporabljajo pri kršitvi določb te direktive. Te kazni morajo biti učinkovite, sorazmerne in odvračilne. V skladu s členom 13(1) navedene uredbe države članice določijo tudi pravila o kaznih za kršitve določb te uredbe. Te kazni morajo biti učinkovite, sorazmerne in odvračilne (sodba Mercedes-Benz Group, točka 90).

66 Kot je bilo navedeno v točki 61 te sodbe, v teh okoliščinah iz člena 18(1), člena 26(1) in člena 46 Direktive 2007/46 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 (sodba Mercedes-Benz Group, točka 91).

67 Ker ni določb prava Unije, ki bi urejale pravila, kako kupci takega vozila pridobijo odškodnino, mora ta pravila določiti vsaka država članica (glej v tem smislu sodbo Mercedes-Benz Group, točka 92).

68 Vendar 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) navedene uredbe, ne bi bila v skladu z načelom učinkovitosti (sodba Mercedes-Benz Group, točka 93).

69 Natančneje, pogoji, pod katerimi se lahko proizvajalec vozil sklicuje na neizogibno zmoto v zvezi s prepovedanostjo odklopne naprave, da bi bil oproščen vsakršne odgovornosti iz tega naslova, ne smejo biti taki, da bi v praksi kupcu vozila, opremljenega s to napravo, onemogočali ali pretirano otežili pridobitev take odškodnine.

70 V skladu s predložitveno odločbo ima zadevni proizvajalec avtomobilov na podlagi sodbe Bundesgerichtshof možnost, da je oproščen vsakršne odgovornosti, če uveljavlja in dokaže obstoj neizogibne zmote v zvezi s prepovedanostjo odklopne naprave, s katero je opremljeno zadevno vozilo, kar izključuje njegovo malomarnost in s tem pravico do odškodnine pridobitelja tega vozila.

71 Iz spisa, ki je na voljo Sodišču, je razvidno, da je sklicevanje na neizogibno zmoto v zvezi s prepovedanostjo odklopne naprave v skladu z nacionalno sodno prakso predvideno kot izreden razlog za oprostitev odgovornosti proizvajalca avtomobilov zaradi malomarnosti.

72 Poleg tega, kot pojasnjuje predložitveno sodišče, se lahko proizvajalec avtomobilov na to neizogibno zmoto v zvezi s prepovedanostjo odklopne naprave, s katero so opremljena vozila, kakršni sta ti v postopkih v glavni stvari, uspešno sklicuje, če je posledica dejstva, da je pristojni organ podelil ES-homologacijo za zadevni tip vozila.

73 Na prvem mestu je treba opozoriti, da je v skladu s členom 5(2) Uredbe št. 715/2007 uporaba odklopnih naprav, ki zmanjšujejo učinkovitost sistemov za uravnavanje emisij, prepovedana. Vendar ima ta prepoved tri izjeme, ki jih je treba razlagati ozko (glej v tem smislu sodbo Mercedes-Benz Group, točki 60 in 61).

74 V skladu z navedenim členom 5(2), od (a) do (c), Uredbe št. 715/2007 ta prepoved ne velja, kadar „je potreba po napravi upravičena zaradi zaščite motorja pred okvarami ali poškodbami in varnega delovanja vozila“ (točka (a)), kadar „naprava po zagonu motorja ne deluje več“ (točka (b)) oziroma kadar „so pogoji v bistvu vključeni v preskusne postopke za potrditev emisij izhlapevanja in povprečnih emisij iz izpušne cev“ (točka (c)).

75 V obravnavanem primeru je iz predložitvene odločbe razvidno, da sta bili vozili iz postopka v glavni stvari opremljeni s prepovedano odklopno napravo v smislu istega člena 5(2) Uredbe št. 715/2007.

76 Če se za zadevni odklopni napravi ne uporablja nobena od izjem iz točk od (a) do (c) te določbe, kar mora preveriti predložitveno sodišče, se proizvajalec avtomobilov, ki svoja vozila opremi s takimi napravami, zato ne more sklicevati na to, da je ravnanje glede na navedeno določbo dovoljeno.

77 Na drugem mestu je treba poudariti, da se v skladu s členom 3, točka 5, Direktive 2007/46 pojem „ES-homologacija“ nanaša na 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 in regulativnih aktov iz Priloge IV ali Priloge XI k tej direktivi.

78 ES-homologacija tako ustreza standardu skladnosti za veliko število vozil. Pomeni indic, da je zasnova zadevnega tipa vozila, vključno z vgrajeno odklopno napravo, v skladu z veljavnimi določbami in zahtevami, navedenimi v prejšnji točki.

79 Iz sodne prakse Sodišča pa izhaja, da ni 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 prepovedane odklopne naprave. V zvezi s tem Direktiva 2007/46 predvideva položaj, v katerem se nedovoljenost dela vozila, na primer glede na zahteve iz člena 5(2) Uredbe št. 715/2007, odkrije šele po tej homologaciji. V tem primeru člen 8(6) te direktive določa, da lahko ta organ homologacijo vozila

prekliče. Poleg tega iz člena 13(1), prvi in tretji stavek, navedene 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. Nazadnje, člen 30(1) iste direktive je določal, da mora država članica, ki je podelila ES-homologacijo, če ugotovi neskladnost s tipom vozila, ki ga je homologirala, sprejeti potrebne ukrepe, vključno s preklicem homologacije, kadar je to potrebno, da zagotovi uskladitev proizvedenih vozil s tem tipom (sodba Mercedes-Benz Group, točka 83 in navedena sodna praksa).

80 Zato lahko prepovedanost 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 (sodba Mercedes-Benz Group, točka 84).

81 Iz tega sledi, da ES-homologacija vozila, opremljenega z odklopno napravo, ne pomeni nujno, da je pristojni nacionalni organ potrdil naziranje proizvajalca zadevnega vozila glede domnevne dovoljenosti te naprave. Taka homologacija, še manj pa hipotetična homologacija, tega proizvajalca nikakor ne more oprostiti obveznosti, da kupcu zadevnega vozila povrne morebitno škodo, nastalo zaradi prisotnosti navedene naprave v njegovem vozilu.

82 Če bi priznali, da lahko ES-homologacija vozila, opremljenega z odklopno napravo, pomeni razlog za oprostitev odgovornosti proizvajalca vozila, bi to povzročilo, da bi bila kupcu navedenega vozila onemogočena ali pretirano otežena pridobitev ustreznega povračila škode, ki mu je nastala, ker je proizvajalec tega vozila kršil prepoved iz člena 5(2) Uredbe št. 715/2007, kar bi bilo v nasprotju z načelom učinkovitosti. Če bi se namreč upošteval tak razlog za oprostitev, bi to pomenilo, da bi bila pravica do ustreznega povračila škode onemogočena v vseh primerih, v katerih je zadevno vozilo skladno s homologiranim tipom, tudi če ni sporno, da je to vozilo opremljeno s prepovedano odklopno napravo.

83 Glede na vse zgornje preudarke je treba na prvo vprašanje odgovoriti, da je treba člen 18(1), člen 26(1) in člen 46 Direktive 2007/46 v povezavi s členom 5(2) Uredbe št. 715/2007 razlagati tako, da v okviru tožbe, ki jo kupec motornega vozila vloži za povračilo škode, nastale zaradi prisotnosti prepovedane odklopne naprave v tem vozilu v smislu tega člena 5(2), nasprotujejo temu, da lahko proizvajalec vozila kot razlog za razbremenitev svoje odgovornosti iz tega naslova navede obstoj neizogibne zmote v zvezi s prepovedanostjo te naprave, ki je posledica dejstva, da je pristojni nacionalni organ podelil ES-homologacijo navedene naprave ali vozila, opremljenega s to napravo, oziroma dejstva, da bi ta organ, če bi ta proizvajalec o tem poizvedoval, potrdil njegovo pravno naziranje glede domnevne dovoljenosti zadevne odklopne naprave.

Drugo vprašanje

84 Predložitveno sodišče želi z drugim vprašanjem na splošno izvedeti, ali mora proizvajalec avtomobilov, ki je zagotovil posodobitev programske opreme, lastniku vozila plačati odškodnino, če je ta utrpel škodo zaradi prepovedane odklopne naprave v smislu člena 5(2) Uredbe št. 715/2007, nameščene s posodobitvijo te programske opreme.

85 Vendar je iz spisa, ki je na voljo Sodišču, razvidno, da je namen tega vprašanja natančneje ugotoviti, ali okoliščina, da je bila prepovedana odklopna naprava že nameščena ob podelitvi ES-homologacije vozila, opremljenega s to napravo, ali pa šele po njej, na podlagi člena 4(1) in člena 5(2) Uredbe št. 715/2007 ter člena 10(1) Uredbe št. 692/2008 vpliva na pravico pridobitelja zadevnega vozila, ki je utrpel to škodo, do odškodnine, kot je določena s pravom Unije.

86 Ob upoštevanju teh pojasnil in sodne prakse Sodišča, navedene v točki 59 te sodbe, je treba drugo vprašanje preoblikovati tako, da predložitveno sodišče v bistvu sprašuje, ali je treba člen 4(1) in člen 5(2) Uredbe št. 715/2007 ter člen 10(1) Uredbe št. 692/2008 razlagati tako, da se z njimi zahteva, da ima pridobitelj vozila pravico do odškodnine od proizvajalca avtomobilov, če je temu pridobitelju nastala škoda zaradi prepovedane odklopne naprave v smislu tega člena 5(2) Uredbe št. 715/2007, ki jo je ta proizvajalec namestil s posodobitvijo programske opreme po ES-homologaciji tega vozila.

87 V zvezi s tem niti iz člena 5(2) Uredbe št. 715/2007, ki določa, da je uporaba odklopnih naprav, ki zmanjšujejo učinkovitost sistemov za uravnavanje emisij, razen nekaterih izjem prepovedana, niti iz člena 3, točka 10, te uredbe, ki opredeljuje pojem „odklopna naprava“, ne izhaja, da je treba za presojo, ali je uporaba te naprave prepovedana, razlikovati med tem, ali je taka naprava vgrajena v fazi proizvodnje vozila ali šele po začetku njegove uporabe, zlasti po popravilu v smislu člena 3(2) Direktive 1999/44 (sodba z dne 14. julija 2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, točka 88).

88 To razlago potrjujeta sobesedilo, v katero se umeščata ti določbi Uredbe št. 715/2007, in cilj, ki mu ta uredba sledi (sodba z dne 14. julija 2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, točka 89).

89 Na eni strani je namreč treba v zvezi s sobesedilom navedenih določb opozoriti, da morajo proizvajalci v skladu s členom 4(1), prvi pododstavek, drugi stavek, te uredbe dokazati, da so vse nove nadomestne naprave za uravnavanje onesnaževanja, ki jih je treba homologirati in ki se prodajo ali začnejo uporabljati v Evropski uniji, homologirane v skladu s to uredbo in njenimi izvedbenimi ukrepi. Ta člen 4(1), drugi pododstavek, določa, da ta obveznost vključuje izpolnjevanje zahtev glede mejnih vrednosti emisij iz Priloge I k navedeni uredbi in izvedbenih ukrepov iz člena 5 iste uredbe (sodba z dne 14. julija 2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, točka 90).

90 Kadar posamezni kupec kupi vozilo, ki spada v serijo homologiranega tipa vozila in mu je poleg tega priložen certifikat o skladnosti, lahko razumno pričakuje, da bosta v zvezi s tem vozilom Uredba št. 715/2007 in zlasti njen člen 5 spoštovana (sodba Mercedes-Benz Group, točka 81 in navedena sodna praksa).

91 Poleg tega člen 10(1) Uredbe št. 692/2008 določa, da „[p]roizvajalec zagotovi, da so nadomestne naprave za uravnavanje onesnaževanja namenjene namestitvi na ES-homologirana vozila, zajeta v okviru Uredbe [št. 715/2007], ES-homologirane kot samostojne tehnične enote v smislu člena 10(2) Direktive [2007/46], v skladu s členom 12, členom 13 in Prilogo XIII k tej uredbi“ (sodba z dne 14. julija 2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, točka 91).

92 Iz teh določb uredb št. 715/2007 in št. 692/2008 izhaja, da morajo naprave za uravnavanje onesnaževanja obveznosti, določene z Uredbo št. 715/2007, izpolnjevati ne glede na to, ali so nameščene že izvorno ali po začetku uporabe vozila (sodba z dne 14. julija 2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, točka 92).

93 Poleg tega bi bilo to, da bi se proizvajalcem vozil po začetku uporabe vozila dovolila vgradnja odklopne naprave, ki ne izpolnjuje teh obveznosti, v nasprotju s ciljem, ki mu sledi Uredba št. 715/2007, in sicer zagotoviti visoko raven varstva okolja in, natančneje, znatno zmanjšati emisije dušikovega oksida (NOx) dizelskih vozil za izboljšanje kakovosti zraka in upoštevanje mejnih vrednosti za onesnaževala (sodba z dne 14. julija 2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, točka 93).

94 Okoliščina, da je bila odklopna naprava vgrajena po začetku uporabe vozila ob popravilu v smislu člena 3(2) Direktive 1999/44, torej ni upoštevna za presojo, ali je uporaba te naprave na podlagi člena 5(2) te uredbe v povezavi z njenim členom 3, točka 10, prepovedana (glej v tem smislu sodbo z dne 14. julija 2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, točka 94).

95 Ne glede na to, ali je bila odklopna naprava nameščena izvorno, in sicer ob ES-homologaciji, ali pa pozneje, lahko namreč ta naprava povzroči negotovost glede možnosti registracije, prodaje ali začetka uporabe navedenega vozila in navsezadnje povzroči škodo kupcu vozila, opremljenega s tako napravo (glej v tem smislu sodbo Mercedes-Benz Group, točka 84).

96 Glede na navedeno je treba na drugo vprašanje odgovoriti, da je treba člen 4(1) in člen 5(2) Uredbe št. 715/2007 ter člen 10(1) Uredbe št. 692/2008 razlagati tako, da se z njimi zahteva, da ima pridobitelj vozila pravico do odškodnine od proizvajalca avtomobilov, če je temu pridobitelju nastala škoda zaradi prepovedane odklopne naprave v smislu tega člena 5(2), ki jo je ta proizvajalec namestil s posodobitvijo programske opreme po ES-homologaciji tega vozila.

Tretje vprašanje

97 Predložitveno sodišče želi s tretjim vprašanjem v bistvu izvedeti, ali je treba pravo Unije razlagati tako, da nasprotuje, prvič, temu, da se od zneska odškodnine, ki jo je treba plačati pridobitelju vozila, opremljenega s prepovedano odklopno napravo v smislu člena 5(2) Uredbe št. 715/2007, ki je zaradi te naprave utrpel škodo, odbije znesek, ki ustreza koristi iz uporabe tega vozila, in drugič, omejitvi te odškodnine na znesek, ki pomeni 15 % nakupne cene vozila.

98 Opozoriti je treba, da v skladu s sodno prakso, navedeno v točki 67 te sodbe, velja, da če ni določb prava Unije, ki bi urejala pravila, kako kupci takega vozila dosežejo povračilo škode, povzročene s prepovedano odklopno napravo, s katero je opremljeno to vozilo, mora ta pravila določiti vsaka država članica.

99 Vendar v skladu s sodno prakso, navedeno v točki 68 te sodbe, pravila, ki jih določijo države članice in ki v praksi kupcu motornega vozila onemogočajo ali pretirano otežujejo pridobitev ustreznega povračila škode, ki mu je nastala, ker je proizvajalec tega vozila kršil prepoved iz navedenega člena 5(2), ne bi bila v skladu z načelom učinkovitosti.

100 S tem pridržkom je treba navesti, da so nacionalna sodišča upravičena zagotoviti, da varstvo pravic, zagotovljenih s pravnim redom Unije, vključno s pravico kupca motornega vozila do ustreznega povračila škode, ki mu je nastala, ker je proizvajalec tega vozila kršil prepoved iz člena 5(2) Uredbe št. 715/2007, ne povzroči neupravičene obogatitve upravičencev (glej v tem smislu sodbo Mercedes-Benz Group, točka 94 in navedena sodna praksa).

101 Predložitveno sodišče mora tako preveriti, ali odštetje koristi, ki jo ima zadevni kupec zaradi uporabe vozil, oziroma v obravnavanem primeru koristi iz dejanske uporabe vozil iz postopkov v glavni stvari zadevnima kupcema zagotavlja tako ustrezno odškodnino, če se dokaže, da sta utrpela škodo, povezano z namestitvijo prepovedanih odklopnih naprav v smislu tega člena 5(2) v ti vozili (glej v tem smislu sodbo Mercedes-Benz Group, točka 95).

102 V tem okviru ni mogoče šteti, da je to, da država članica vzpostavi povezavo med nakupno ceno takega vozila in zneskom odškodnine za škodo, ki jo je utrpel kupec zadevnega vozila, v nasprotju s pravom Unije, ker je ocena višine te škode, ki se kaže zlasti v tveganju, da vozila ne bo mogoče registrirati, prodati ali dati v uporabo, povezana z nakupno ceno.

103 V zvezi s tem je iz predložitvene odločbe razvidno, da v skladu s sodno prakso, ki izhaja iz sodbe Bundesgerichtshof, višina odškodnine spada v presojo sodišča, ki odloča o glavni stvari, vendar zaradi sorazmernosti ta odškodnina ne sme biti nižja od 5 % in ne višja od 15 % te nakupne cene.

104 V skladu s sodno prakso Sodišča, navedeno v točki 66 te sodbe, načeloma prav tako ni mogoče šteti, da je to, da država članica določi tak razpon odškodnine, ki zajema najnižji in najvišji odstotek nakupne cene, da bi določila znesek ustrezne odškodnine, do katere mora biti upravičen pridobitelj zadevnega vozila, v nasprotju s pravom Unije, če ta razpon ne vodi do neustreznega povračila škode, ki je nastala pridobitelju vozila z odklopno napravo.

105 V obravnavanem primeru je treba ugotoviti, da je oseba CM zahtevala plačilo zneska, ki je pomenil 20 % nakupne cene, podredno pa vsaj 15 % te cene, medtem ko je oseba DS zahtevala plačilo odškodnine v višini, prepuščeni presoji tega sodišča, vendar ne manj kot 15 % nakupne cene.

106 Predložitveno sodišče mora preveriti, ali razpon odškodnine iz točke 103 te sodbe v praksi osebama CM in DS ne onemogoča ali pretirano otežuje tega, da dosežeta ustrezno povračilo nastale škode.

107 Glede na vse zgornje preudarke je treba na tretje vprašanje odgovoriti, da je treba pravo Unije razlagati tako, da ne nasprotuje, prvič, temu, da se od zneska odškodnine, ki jo je treba plačati pridobitelju vozila, opremljenega s prepovedano odklopno napravo v smislu člena 5(2) Uredbe št. 715/2007, ki je zaradi te naprave utrpel škodo, odbije znesek, ki ustreza koristi iz uporabe tega vozila, in drugič, omejitvi te odškodnine na znesek, ki pomeni 15 % nakupne cene vozila, če navedena odškodnina pomeni ustrezno povračilo nastale škode.

Stroški

108 Ker je ta postopek za stranke v postopkih v glavni stvari ena od stopenj v postopkih 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 (peti 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

v okviru tožbe, ki jo kupec motornega vozila vloži za povračilo škode, nastale zaradi prisotnosti prepovedane odklopne naprave v tem vozilu v smislu tega člena 5(2), nasprotujejo temu, da lahko proizvajalec vozila kot razlog za razbremenitev svoje odgovornosti iz tega naslova navede obstoj neizogibne zmote v zvezi s prepovedanostjo te naprave, ki je posledica dejstva, da je pristojni nacionalni organ podelil ES-homologacijo navedene naprave ali vozila, opremljenega s to napravo, oziroma dejstva, da bi ta organ, če bi ta proizvajalec o tem poizvedoval, potrdil njegovo pravno naziranje glede domnevne dovoljenosti zadevne odklopne naprave.

2. **Člen 4(1) in člen 5(2) Uredbe št. 715/2007 ter člen 10(1) Uredbe Komisije (ES) št. 692/2008 z dne 18. julija 2008 o izvajanju in spremembi Uredbe (ES) št. 715/2007, kakor je bila spremenjena z Uredbo Komisije (EU) št. 566/2011 z dne 8. junija 2011,**

   je treba razlagati tako, da

   se z njimi zahteva, da ima pridobitelj vozila pravico do odškodnine od proizvajalca avtomobilov, če je temu pridobitelju nastala škoda zaradi prepovedane odklopne naprave v smislu tega člena 5(2), ki jo je ta proizvajalec namestil s posodobitvijo programske opreme po ES-homologaciji tega vozila.

3. **Pravo Unije je treba razlagati tako, da ne nasprotuje, prvič, temu, da se od zneska odškodnine, ki jo je treba plačati pridobitelju vozila, opremljenega s prepovedano odklopno napravo v smislu člena 5(2) Uredbe št. 715/2007, ki je zaradi te naprave utrpel škodo, odbije znesek, ki ustreza koristi iz uporabe tega vozila, in drugič, omejitvi te odškodnine na znesek, ki pomeni 15 % nakupne cene vozila, če navedena odškodnina pomeni ustrezno povračilo nastale škode.**

Podpisi