

Predmet C-666/23

**Sažetak zahtjeva za prethodnu odluku sastavljen na temelju članka 98.
stavka 1. Poslovnika Suda**

Datum podnošenja:

9. studenoga 2023.

Sud koji je uputio zahtjev:

Landgericht Ravensburg (Zemaljski sud u Ravensburgu, Njemačka)

Datum odluke kojom se upućuje zahtjev:

27. listopada 2023.

Tužitelji:

EL

CM

BT

JF

DS

Tuženik:

Volkswagen AG

Predmet glavnog postupka

Uredba (EZ) br. 715/2007 – Dizelsko vozilo – Povrat ispušnih plinova –
Temperaturni okvir – Hipotetsko odobrenje – Naknada štete – Izračun

Predmet i pravna osnova zahtjeva za prethodnu odluku

Tumačenje prava Unije, članak 267. UFEU-a

Prethodna pitanja

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

(a) da je došlo do neizbježne proizvođačeve zablude o zabrani?

U slučaju potvrdnog odgovora:

(b) da je proizvođačeva zabluda o zabrani neizbježna jer je tijelo nadležno za EZ homologaciju ili za naknadne mjere doista odobrilo ugrađeni poremećajni uređaj?

U slučaju potvrdnog odgovora:

(c) da je proizvođačeva zabluda o zabrani neizbježna jer je tijelo nadležno za EZ homologaciju ili za naknadne mjere na odgovarajući upit proizvođača vozila potvrdilo njegovo pravno stajalište o članku 5. stavku 2. Uredbe (EZ) br. 715/2007 (hipotetsko odobrenje)?

2. Treba li proizvođač vozila koji je isporučio ažuriranje programske podrške nadoknaditi štetu vlasniku vozila ako je taj vlasnik vozila pretrpio štetu zbog zabranjenog poremećajnog uređaja u smislu članka 5. stavka 2. Uredbe (EZ) br. 715/2007 ugrađenog ažuriranjem programske podrške?

3. U slučaju prava na naknadu štete od proizvođača vozila koji je nepažnjom stavio na tržište vozilo sa zabranjenim poremećajnim uređajem u smislu članka 5. stavka 2. Uredbe (EZ) br. 715/2007, je li u skladu s pravom Unije:

(a) obveza kupca vozila u okviru prava na *djelomičnu* naknadu štete da dopusti da se u iznos naknade štete uračuna korist od uporabe vozila ako ona zajedno s ostatkom vrijednosti premašuje plaćenu kupovnu cijenu umanjenu za taj iznos naknade štete?

(b) ograničavanje prava kupca vozila na *djelomičnu* naknadu štete na najviše 15 % plaćene kupovne cijene?

Navedene odredbe prava Unije

Uredba (EZ) br. 715/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2007. o homologaciji tipa motornih vozila u odnosu na emisije iz lakih osobnih i gospodarskih vozila (Euro 5 i Euro 6) i pristupu podacima za popravke i

održavanje vozila (SL 2007., L 171, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 13., svezak 30., str. 284.), osobito članak 5. stavak 2.

Navedene nacionalne odredbe

Bürgerliches Gesetzbuch (Gradanski zakonik, u daljnjem tekstu: BGB), osobito članci 276., 823. i 826.

Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung) (Uredba o EZ homologaciji motornih vozila i njihovih prikolica te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila) (Uredba o EZ homologaciji vozila, u daljnjem tekstu: EG-FGV), osobito članci 6. i 27.

Sažet prikaz činjenica i postupka

1. Zahtjev za prethodnu odluku temelji se na pet činjeničnih stanja koja nisu istovjetna, ali se međusobno samo neznatno razlikuju.
2. Prvi postupak: tuženik je stavio na tržište vozilo VW T6 Multivan Comfortline 2.0 TDI s dizelskim motorom tipa EA288. U vozilu se smanjuje povrat ispušnih plinova izvan takozvanog temperaturnog okvira ovisno o smanjenju vanjskih temperatura. To dovodi do većih emisija NO_x (dušikov oksid) prilikom rada vozila izvan temperaturnog okvira. Tužitelj je kupio automobil od tuženika za 45 944,39 eura. Platilo je predujam od 15 000 eura, a preostali iznos financirao je kreditom. U međuvremenu je prodao automobil.
3. Tužitelj smatra da mu je namjerno nanesena šteta protivno moralu društva. Smatra da je temperaturni okvir zabranjeni poremećajni uređaj i tvrdi da se povrat ispušnih plinova počinje smanjivati na temperaturi od +20 °C. Tužitelj zahtijeva da mu se plati iznos od 8709,30 eura (kupovna cijena od 45 944,39 eura umanjena za korist od uporabe vozila u iznosu od 10 245,60 eura za prijeđenih 66 900 kilometara i za prihod od prodaje u iznosu od 31 000 eura te uvećana za troškove financiranja u iznosu od 4010,51 eura) i, podredno, da mu se plati iznos od 6891,66 eura (15 % kupovne cijene).
4. Tuženik zahtijeva da se tužba odbije. Tuženik ističe prigovor zastare u odnosu na ugovorna prava. U pogledu temperaturnog okvira tuženik tvrdi da se povrat ispušnih plinova postupno smanjuje kad temperatura okoline padne na otprilike +12 °C. Tuženik smatra da je temperaturni okvir dopušten jer je potreban za siguran rad vozila. Tuženik iz predostrožnosti ističe neizbježnu zabludu o zabrani i pritom se poziva na hipotetsko odobrenje Kraftfahrtbundesamta (Savezni ured za motorna vozila, Njemačka).

- 5 Drugi postupak: vozilo VW T6 Multivan 2.0 TDI stavljeno je na tržište s dizelskim motorom tipa EA288 koji je proizveo tuženik. Tužitelj je kupio vozilo s 9350 prijeđenih kilometara po cijeni od 49 950 eura. Nije sporno da je u trenutku kad je tužitelj kupovao vozilo u njemu postojao sustav za prepoznavanje ispitnog uređaja, ali on je uklonjen ažuriranjem programske podrške 10. listopada 2017. Nije bilo (te i dalje nije) sporno ni da u vozilu postoji temperaturni okvir. On dovodi do većih emisija NO_x prilikom rada vozila izvan temperaturnog okvira.
- 6 Tužitelj smatra da mu je postojanjem zabranjenih poremećajnih uređaja u vozilu namjerno nanesa šteta protivno moralu društva. Zahtijeva da mu se plati iznos od 8938 eura (20 % bruto kupovne cijene) i, podredno, naknadu štete u iznosu čije se određivanje prepušta sudu, pod uvjetom da ona iznosi najmanje 6703,50 eura (15 % kupovne cijene).
- 7 Tuženik priznaje da je programska podrška upotrebljavala sustav za prepoznavanje ispitnog uređaja koji je prvotno ugrađen u vozilo kako bi se izvan NEDC-a smanjila stopa povrata ispušnih plinova kad se dosegne radna temperatura od 200 °C. Međutim, nakon dosezanja te radne temperature sustav SCR znatno pridonosi smanjenju NO_x, tako da su granične vrijednosti ipak zadovoljene. U pogledu temperaturnog okvira tuženik tvrdi da do smanjenja dolazi na temperaturi okoline nižoj od „otprilike +12 °C”. Tuženik smatra da je temperaturni okvir dopušten jer je potreban za siguran rad vozila. Tuženik iz predostrožnosti ističe neizbježnu zablude o zabrani i pritom se poziva na hipotetsko odobrenje Saveznog ureda za motorna vozila.
- 8 Treći postupak: činjenice trećeg postupka u biti odgovaraju činjenicama drugog postupka.
- 9 Četvrti postupak: vozilo VW Golf 2.0 TDI stavljeno je na tržište s dizelskim motorom tipa EA288 koji je proizveo tuženik. Nije sporno da u vozilu postoji sustav za prepoznavanje ispitnog uređaja. Tužiteljica je kupila vozilo sa 107 000 prijeđenih kilometara po cijeni od 10 000 eura.
- 10 Tužiteljica smatra da joj je tuženik namjerno nanio štetu protivno moralu društva. Način rada sustava za prepoznavanje ispitnog uređaja smatra nedopuštenim i tvrdi da u vozilu, osim toga, postoji zabranjeni temperaturni okvir. Tužiteljica zahtijeva da joj se plati iznos od 9258,60 eura (kupovna cijena od 10 000 eura umanjena za naknadu za uporabu vozila u iznosu od 741,40 eura za prijeđenih 14 309 kilometara u trenutku podnošenja tužbe) u zamjenu za predaju vozila i prijenos vlasništva nad njim te, podredno, naknadu štete u iznosu od 1500 eura (15 % kupovne cijene).
- 11 Tuženik zahtijeva da se tužba odbije. Tuženik priznaje da programska podrška upotrebljava sustav za prepoznavanje ispitnog uređaja kako bi se katalizator za sakupljanje NO_x (NSC) potpuno regenerirao prije ispitne vožnje i kako bi se regenerirao na vremenski točno definiranim točkama u NEDC-u. Osim toga, temperatura NSC-a u NEDC-u povećava se neposredno prije prve regeneracije

NSC-a. Međutim, sve to nema mjerljivi utjecaj na emisije NOx. Čak i kad bi emisije NOx bez tih funkcija bile povišene, granične vrijednosti ne bi se prekoračile. Tuženik smatra da je temperaturni okvir dopušten. U tom pogledu tuženik tvrdi da, zahvaljujući vrlo naprednom sustavu za povrat ispušnih plinova, taj sustav radi sa stopostotnim učinkom na temperaturi od $-24\text{ }^{\circ}\text{C}$ do $+70\text{ }^{\circ}\text{C}$. Tuženik iz predostrožnosti ističe neizbježnu zabludu o zabrani i pritom se poziva na hipotetsko odobrenje Saveznog ureda za motorna vozila.

- 12 Peti postupak: vozilo VW Sharan 2.0 TDI stavljeno je na tržište s dizelskim motorom tipa EA189 koji je proizveo tuženik. Motor je bio opremljen zabranjenim poremećajnim uređajem (sustav za prepoznavanje ispitnog uređaja „logikom prekidača”). Nalozima od 14. i 15. listopada 2015. Savezni ured za motorna vozila odredio je da tuženik treba ukloniti taj zabranjeni poremećajni uređaj iz vozila koja je stavio na tržište. Tužitelj je kupio vozilo s 14 915 prijeđenih kilometara po cijeni od 32 000 eura. Ažuriranje programske podrške koje je razvio tuženik i odobrio Savezni ured za motorna vozila instalirano je u vozilo 7. ožujka 2017. Tim ažuriranjem u vozilo je ugrađen temperaturni okvir. To dovodi do većih emisija NOx prilikom rada vozila izvan temperaturnog okvira.
- 13 Tužitelj smatra da mu je tuženik namjerno nanio štetu protivno moralu društva. Zahtijeva naknadu štete u iznosu čije se određivanje prepušta sudu, pod uvjetom da ona iznosi najmanje 4800 eura (15 % kupovne cijene), i da se utvrdi da tuženik tužitelju treba nadoknaditi štetu koja je tužitelju nastala ugradnjom poremećajnog uređaja koji se kontrolira temperaturom.
- 14 Tuženik zahtijeva da se tužba odbije. Tuženik iz predostrožnosti ističe prigovor zastare. U pogledu temperaturnog okvira tuženik tvrdi da se povrat ispušnih plinova smanjuje tek na temperaturi nižoj od $+10\text{ }^{\circ}\text{C}$. To je potrebno za siguran rad vozila. Tuženik nadalje upućuje na to da je točno da se u presudi Suda od 14. srpnja 2022., GSMB Invest (C-128/20, EU:C:2022:570), za tuženikova vozila s istim temperaturnim okvirom (nakon ažuriranja upravljačkog računala motora tipa EA189) u temperaturnom okviru pretpostavljao raspon „vanjskih temperatura” od $+15\text{ }^{\circ}\text{C}$ do $+33\text{ }^{\circ}\text{C}$. Međutim, tuženik smatra da je to posljedica obvezujućih činjeničnih utvrđenja sudova koji su uputili zahtjeve za prethodnu odluku, koja ne odgovaraju stvarnim okolnostima. Tuženik iz predostrožnosti ističe neizbježnu zabludu o zabrani i pritom se poziva na hipotetsko odobrenje Saveznog ureda za motorna vozila.

Sažet prikaz obrazloženja zahtjeva za prethodnu odluku

- 15 Uvodne napomene: u prvom, drugom i trećem postupku vjerojatno je u vozilima prilikom kupnje postojao po jedan zabranjeni poremećajni uređaj u smislu članka 5. stavka 2. Uredbe br. 715/2007. U petom postupku zabranjeni poremećajni uređaj ugrađen je ažuriranjem. U četvrtom postupku sustav za prepoznavanje ispitnog uređaja snažan je pokazatelj za postojanje zabranjenog poremećajnog uređaja.

- 16 U vozilima u prvom, drugom, trećem i petom postupku povrat ispušnih plinova smanjuje se najkasnije kad temperatura okoline padne na +10 °C, zbog čega sud koji je uputio zahtjev smatra da u vozilu postoji zabranjeni temperaturni okvir koji nije dopušten ni iznimno u skladu s člankom 5. stavkom 2. točkom (a) Uredbe br. 715/2007.
- 17 Osim toga, u prvom, drugom i trećem postupku vjerojatno nije ispunjen ni drugi kriterij iz članka 5. stavka 2. druge rečenice točke (a) Uredbe br. 715/2007 da poremećajni uređaj ne smije biti aktivan tijekom većeg dijela godine jer se u vozilima u navedenim trima postupcima povrat ispušnih plinova smanjuje najkasnije kad temperatura okoline padne na otprilike +12 °C. Međutim, prosječne godišnje temperature u Njemačkoj niže su od otprilike +12 °C.
- 18 U četvrtom je postupku sporno dovodi li temperaturni okvir i/ili sustav za prepoznavanje ispitnog uređaja do povećanja emisija u uobičajenim uvjetima vožnje. Stoga u tom postupku nije utvrđeno da u vozilu postoji zabranjeni poremećajni uređaj u smislu članka 3. točke 10. i članka 5. stavka 2. prve rečenice Uredbe br. 715/2007, iako je sustav za prepoznavanje ispitnog uređaja snažan pokazatelj za to.
- 19 Za pravo na naknadu štete u skladu s člankom 826. BGB-a mora postojati namjerno postupanje počinitelja štete koje je objektivno protivno moralu društva. Međutim, čini se da toga nema u navedenim slučajevima.
- 20 U navedenim slučajevima ipak može postojati pravo kupaca vozila na naknadu štete u skladu s člankom 823. stavkom 2. BGB-a. Prema novoj sudskoj praksi Bundesgerichtshofa (Savezni vrhovni sud, Njemačka) člankom 823. stavkom 2. BGB-a u vezi s člankom 6. stavkom 1. i člankom 27. stavkom 1. EG-FGV-a štiti se interes kupca vozila da ne trpi štetu na imovini zbog proizvođačeve povrede europskih propisa o ispušnim plinovima.
- 21 Tuženikova povreda europskih propisa o ispušnim plinovima postoji u prvom, drugom, trećem i petom postupku u obliku zabranjenog temperaturnog okvira, a u četvrtom postupku u prilog povredi ide snažan pokazatelj u obliku sustava za prepoznavanje ispitnog uređaja.
- 22 Nadalje, pravo na naknadu štete podrazumijeva da je proizvođač vozila u vezi s poremećajnim uređajem postupao barem s nepažnjom. Pretpostavlja se krivnja proizvođača vozila. Međutim, proizvođača se može osloboditi odgovornosti ako iznese i dokaže okolnosti zbog kojih iznimno nije postupao s nepažnjom. Prema sudskoj praksi Bundesgerichtshofa (Savezni vrhovni sud) proizvođač se pritom osobito može pozvati na neizbježnu zabludu o zabrani ako konkretno iznese i dokaže zabludu o zabrani kao takvu i njezinu neizbježnost. Na to se odnosi prvo prethodno pitanje.
- 23 U petom postupku zastarjelo je pravo na naknadu štete zbog poremećajnog uređaja (sustav za prepoznavanje ispitnog uređaja „logikom prekidača”) koji je postojao u vozilu prilikom njegova stavljanja na tržište i kupnje. Međutim, vozilo

nakon instalacije ažuriranja koje je isporučio tuženik sadržava novi zabranjeni poremećajni uređaj u obliku temperaturnog okvira. Upitno je ima li vlasnik vozila pravo na naknadu štete od proizvođača ako mu se šteta nanosi poremećajnim uređajem ugrađenim ažuriranjem. To je predmet drugog prethodnog pitanja.

- 24 Pravo na naknadu štete u skladu s člankom 823. stavkom 2. BGB-a u vezi s člankom 6. stavkom 1. i člankom 27. stavkom 1. EG-FGV-a odnosi se, prema sudskoj praksi Bundesgerichtshofa (Savezni vrhovni sud), na takozvanu *djelomičnu* naknadu štete, odnosno plaćanje novčanog iznosa. Ne može se zahtijevati povrat kupovne cijene u zamjenu za predaju vozila i prijenos vlasništva nad njim (takozvana *potpuna* naknada štete). Osim toga, Bundesgerichtshof (Savezni vrhovni sud) odredio je da treba uzeti u obzir korist od uporabe vozila ako ona zajedno s ostatkom vrijednosti premašuje plaćenu kupovnu cijenu umanjenu za iznos naknade štete. Na te probleme odnosi se treće prethodno pitanje.
- 25 Konkretno o prethodnim pitanjima: prvo pitanje: isključenje odgovornosti zbog zablude o zabrani moguće je samo u rijetkim iznimnim slučajevima. Neznanje ne oslobađa od odgovornosti. Ni pogrešno predviđanje o tome što će sud u potencijalnom postupku u vezi s građanskopravnom odgovornošću smatrati nepažnjom nije osnova za zabludu o zabrani koja se može opravdati. Počinitelj štete uvijek mora očekivati da će mjere dužne pažnje koje je poduzeo neki sud smatrati nedovoljnima. Neizbježna zabluda o zabrani postoji samo ako razborit čovjek nije mogao očekivati da će neki sud u budućnosti njegovo postupanje moći ocijeniti kao nezakonito.
- 26 Prema sudskoj praksi Bundesgerichtshofa (Savezni vrhovni sud), zabluda proizvođača koja se konkretno odnosi na poremećajni uređaj neizbježna je ako proizvođač vozila predoči stvarnu EZ homologaciju za upotrijebljeni zabranjeni poremećajni uređaj sa svim relevantnim pojedinostima u skladu s člankom 5. stavkom 2. Uredbe br. 715/2007. Međutim, zabluda je neizbježna i ako je utvrđeno da je tijelo nadležno za EZ homologaciju ili za naknadne mjere (u Njemačkoj je to Savezni ured za motorna vozila) na hipotetski upit potvrdilo proizvođačevo pogrešno pravno stajalište o postojanju zabranjenog poremećajnog uređaja, odnosno u slučaju hipotetskog odobrenja.
- 27 Dvojbeno je da je ta nacionalna sudska praksa u skladu s pravom Unije jer se zabrana poremećajnih uređaja uređuje pravom Unije. Pravo kupca vozila na primjerenu naknadu štete zbog kupnje vozila sa zabranjenim poremećajnim uređajem također se propisuje pravom Unije (presuda od 21. ožujka 2023., Mercedes-Benz Group (Odgovornost proizvođača vozila koja imaju poremećajne uređaje), C-100/21, EU:C:2023:229, t. 91.). Države članice uređuju samo modalitete naknađivanja štete kupcima.
- 28 Stoga se postavlja pitanje o tome koje zahtjeve pravo Unije sadržava u pogledu subjektivnih uvjeta prava kupca vozila na naknadu štete od proizvođača vozila

zbog povrede članka 18. stavka 1., članka 26. stavka 1. i članka 46. Direktive 2007/46 te članka 5. stavka 2. Uredbe br. 715/2007.

- 29 Pritom je dvojbeno najprije je li u predmetnom području deliktne odgovornosti proizvođača vozila krivnja uopće relevantna (prethodno pitanje 1. (a)). Sud se u različitim područjima prava Unije već izjasnio o zahtjevu krivnje kad je riječ o izvanugovornoj odgovornosti (vidjeti presude od 8. studenoga 1990., Dekker, C-177/88, EU:C:1990:383, t. 22. do 25.; od 30. rujna 2010., Strabag i dr., C-314/09, EU:C:2010:567, t. 39. i sljedeće; od 9. prosinca 2010., Combinatie Spijker Infrabouw-De Jonge Konstruktie i dr., C-568/08, EU:C:2010:751, t. 86. i 87. te od 18. lipnja 2013., Schenker & Co. i dr., C-681/11, EU:C:2013:404, t. 35.).
- 30 Budući da se navedeni postupci odnose samo na građanskopravnu odgovornost proizvođača vozila, brojni argumenti idu u prilog tomu da krivnja nije odlučujuća. Naime, kad bi pravo na naknadu štete od proizvođača vozila u slučaju povrede članka 18. stavka 1., članka 26. stavka 1. i članka 46. Direktive 2007/46 te članka 5. stavka 2. Uredbe br. 715/2007 podrazumijevalo krivnju, trebalo bi odgovoriti na pitanje može li se neizbježnost zablude o zabrani utvrditi na temelju informacije ili odobrenja tijela nadležnog za EZ homologaciju ili za naknadne mjere (prethodno pitanje 1. (b)). Kad bi se u tom pogledu primijenila načela iz presude od 18. lipnja 2013., Schenker & Co. i dr., C-681/11, EU:C:2013:404, odobrenje ili informacija tijela nadležnog za EZ homologaciju ili za naknadne mjere ne bi bili relevantni. Proizvođač bi trebao očekivati da će Sud dati drukčiju pravnu ocjenu u pogledu dopuštenosti poremećajnog uređaja u skladu s člankom 5. stavkom 2. Uredbe br. 715/2007 od nadležnog tijela.
- 31 Čak i kad bi odobrenje tijela nadležnog za EZ homologaciju ili za naknadne mjere opravdalo očekivanja proizvođača vozila da tijelo neće poduzeti mjere protiv njega, upitno je može li se proizvođač pozvati na ta očekivanja i u odnosu prema kupcima vozila. Osim toga, načelo djelotvornosti ide u prilog tomu da proizvođač u odnosu na kupca ne uživa zaštitu legitimnih očekivanja. Inače bi proizvođačeva povreda prava Unije ostala nekažnjena ako se povreda temelji na pogrešnoj ocjeni nadležnog tijela. To bi se protivilo zahtjevu da sankcije u slučaju nepoštovanja odredbi Direktive trebaju biti učinkovite, proporcionalne i odvraćajuće (presuda od 21. ožujka 2023., Mercedes-Benz Group (Odgovornost proizvođača vozila koja imaju poremećajne uređaje), C-100/21, EU:C:2023:229, t. 85. i 88.).
- 32 Ako odobrenje ili informacije tijela nadležnog za EZ homologaciju ili za naknadne mjere opravdavaju legitimna očekivanja proizvođača automobila u pogledu njegova zakonitog postupanja, postavlja se pitanje o tome ima li i hipotetsko odobrenje takav učinak (prethodno pitanje 1. (c)). U predmetu Schenker Sud je odlučio da se na povredu načela zaštite legitimnih očekivanja ne može pozvati nitko kome nadležna uprava nije dala precizna jamstva (presuda od 18. lipnja 2013., Schenker & Co. i dr., C-681/11, EU:C:2013:404, t. 41.). Osim toga, nezavisna odvjetnica J. Kokott u tom je predmetu kao minimalni uvjet za priznavanje legitimnih očekivanja navela, među ostalim, da treba postojati odluka javnih ili pravosudnih tijela upravo o činjeničnim i pravnim pitanjima zbog kojih

se poduzeće o kojem je riječ poziva na zabludu o zabrani kojom se isključuje krivnja i da se može pozvati samo na one izjave tijela ili suda koje se izričito navode u odgovarajućoj odluci, a ne na druge zaključke koji se eventualno mogu implicitno donijeti na temelju te odluke (mišljenje nezavisne odvjetnice J. Kokott u predmetu Schenker i dr., C-681/11, EU:C:2013:126, t. 91.). U slučaju hipotetskog odobrenja ili informacije, dobivenih na upit o hipotetskom slučaju, taj uvjet ne bi bio ispunjen jer u tom slučaju nedostaju upravo izričite i precizne izjave tijela o konkretnim činjenicama.

- 33 Osim toga, načelo djelotvornosti također isključuje mogućnost uzimanja u obzir hipotetskog odobrenja. Kad bi država članica na taj način proizvođačima vozila priznala neizbježnu zabludu o zabrani, oštećenici o kojima je riječ ne bi dobili naknadu štete. Ne bi bili zajamčeni primjerenost iznosâ naknade štete i odvratajući učinak sankcija u slučaju povreda, koje Sud smatra nužnima.
- 34 Prethodna pitanja 1. (a) do 1. (c) relevantna su za donošenje odluke u svim navedenim sporovima. U slučaju niječnog odgovora na jedno od pitanja hipotetsko odobrenje Saveznog ureda za motorna vozila ne bi bilo relevantno za prava kupca vozila na naknadu štete od proizvođača na osnovi građanskopravne odgovornosti koja treba ispitati.
- 35 Drugo pitanje: pitanje se odnosi samo na peti postupak. U slučaju potvrdnog odgovora tužitelj načelno može zahtijevati naknadu štete.
- 36 Upitno je treba li proizvođač vozila koji je isporučio ažuriranje programske podrške sa zabranjenim poremećajnim uređajem u skladu s člankom 5. stavkom 2. Uredbe br. 715/2007 nadoknaditi štetu vlasniku vozila ako mu je ona nastala zbog zabranjenog poremećajnog uređaja ugrađenog ažuriranjem.
- 37 U tom se pogledu nacionalnim pravom isključuje povreda zakona kojim se štiti treća osoba jer se ta povreda temelji na netočnom certifikatu sukladnosti koji je izdao proizvođač vozila. Međutim, za potrebe ažuriranja nije izdan novi certifikat o sukladnosti. Ažuriranje stoga nije upotrebljiva poveznica za odgovornost proizvođača vozila za naknadu štete u skladu s člankom 823. stavkom 2. BGB-a u vezi s člankom 6. stavkom 1. i člankom 27. stavkom 1. EG-FGV-a. Osim toga, tvrdi se da šteta na kojoj se temelji odgovornost nastupa sklapanjem neželjenog ugovora o kupoprodaji. Naknadne mjere, kao što je ažuriranje, više nisu mogle biti uzrok odluke o kupnji.
- 38 Međutim, pravom Unije moglo bi se zahtijevati da vlasnik vozila u tom slučaju ima pravo na naknadu štete. U prilog tomu ide činjenica da proizvođač isporukom i instalacijom ažuriranja stvara nezakonitu situaciju koja se protivi certifikatu o sukladnosti. Kao i u slučaju stavljanja na tržište vozila sa zabranjenim poremećajnim uređajem, u slučaju ažuriranja sa zabranjenim poremećajnim uređajem postoji mogućnost da će nadležno tijelo zabraniti njegov rad. Sud koji je uputio zahtjev smatra da se postupanje na kojem se temelji odgovornost koje se može prigovoriti proizvođaču odnosi na isporuku i ugradnju zabranjenog

temperaturnog okvira. Relevantna poveznica za odgovornost proizvođača vozila leži u tome, a ne u izdavanju netočnog certifikata o sukladnosti ili odluci o kupnji donesenoj nakon toga. Netočnost certifikata o sukladnosti samo je nužna posljedica ugradnje zabranjenog poremećajnog uređaja, a druga je moguća posljedica odluka o kupnji koju donese kupac s očekivanjima u pogledu točnosti certifikata o sukladnosti.

- 39 Ne može biti odlučujuća činjenica da se za potrebe ažuriranja ne izdaje novi certifikat o sukladnosti. Njime proizvođač u skladu s člankom 3. stavkom 6. EG-FGV-a u vezi s člankom 3. točkom 36. Direktive 2007/46 potvrđuje da je u trenutku proizvodnje vozilo iz serije homologiranog tipa prema toj direktivi u skladu sa svim regulatornim aktima. Certifikat o sukladnosti vrijedi tijekom cijelog radnog vijeka vozila. Ako proizvođač naknadno na nedopušten način promijeni stanje vozila, taj certifikat nužno postaje netočan.
- 40 Treće pitanje: Bundesgerichtshof (Savezni vrhovni sud) u slučaju štete nanesene nepažnjom isključuje pravo kupca na povrat kupovne cijene od proizvođača u zamjenu za predaju vozila (takozvana *potpuna* naknada štete) jer se pravo kupca na ekonomsko samoodređenje štiti samo u slučaju nanošenja štete protivno moralu društva, ali ne i nanošenja štete nepažnjom. Bundesgerichtshof (Savezni vrhovni sud) smatra da se kupčev interes zaštićen pravom Unije odnosi na to da ne trpi štetu na imovini u smislu hipoteze diferencije te kupcu u skladu s člankom 823. stavkom 2. BGB-a u vezi s člankom 6. stavkom 1. i člankom 27. stavkom 1. EG-FGV-a priznaje samo pravo na takozvanu *djelomičnu* naknadu štete, odnosno samo novčanu naknadu.
- 41 Prema zahtjevu Bundesgerichtshofa (Savezni vrhovni sud) sud koji odlučuje o činjenicama treba prema vlastitom nahođenju procijeniti iznos diferencijalne štete s obzirom na sve okolnosti. Pritom treba uzeti u obzir da procijenjena šteta radi djelotvornosti u skladu s pravom Unije treba iznositi barem 5 % plaćene kupovne cijene, ali radi proporcionalnosti ne smije ni premašiti 15 % plaćene kupovne cijene. Korist od uporabe i ostatak vrijednosti vozila treba uračunati radi smanjenja naknade štete ako premašuju vrijednost vozila u trenutku sklapanja ugovora o kupoprodaji (plaćena kupovna cijena umanjena za iznos naknade štete). Bundesgerichtshof (Savezni vrhovni sud) smatra da je to u skladu s pravom Unije s obzirom na načelo učinkovitih i odvraćajućih sankcija.
- 42 Međutim, dvojbeno je je li uračunavanje koristi od uporabe u iznos naknade štete u skladu s pravom Unije. Ako se, prema zahtjevu Bundesgerichtshofa (Savezni vrhovni sud), oštećenom kupcu korist od uporabe oduzima od prava na djelomičnu naknadu štete, on će ovisno o intenzitetu uporabe vozila dobiti manju naknadu štete. Za to nije vidljiv objektivni razlog. On se ne bogati uporabom vlastitog vozila. Stoga se smanjenje štete na temelju intenziteta uporabe čini proizvoljnim.
- 43 Točno je da se pravom Unije zahtijeva da kupcu treba uračunati prijedene kilometre ako traži takozvanu potpunu naknadu štete, odnosno ako ističe pravo na

povrat kupovne cijene u zamjenu za predaju vozila. Nezavisni odvjetnik A. Rantos u toj situaciji smatra potrebnim da se korist od stvarne uporabe predmetnog vozila uračuna u povrat kupovne cijene jer zaštita prava zajamčenih Direktivom 2007/46 ne smije dovesti do neosnovanog bogaćenja (mišljenje nezavisnog odvjetnika A. Rantosa u predmetu Mercedes-Benz Group (Odgovornost proizvođača vozila koja imaju poremećajne uređaje), C-100/21, EU:C:2022:42061, t. 61. i 62.).

- 44 Međutim, prema stajalištu koje se zastupa u ovom slučaju, to nije primjenjivo ako kupac zahtijeva samo djelomičnu naknadu štete. Naime, u tom slučaju vozilo ostaje u njegovu vlasništvu. Vozilo upotrebljava za svoj račun i njegovo vozilo gubi na vrijednosti. Stoga se on ni na koji način ne bogati uporabom vozila. Uračunavanje koristi od uporabe u djelomičnu naknadu štete dovelo bi i do neprimjerenog ishoda, a time i do povrede načela djelotvornosti. Nezavisni odvjetnik A. Rantos ističe da uračunavanje ne bi smjelo dovesti do toga da kupac u konačnici ne dobije nikakvu naknadu za pretrpljenu štetu (t. 62.). Međutim, prema metodi uračunavanja koju primjenjuje Bundesgerichtshof (Savezni vrhovni sud), upravo to bi se dogodilo ako je kupac u trenutku donošenja sudske odluke intenzivno upotrebljavao svoje vozilo.
- 45 Osim toga, paušalno ograničenje diferencijalne štete prema sudskoj praksi Bundesgerichtshofa (Savezni vrhovni sud) na iznos od najviše 15 % kupovne cijene moglo bi se protiviti pravu Unije jer se protivi načelu djelotvornosti; naime, umanjene vrijednosti vozila zbog ugrađenog poremećajnog uređaja često premašuje 15 % kupovne cijene. Međutim, zbog shematske gornje granice Bundesgerichtshofa (Savezni vrhovni sud) od 15 % nacionalni sudovi to ne mogu uzeti u obzir. Osim toga, treba uzeti u obzir da kupac prema zahtjevu Bundesgerichtshofa (Savezni vrhovni sud) može zahtijevati samo novčanu naknadu štete, ali mora zadržati vozilo. Ako se ta novčana naknada k tome ograniči na iznos od 15 % kupovne cijene, interes kupaca vozila u pogledu primjerene naknade štete ne može se dovoljno uzeti u obzir.
- 46 U slučaju niječnog odgovora na prethodno pitanje 3. (a), korist od uporabe ne bi trebalo uračunati u navedenim postupcima ako premašuje vrijednost vozila u trenutku sklapanja ugovora o kupoprodaji (kupovna cijena umanjena za iznos naknade štete). Nisu odlučujući intenzitet uporabe vozila i ostatak vrijednosti.
- 47 U slučaju niječnog odgovora na prethodno pitanje 3. (b), u drugom i četvrtom postupku, u kojima se određivanje iznosa naknade štete prepušta sudu, na ime naknade štete mogu se dodijeliti i iznosi koji premašuju 15 % kupovne cijene. U tom slučaju u prvom postupku, osim zatraženog iznosa naknade štete od 15 % kupovne cijene, mogu se dodijeliti i troškovi financiranja kao dodatna stavka štete jer se za troškove financiranja načelno može dobiti naknada.