

Predmet C-668/23

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

Datum podnošenja:

13. studenoga 2023.

Sud koji je uputio zahtjev:

Landgericht Ravensburg (Zemaljski sud u Ravensburgu, Njemačka)

Datum odluke kojom se upućuje zahtjev:

27. listopada 2023.

Tužitelji:

YH

JD

CN

XU

LO

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 kupcu vozila ako prilikom kupnje vozila u njemu postoji zabranjeni poremećajni uređaj u smislu članka 5. stavka 2. Uredbe (EZ) br. 715/2007 ugrađen ažuriranjem programske podrške, zbog čega je kupac vozila pretrpio štetu?

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 ta korist 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 (Građanski 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: vozilo VW Crafter 2.0 TDI stavljeno je na tržište s dizelskim motorom koji je proizveo tuženik. Nije sporno da se u vozilu smanjuje povrat ispušnih plinova izvan takozvanog temperaturnog okvira ovisno o smanjenju vanjskih temperatura. Smanjenje počinje na temperaturi nižoj od +15 °C. To dovodi do većih emisija NOx (dušikov oksid) prilikom rada vozila izvan temperaturnog okvira. Tužitelj koji ima pravo na odbitak pretporeza kupio je vozilo sa 145 726 prijeđenih kilometara za 9242,86 eura neto.
- 3 Tužitelj smatra da mu je namjerno nanesena šteta protivno moralu društva jer su u vozilu postojali zabranjeni poremećajni uređaji. Tužitelj tvrdi da je riječ o motoru tipa EA288. Tužitelj zahtijeva da mu se plati iznos od 6868,91 eura (kupovna cijena umanjena za primjerenu naknadu za uporabu vozila) u zamjenu za predaju vozila i prijenos vlasništva nad njim. Podredno zahtijeva naknadu štete u iznosu čije se određivanje prepušta sudu, pod uvjetom da ona iznosi najmanje 1648,50 eura (15 % bruto kupovne cijene od 10 999 eura), uvećano za troškove financiranja u iznosu od 203,66 eura, i da se utvrdi da tuženik tužitelju treba nadoknaditi štetu koja je tužitelju nastala manipulacijama ispušnim plinovima.
- 4 Tuženik zahtijeva da se tužba odbije. Tuženik tvrdi da je u vozilo ugrađen motor tipa EA189, koji, za razliku od ostalih motora tipa EA189, „ne sadržava aktivnu logiku prekidača”. Tuženik smatra da je temperaturni okvir dopušten. U tom pogledu tvrdi da je on potreban za sigurnu vožnju. 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 Sharan 2.0 TDI stavljeno je na tržište s dizelskim motorom tipa EA189 koji je proizveo tuženik. Ono je bilo opremljeno 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. Ažuriranje koje je razvio tuženik i odobrio Savezni ured za motorna vozila instalirano je u vozilo 10. travnja 2017. Nakon ažuriranja u vozilu postoji temperaturni okvir. Smanjenje povrata ispušnih plinova počinje na temperaturi nižoj od +15 °C. To dovodi do većih emisija NOx (dušikov oksid) prilikom rada vozila izvan temperaturnog okvira. Tužitelj je kupio vozilo s 59 600 prijeđenih kilometara za 23 950 eura.

- 6 Tužitelj smatra da mu je tuženik namjerno nanio štetu protivno moralu društva. Tužitelj zahtijeva da mu se plati iznos od 23 950 eura umanjen za primjerenu naknadu za uporabu vozila u zamjenu za predaju vozila i prijenos vlasništva nad njim. Podredno zahtijeva naknadu štete u iznosu od 5 % do 15 % kupovne cijene, čije se određivanje prepušta sudu.
- 7 Tuženik zahtijeva da se tužba odbije. Tuženik smatra da je temperaturni okvir dopušten i tvrdi da je potreban za siguran rad vozila. Tuženik iz predostrožnosti ističe neizbježnu zabludu o zabrani i pritom se poziva na hipotetsko odobrenje Saveznog ureda za motorna vozila.
- 8 Treći 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 otprilike 20 prijeđenih kilometara za 44 647 eura. U vozilu postoji temperaturni okvir. On dovodi do većih emisija NOx prilikom rada vozila izvan temperaturnog okvira.
- 9 Tužitelj smatra da je postojanjem zabranjenih poremećajnih uređaja u vozilu obmanut i da mu je time nanesena šteta protivno moralu društva. Tužitelj tvrdi da u vozilu osobito postoji sustav za prepoznavanje ispitnog uređaja, na temelju kojeg se na ispitnom uređaju stopa povrata ispušnih plinova povećava dok se ne dosegne radna temperatura SCR katalizatora od +200 °C. Zahtijeva naknadu štete u iznosu čije se određivanje prepušta sudu, pod uvjetom da ona iznosi najmanje 15 % kupovne cijene, i, podredno, naknadu štete u iznosu od 5 % do 15 % kupovne cijene, čije se određivanje prepušta sudu.
- 10 Tuženik zahtijeva da se tužba odbije. Smatra da je temperaturni okvir dopušten. Naposljetku, u tom pogledu tuženik tvrdi da se povrat ispušnih plinova smanjuje na temperaturi okoline nižoj od „otprilike +12 °C”. Tuženik nadalje tvrdi da, za razliku od nekih drugih vozila tipa T6, u upravljačkom računalu spornog vozila nikad nije postojao sustav za prepoznavanje ispitnog uređaja; naprotiv, stopa povrata ispušnih plinova smanjuje se u svim uvjetima vožnje kad se dosegne radna temperatura SCR katalizatora od +200 °C. Međutim, nakon dosezanja te radne temperature sustav SCR znatno pridonosi smanjenju NOx, tako da su granične vrijednosti ipak zadovoljene. Tuženik iz predostrožnosti ističe neizbježnu zabludu o zabrani i pritom se poziva na hipotetsko odobrenje Saveznog ureda za motorna vozila.
- 11 Četvrti postupak: vozilo VW Golf 2.0 TDI stavljeno je na tržište s dizelskim motorom tipa EA288 koji je proizveo tuženik. U vozilu postoji sustav za

prepoznavanje ispitnog uređaja. Tužiteljica je kupila vozilo sa 61 911 prijeđenih kilometara za 13 980 eura.

- 12 Tužiteljica smatra da joj je namjerno nanescna šteta protivno moralu društva. Sustav 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 11 039,09 eura (kupovna cijena umanjena za naknadu za uporabu vozila u iznosu od 2940,91 eura) u zamjenu za predaju vozila i prijenos vlasništva nad njim te, podredno, naknadu štete u iznosu od 2097 eura (15 % kupovne cijene).
- 13 Tuženik zahtijeva da se tužba odbije. Tuženik priznaje da programska podrška upotrebljava sustav za prepoznavanje ispitnog uređaja kako bi se NSC potpuno regenerirao prije ispitne vožnje i kako bi se regenerirao na vremenski točno definiranim točkama u NEDC-u. Na taj način postupak mjerenja usmjerava se na emisije NO_x koje nastaju tijekom NEDC-a. Tuženik smatra da je sustav za prepoznavanje ispitnog uređaja dopušten jer deaktivacija nema mjerljiv utjecaj na emisije, a u svakom slučaju ne premašuju se granične vrijednosti emisija. Tuženik smatra da je dopušten i temperaturni okvir. U tom pogledu tuženik navodi da, zahvaljujući vrlo naprednom sustavu za povrat ispušnih plinova, taj sustav radi sa stopostotnim učinkom na temperaturi od -24 °C do +70 °C. Tuženik iz predostrožnosti ističe neizbježnu zabludu o zabrani i pritom se poziva na hipotetsko odobrenje Saveznog ureda za motorna vozila.
- 14 Peti postupak: vozilo VW T5 Multivan 2.0 TDI stavljeno je na tržište s dizelskim motorom tipa EA189 koji je proizveo tuženik. Nije sporno da postoji temperaturni okvir. U stanju u kojem se vozilo nalazilo kad je stavljeno na tržište i kad ga je tužitelj kupio smanjenje povrata ispušnih plinova počinjalo je na temperaturi od +18 °C. To dovodi do većih emisija NO_x prilikom rada vozila izvan temperaturnog okvira. Tužitelj koji ima pravo na odbitak pretporeza kupio je vozilo s 9350 prijeđenih kilometara po cijeni od 41 974,79 eura (neto).
- 15 Tužitelj smatra da temperaturni okvir nije dopušten. Smatra da mu je tuženik namjerno nanio štetu protivno moralu društva. Tužitelj zahtijeva da mu se plati iznos od 41 974,79 eura umanjeno za naknadu za uporabu vozila koju treba odrediti u zamjenu za predaju vozila i prijenos vlasništva nad njim te, podredno, da mu se plati iznos od 6296,22 eura (15 % neto kupovne cijene).
- 16 Tuženik zahtijeva da se tužba odbije. Tuženik ističe prigovor zastare. Tuženik smatra da je temperaturni okvir dopušten i poremećajni uređaj jer je potreban za sigurnu vožnju. Osim toga, poziva se na to da je od 17. listopada 2022. dostupno dobrovoljno i besplatno ažuriranje programske podrške radi proširenja temperaturnog okvira, zahvaljujući čemu se nakon instalacije te programske podrške povrat ispušnih plinova počinje smanjivati tek na temperaturi od +9,76 °C. Tuženik smatra da tužitelj povređuje svoju obvezu ublažavanja štete ako ne instalira to ažuriranje.

- 17 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

- 18 Uvodne napomene: u prvom, drugom, trećem i petom postupku vjerojatno je u vozilima prilikom kupnje postojao po jedan zabranjeni poremećajni uređaj u smislu članka 5. stavka 2. Uredbe br. 715/2007. U četvrtom postupku sustav za prepoznavanje ispitnog uređaja snažan je pokazatelj za postojanje zabranjenog poremećajnog uređaja.
- 19 U vozilima u prvom, drugom, trećem i petom postupku povrat ispušnih plinova smanjuje se najkasnije kad temperatura okoline padne na +12 °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.
- 20 Osim toga, u tim postupcima 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.
- 21 U četvrtom je postupku sporno dovode 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.
- 22 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.
- 23 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.
- 24 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.

- 25 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.
- 26 U drugom postupku vjerojatno je zastarjelo 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.
- 27 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.
- 28 Konkretno o prethodnim pitanjima: razmatranja suda koji je uputio zahtjev u tom pogledu u biti se preklapaju s razmatranjima o prethodnim pitanjima iz zahtjeva za prethodnu odluku u predmetu C-666/23 (vidjeti točke 25. do 47. sažetka tog zahtjeva za prethodnu odluku).