



Zbirka odločb sodne prakse

SKLEPNI PREDLOGI GENERALNEGA PRAVOBRANILCA

ATHANASIOSA RANTOSA,

predstavljeni 23. septembra 2021¹ⁱ

Zadeve C-128/20, C-134/20 in C-145/20

GSMB Invest GmbH & Co. KG

proti

Auto Krainer Gesellschaft mbH

(Predlog za sprejetje predhodne odločbe, ki ga je vložilo Landesgericht Klagenfurt (deželno sodišče v Celovcu, Avstrija))

in

IR

proti

Volkswagen AG

(Predlog za sprejetje predhodne odločbe, ki ga je vložilo Landesgericht Eisenstadt (deželno sodišče v Eisenstadtu, Avstrija))

ter

DS

proti

Porsche Inter Auto GmbH & Co. KG,

Volkswagen AG

(Predlog za sprejetje predhodne odločbe, ki ga je vložilo Oberster Gerichtshof (vrhovno sodišče, Avstrija))

„Predhodno odločanje – Približevanje zakonodaj – Uredba (ES) št. 715/2007 – Motorna vozila – Člen 3, točka 10 – Člen 5(1) in (2) – Dizelski motor – Emisije onesnaževal – Programska oprema, ki je vgrajena v krmilno enoto motorja – Ventil za vračanje izpušnih plinov v valj – Zmanjšanje emisij dušikovih oksidov, omejeno s ‚temperaturnim oknom‘ – Odklopna naprava – Odobritev take naprave, če je potreba po njej upravičena zaradi zaščite motorja pred okvarami ali poškodbami – Naprava, vgrajena v okviru popravila vozila – Direktiva 1999/44/ES – Prodaja potrošniškega blaga in povezane garancije – Blago v skladu s prodajno pogodbo – Člen 2(2)(d) – Domneva skladnosti blaga, ki ima kakovost in lastnosti, ki so običajne za blago iste vrste in jih potrošnik lahko razumno pričakuje – Veljavna ES-homologacija – Člen 3(6) – Nakup zadevnega vozila, čeprav je bil potrošnik v času nakupa seznanjen z vgradnjo odklopne naprave – Neskladnost manjšega pomena“

¹ Jezik izvirnika: francoščina.

I. Uvod

1. Kot določa člen 11 PDEU, je treba „[z]ahteve varstva okolja [...] vključevati v opredelitve in izvajanje politik in dejavnosti Unije, zlasti zaradi spodbujanja trajnostnega razvoja“. Vse večje zavedanje pomena varovanja okolja se med drugim kaže v volji zakonodajalca Evropske unije, da omeji emisije onesnaževal.²

2. Motorna vozila so bila zato predmet vse strožje ureditve,³ zlasti s sprejetjem Uredbe (ES) št. 715/2007.⁴ Proizvajalci avtomobilov se morajo obvezno prilagajati novim skupnim tehničnim zahtevam za podelitev homologacije za taka vozila, kar lahko privede do sporov z javnimi organi in potrošniki.

3. Tako se je v zadevi, v kateri je bila izrečena sodba z dne 17. decembra 2020, X (Odklopna naprava na dizelskem motorju) (C-693/18, EU:C:2020:1040; v nadaljevanju: sodba X), zadevnemu proizvajalcu avtomobilov očitalo, da je dal v promet vozila z vgrajeno programsko opremo, katere namen je izkrivljanje rezultatov testov emisij plinastih onesnaževal, zlasti dušikovega oksida (NOx).⁵ Sodišče je v tej sodbi prvič razložilo pojem „odklopna naprava“ v smislu člena 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007 in določilo, kdaj je taka naprava prepovedana z vidika člena 5(2)(a) te uredbe, ki določa izjeme od prepovedi odklopne naprave, med katerimi je tudi potreba po zaščiti motorja pred okvarami ali poškodbami in po varnem delovanju vozila.

4. Tri tukaj obravnavane zadeve pomenijo nadaljevanje navedene sodne prakse, saj se nanašajo na vozila, opremljena s programsko opremo, vgrajeno v krmilno enoto motorja, ki ob določeni zunanji temperaturi in na določeni nadmorski višini vožnje omeji zmanjšanje emisij dušikovih oksidov (NOx), kar privede do preseganja mejnih vrednosti, določenih z Uredbo št. 715/2007. V bistvu so postavljena ta vprašanja: ali tovrstna programska oprema pomeni „odklopno napravo“ v smislu člena 3, točka 10, te uredbe? Če je tako, ali je mogoče to programsko opremo odobriti na podlagi člena 5(2)(a) navedene uredbe? Če navedena programska oprema ni dovoljena, ali lahko njena uporaba privede do razveljavitve prodaje zaradi neskladnosti vozila s pogodbo na podlagi Direktive 1999/44/ES?⁶

5. Glede na medsebojno povezanost obravnavanih zadev, zlasti ker se v njih postavljena pravna vprašanja med seboj precej prekrivajo, se je zdelo primerno, da se v zvezi z njimi predstavijo skupni sklepni predlogi, čeprav se je Sodišče ob upoštevanju posebnosti vsake od njih odločilo, da jih ne bo združilo.

² Onesnaževanje zraka je po navedbah Svetovne zdravstvene organizacije (SZO) glavno okoljsko tveganje za zdravje. Glej njeno poročilo, naslovljeno „Ambient air pollution: A global assessment of exposure and burden of disease“, 13. maj 2016, str. 15.

³ Glede zaporednih standardov Euro na področju emisij dušikovih oksidov (NOx) glej informativni dokument Evropskega računskega sodišča, naslovljen „Odziv EU na škandal Dieselgate“, februar 2019, str. 9.

⁴ Uredba 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), kakor je bila spremenjena z Uredbo Komisije (ES) št. 692/2008 z dne 18. julija 2008 (UL 2008, L 199, str. 1, v nadaljevanju: Uredba št. 715/2007).

⁵ Glej sodbo X (točka 27).

⁶ 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).

II. Pravni okvir

A. Pravo Unije

1. Direktiva 1999/44

6. V uvodnih izjavah 1 in 8 Direktive 1999/44 je navedeno:

„(1) ker člen 153(1) in (3) [ES] določa, da mora Skupnost z ukrepi, ki jih sprejme po členu 95 [ES], prispevati k doseganju visoke ravni varstva potrošnikov;

[...]

(8) ker je za lažjo uporabo načela skladnosti s pogodbo koristno uvesti izpodbojno domnevo skladnosti s pogodbo, ki pokriva najbolj običajne situacije; ker ta domneva ne omejuje načela pogodbene svobode; ker se lahko v odsotnosti posebnih pogodbenih klavzul, pa tudi v primeru uporabe klavzule o minimalni zaščiti, uporabijo elementi, navedeni v tej domnevi, na podlagi katerih se ugotovi neskladnost blaga s pogodbo; ker sta kakovost in raba, ki ju lahko potrošnik razumno pričakuje, med drugim odvisni od tega, ali je blago novo ali rabljeno; ker so elementi, navedeni v domnevi, kumulativni; ker če se ugotovi, da določen element zaradi okoliščin primera očitno ni uporaben, ostanejo drugi elementi domneve kljub temu v veljavi[;]“

7. Člen 1 te direktive, naslovljen „Področje uporabe in opredelitve pojmov“, v odstavku 1 določa:

„Namen te direktive je približevanje zakonov in drugih predpisov držav članic o nekaterih vidikih prodaje potrošniškega blaga in z njim povezanih garancij, da bi se zagotovila enotna minimalna raven varstva potrošnikov v okviru notranjega trga.“

8. Člen 2 navedene direktive, naslovljen „Skladnost s pogodbo“, določa:

„1. Prodajalec mora potrošniku dobaviti blago v skladu s prodajno pogodbo.

2. Domneva se, da je potrošniško blago v skladu s pogodbo, če:

- (a) je v skladu z opisom, ki ga je dal prodajalec, in ima lastnosti blaga, ki ga je prodajalec predložil kot vzorec ali model;
- (b) je primerno za poseben namen, za katerega ga potrošnik zahteva ter s katerim je seznanil prodajalca ob sklenitvi pogodbe in je prodajalec s tem soglašal;
- (c) je primerno za namene, za katere se blago iste vrste običajno uporablja;
- (d) ima kakovost in lastnosti, ki so običajne za blago iste vrste in jih potrošnik lahko razumno pričakuje, ob upoštevanju vrste blaga ter vsake javne izjave prodajalca, proizvajalca ali njegovega zastopnika, zlasti v oglasu ali pri etiketiranju blaga, glede posebnih lastnosti blaga.

3. Za neskladnost s pogodbo v smislu tega člena ne šteje, če je bila potrošniku ob sklenitvi pogodbe neskladnost znana ali mu razumno ni mogla biti neznana ali če neskladnost izvira iz materiala, ki ga je dobavil potrošnik.

[...]“

9. Člen 3 te direktive, naslovljen „Pravice potrošnika“, določa:

„1. Prodajalec je odgovoren potrošniku za vsako neskladnost s pogodbo, ki obstaja v času dobave blaga.

2. 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.

3. Potrošnik lahko od prodajalca najprej zahteva neodplačno popravilo ali neodplačno zamenjavo blaga, razen če je to nemogoče ali nesorazmerno.

Sredstvo šteje za nesorazmerno, če v primerjavi z drugim sredstvom prodajalcu povzroči nesprejemljive stroške, pri čemer se upoštevajo:

- vrednost, ki bi jo blago imelo v primeru skladnosti,
- pomen neskladnosti s pogodbo

in

- vprašanje, ali bi lahko potrošnik brez znatnih neprijetnosti uporabil drugo sredstvo.

Vsako popravilo ali zamenjava mora biti opravljeno v razumnem roku in brez znatnih neprijetnosti za potrošnika, pri čemer se upoštevata vrsto blaga in namen, za katerega je potrošnik blago zahteval.

[...]

5. Potrošnik lahko zahteva ustrezno znižanje kupnine ali odstopi od pogodbe,

- če potrošnik ni upravičen niti do popravila niti do zamenjave,

ali

- če prodajalec ni uporabil sredstva v razumnem roku,

ali

- če prodajalec ni uporabil sredstva brez znatnih neprijetnosti za potrošnika.

6. Potrošnik ni upravičen do odstopa od pogodbe, če je neskladnost manjšega pomena.“

2. Uredba (ES) št. 715/2007

10. V uvodnih izjavah 7 in 17 Uredbe št. 715/2007 je navedeno:

„(7) Pri določanju standardov glede emisij je pomembno upoštevati vpliv na trge in na konkurenčnost proizvajalcev, neposredne in posredne stroške za podjetja ter koristi, ki iz tega izhajajo, kot so spodbujanje inovacij, izboljšanje kakovosti zraka, nižji stroški zdravstva in podaljšanje življenjske dobe, kakor tudi vpliv na emisije CO₂ v celoti.

[...]

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

11. Člen 1 te uredbe, naslovljen „Predmet urejanja“, v odstavku 1 določa:

„Ta uredba določa skupne tehnične zahteve za podelitev homologacije za motorna vozila („vozila“) glede na njihove emisije in za nadomestne dele, kot so nadomestne naprave za uravnavanje onesnaževanja.“

12. Člen 3 navedene uredbe, naslovljen „Opredelitev pojmov“, v točkah 10 in 13 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;

[...]

13. ‚nadomestna naprava za uravnavanje onesnaževanja‘ pomeni napravo za uravnavanje onesnaževanja ali sestav takšnih naprav, ki so namenjene za nadomestitev originalne naprave za uravnavanje onesnaževanja in se jih lahko odobri kot samostojno tehnično enoto, kakor je opredeljeno v Direktivi 70/156/EGS;^[7]“

13. Člen 4 te uredbe, naslovljen „Obveznosti proizvajalcev“, v odstavkih 1 in 2 določa:

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

⁷ Direktiva Sveta z dne 6. februarja 1970 o približevanju zakonodaje držav članic o homologaciji motornih in priklopnih vozil (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 13, zvezek 1, str. 44).

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. [...]"

14. Člen 5 Uredbe št. 715/2007, naslovljen „Zahteve in preskusi“, v odstavkih 1 in 2 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.“

15. Priloga I k tej uredbi, naslovljena „Mejne vrednosti emisij“, določa mejne vrednosti emisij NO_x, med drugim za vozila generacije Euro 5, na katera se nanaša tabela 1.

3. Direktiva 2007/46/ES

16. Direktiva 2007/46/ES⁸ je bila z Uredbo (EU) 2018/858⁹ na podlagi člena 88 te uredbe razveljavljena z učinkom od 1. septembra 2020. Vendar se glede na čas dejanskega stanja ta direktiva še vedno uporablja za spore o glavni stvari.

17. V uvodni izjavi 3 navedene direktive je navedeno:

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

⁸ Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. septembra 2007 o vzpostavitvi okvira za odobritev motornih in priklopnih vozil ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila (Okvirna direktiva) (UL 2007, L 263, str. 1), kakor je bila spremenjena z Uredbo Komisije (EU) št. 214/2014 z dne 25. februarja 2014 (UL 2014, L 69, str. 3)

⁹ Uredba 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).

18. Člen 1 te direktive, naslovljen „Predmet urejanja“, je določal:

„Ta direktiva vzpostavlja usklajen okvir, ki vsebuje upravne predpise in splošne tehnične zahteve za odobritev vseh novih vozil iz njenega področja uporabe, ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za ta vozila, zato da bi olajšali njihovo registracijo, prodajo in začetek uporabe v Skupnosti.

[...]

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

19. Člen 3 Direktive 2007/46, naslovljen „Opredelitve“, je v točkah 5 in 36 določal:

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

[...]

5. ‚ES-homologacija‘ pomeni postopek, s katerim država članica potrdi, da tip vozila, sistema, sestavnega dela ali samostojne tehnične enote izpolnjuje ustrezne upravne predpise in tehnične zahteve iz te direktive ali regulativnih aktov iz Priloge IV ali Priloge XI;

[...]

36. ‚certifikat o skladnosti‘ pomeni dokument iz Priloge IX, ki ga izda proizvajalec in s katerim potrjuje, da je vozilo iz serije, homologirane v skladu s to direktivo, ob izdelavi skladno z vsemi regulativnimi akti;“

20. Člen 4 te direktive, naslovljen „Obveznosti držav članic“, je določal:

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

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

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

[...]“

21. Člen 5 navedene direktive, naslovljen „Obveznosti proizvajalcev“, je v odstavku 1 določal:

„Proizvajalec je homologacijskemu organu odgovoren za vse vidike postopka odobritve vozila ter za zagotavljanje skladnosti proizvodnje, ne glede na to, ali je proizvajalec neposredno vključen v vse stopnje izdelave vozila, sistema, sestavnega dela ali samostojne tehnične enote.“

22. Člen 18 te direktive, naslovljen „Certifikat o skladnosti“, je v odstavku 1 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.

[...]“

23. Člen 26 Direktive 2007/46, naslovljen „Registracija, prodaja in začetek uporabe vozil“, je v odstavku 1 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.

[...]“

24. Priloga IV k tej direktivi, naslovljena „Zahteve za ES-homologacijo vozila“, se je v delu I, naslovljenem „Regulativni akti za ES-homologacijo vozil, izdelanih v neomejenih serijah“, sklicevala na Uredbo 715/2007, kar zadeva „[e]misije lahkih vozil (Euro 5 in 6) – dostop do informacij“.

25. Priloga IX¹⁰ k navedeni direktivi, naslovljena „ES-izjava o skladnosti“, je vsebovala točko 0 z naslovom „Cilji“, ki je določala, da je izjava o skladnosti izjava, ki jo proizvajalec vozila izda kupcu in mu z njo zagotovi, da je vozilo, ki ga je kupil, v skladu z zakonodajo, veljavno v Uniji v času izdelave vozila.

4. Uredba (EU) št. 692/2008

26. Člen 1 Uredbe št. 692/2008, naslovljen „Vsebina“, določa:

„Ta uredba določa ukrepe za izvajanje členov 4, 5 in 8 Uredbe [št. 715/2007]“.

27. Člen 2 Uredbe št. 692/2008, naslovljen „Opredelitve pojmov“, v točkah 8 in 18 določa:

„V tej uredbi se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

[...]

8. ‚tip naprave za uravnavanje onesnaževanja‘ pomeni katalizatorje in filtre za trdne delce, ki se ne razlikujejo v nobenem od naslednjih bistvenih vidikov:

[...]

¹⁰ Besedilo te priloge izhaja iz Uredbe Komisije (EU) 2017/1151 z dne 1. junija 2017 o dopolnitvi Uredbe (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta 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, o spremembah Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta, Uredbe Komisije (ES) št. 692/2008 in Uredbe Komisije (EU) št. 1230/2012 ter o razveljavitvi Uredbe Komisije (ES) št. 692/2008 (UL 2017, L 175, str. 1).

18. „sistem za uravnavanje emisij“ pomeni, v okviru vgrajenega sistema za diagnostiko na vozilu [sistema OBD], napravo za elektronski nadzor upravljanja motorja in druge sestavne dele v sistemu uravnavanja emisij v izpušnih plinih ali sistemu izhlapevanja, ki vnašajo informacije v to napravo ali jih sprejemajo iz njega.“

28. Člen 3 te uredbe, naslovljen „Zahteve za homologacijo“, v odstavku 9 določa:

„Preskus tipa 6, s katerim merimo emisije pri nizkih temperaturah in je določen v Prilogi VIII, se ne uporablja za dizelska vozila.

Kljub temu pa pri vlogi za homologacijo proizvajalci homologacijskemu organu predložijo informacije, ki kažejo[,], da naprava za naknadno obdelavo dušikovih oksidov doseže dovolj visoko temperaturo za učinkovito delovanje v 400 sekundah po hladnem zagonu pri -7°C , kot je opisano v preskusu tipa 6.

Poleg tega proizvajalec predloži homologacijskemu organu informacije o strategiji delovanja sistema za vračanje izpušnih plinov v valj (EGR), vključno z informacijami o delovanju pri nizkih temperaturah.

[...]“

29. Člen 10 navedene uredbe, naslovljen „Naprave za uravnavanje onesnaževanja“, v odstavku 1 določa:

„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.

Za namene te uredbe se katalizatorji in filtri za trdne delce razumejo kot naprave za uravnavanje onesnaževanja.“

30. Priloga I k tej uredbi, naslovljena „Upravne določbe za ES-homologacijo“, v točki 3.3, naslovljeni „Razširitev glede trajnosti naprav za uravnavanje onesnaževanja (preskus tipa 5)“, določa:

„3.3.1. Homologacija se razširi na druge tipe vozil pod pogojem, da so spodaj navedeni parametri vozila, motorja ali sistema za uravnavanje onesnaževanja enaki, ali ostanejo v okviru predpisanih omejitev:

3.3.1.1. Vozilo:

[...]

3.3.1.2. Motor

[...]

3.3.1.3. Parametri sistema za uravnavanje onesnaževanja:

[...]

(c) Vračanje izpušnih plinov v valj (EGR):

z vračanjem ali brez vračanja

vrsta (hlajeno ali nehlajeno, aktivni ali pasivni nadzor, visokotlačno ali nizkotlačno).

[...]“

31. Priloga XI k Uredbi št. 692/2008, naslovljena „Vgrajene naprave za diagnostiko na vozilu (OBD) za motorna vozila“, v Dodatku 2, ki se nanaša na „osnovne značilnosti družine vozil“, določa:

„[...]“

Motor:

[...]

Sistem za uravnavanje emisij:

[...]

– tip lovilnika delcev,

[...]

– vračanje izpušnih plinov v valj (tj. z ali brez).

[...]“

5. Uredba (EU) 2016/427

32. V uvodnih izjavah 1, 2 in 4 Uredbe (EU) 2016/427¹¹ je navedeno:

„(1) Uredba [št. 715/2007] zahteva, da Komisija spremlja postopke, preskuse in zahteve za homologacijo, ki so določeni v Uredbi Komisije (ES) št. 692/2008, ter da jih po potrebi prilagodi tako, da ustrezno odražajo emisije, ki dejansko nastajajo med vožnjo na cesti.

(2) Komisija je v zvezi s tem na podlagi lastnega raziskovanja in zunanjih informacij opravila podrobno analizo in ugotovila, da emisije, ki dejansko nastajajo med vožnjo na cesti z vozili Euro 5/6, znatno presegajo emisije, izmerjene v regulativnem novem evropskem voznem ciklu (NEDC), zlasti glede emisij NO_x iz dizelskih vozil.

[...]

¹¹ Uredba Komisije z dne 10. marca 2016 o spremembi Uredbe (ES) št. 692/2008 glede emisij iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 6) (UL 2016, L 82, str. 1).

- (4) Komisija je januarja 2011 ustanovila delovno skupino, ki vključuje vse zainteresirane strani in je namenjena razvoju preskusnega postopka za dejanske emisije, ki nastajajo med vožnjo (RDE), ki bi bolje odražal emisije, izmerjene na cesti [...]"

33. Člen 1 Uredbe 2016/427 določa:

„Uredba [št. 692/2008] se spremeni:

(1) V členu 2 se dodata naslednji točki 41 in 42:

- „41. ‚dejanske emisije, ki nastajajo med vožnjo (RDE)‘ pomenijo emisije iz vozila v njegovih normalnih pogojih uporabe;
42. ‚prenosni sistem za merjenje emisij (PEMS)‘ pomeni prenosni sistem za merjenje emisij, ki izpolnjuje zahteve iz Dodatka 1 Priloge IIIA;“.

6. Uredba 2017/1151

34. V uvodnih izjavah od 1 do 3 Uredbe 2017/1151¹² je navedeno:

- „(1) Uredba Komisije [št. 692/2008] o izvajanju in spremembi Uredbe [št. 715/2007] predvideva preskušanje lahkih vozil v skladu z novim evropskim voznim ciklom (NEDC).
- (2) Na osnovi stalnih pregledov ustreznih postopkov, preskusnih ciklov in rezultatov preskusov, predvidenih v členu 14(3) Uredbe [št. 715/2007], je očitno, da podatki o porabi goriva in emisijah CO₂ vozil, preskušanih v skladu z NEDC, niso več ustrezni in ne odsevajo resničnih emisij.
- (3) Na podlagi tega je primerno v zakonodaji Unije določiti nov ureditveni preskusni postopek z izvajanjem globalno usklajenih preskusnih postopkov za lahka vozila (WLTP).“

35. Člen 1 Uredbe 2017/1151, naslovljen „Predmet urejanja“, določa:

„Ta uredba določa ukrepe za izvajanje Uredbe [št. 715/2007].“

36. Priloga IIIA k Uredbi 2017/1151, naslovljena „Dejanske emisije, ki nastajajo med vožnjo (RDE)“, določa:

„[...]“

4.1. Dejanske emisije, ki nastajajo med vožnjo, je treba preveriti s preskusom vozil na cesti z uporabo običajnih voznih vzorcev, pogojev in obremenitev. Preskus dejanskih emisij, ki nastajajo med vožnjo, je reprezentativen za vozila na njihovih dejanskih voznih poteh in z njihovo običajno obremenitvijo.

[...]

¹² Kakor je bila spremenjena z Uredbo Komisije (EU) 2017/1154 z dne 7. junija 2017 (UL 2017, L 175, str. 708; v nadaljevanju: Uredba 2017/1151).

5.2.1. Preskus se izvede v pogojih okolice, ki so določeni v tem razdelku. Ko se najmanj en pogoj temperature in nadmorske višine „razširi“, se razširijo tudi pogoji okolice. Korekcijski faktor za razširjene pogoje temperature in nadmorske višine se uporabi samo enkrat. Če se preskus deloma ali v celoti opravi zunaj meja običajnih ali razširjenih pogojev, ni veljaven.

5.2.2. Zmerni pogoji nadmorske višine: nadmorska višina največ 700 metrov.

5.2.3. Razširjeni pogoji nadmorske višine: nadmorska višina nad 700 metrov do največ 1300 metrov.

5.2.4. Zmerni pogoji temperature: najmanj 273,15 K (0 °C) in največ 303,15 K (30 °C).

5.2.5. Razširjeni pogoji temperature: najmanj 266,15 K (– 7 °C) in manj kot 273,15 K (0 °C) ali več kot 303,15 K (30 °C) in največ 308,15 K (35 °C).

[...]“

7. Direktiva (EU) 2019/771

37. V skladu s členom 23 Direktive (EU) 2019/771¹³ se Direktiva 1999/44 razveljavi z učinkom od 1. januarja 2022.

38. Člen 1 Direktive 2019/771, naslovljen „Predmet urejanja in namen“, določa:

„Namen te direktive je prispevati k pravilnemu delovanju notranjega trga in hkrati zagotoviti visoko raven varstva potrošnikov z določitvijo skupnih pravil o nekaterih zahtevah glede prodajnih pogodb, sklenjenih med prodajalci in potrošniki, zlasti pravil o skladnosti blaga s pogodbo, jamčevalnih zahtevkih v primeru neskladnosti blaga in načinih uveljavljanja teh jamčevalnih zahtevkov ter o tržnih garancijah.“

39. Člen 7 te direktive, naslovljen „Objektivne zahteve za skladnost“, v odstavku 1 določa:

„Poleg izpolnjevanja vseh subjektivnih zahtev za skladnost mora blago:

- (a) ustrezati namenom, za katere bi se običajno uporabljalo blago iste vrste, pri čemer je treba, kadar je to ustrezno, upoštevati obstoječe pravo Unije in nacionalno pravo, tehnične standarde ali, v primeru neobstoja takih tehničnih standardov, panožne kodekse ravnanja, ki se uporabljajo za posamezni sektor;

[...]“

¹³ Direktiva 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).

B. Avstrijsko pravo

40. Člen 871(1) Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (splošni civilni zakonik, v nadaljevanju: ABGB) določa:

„Če je bila ena stranka o vsebini svoje izjave ali izjave, ki jo je prejela druga stranka, v zmoti, ki se nanaša na glavno stvar ali njeno bistveno lastnost, ki je bila glavni namen in predmet izjave, ne nastane zanjo nobena obveznost, če je zmoto povzročila druga stranka ali bi jo morala ta na podlagi okoliščin očitno opaziti ali je bila nanjo še pravočasno opozorjena.“

41. Člen 879(1) ABGB določa:

„Pogodba, ki je v nasprotju s prisilnimi predpisi ali moralnimi načeli, je nična.“

42. Člen 922(1) ABGB določa:

„Kdor prepusti stvar drugemu za plačilo, jamči, da je stvar v skladu s pogodbo. Odgovarja torej za to, da ima stvar dogovorjene lastnosti ali lastnosti, ki se običajno pri njej domnevajo, da ustreza svojemu opisu, vzorcu ali modelu in da jo je mogoče uporabljati v skladu z naravo posla ali sklenjenega dogovora.“

43. Člen 932(1) in (4) ABGB določa:

„(1) Prevzemnik lahko zaradi napake zahteva izboljšanje (popravo ali dopolnitev tega, kar manjka), zamenjavo stvari, primerno znižanje plačila (znižanje cene) ali razveljavitev pogodbe (odstop).

[...]

(4) Če izboljšanje in zamenjava nista možna ali sta povezana z nesorazmerno visokimi stroški izročitelja, ima prevzemnik pravico do znižanja cene ali, če ne gre za manjšo napako, pravico do odstopa [...]“.

C. Nemško pravo

44. Člen 25(2) 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 ES-homologaciji motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila (uredba o homologaciji ES, v nadaljevanju: EG-FGV)) določa:

„Kraftfahrt-Bundesamt [zvezni urad za motorna vozila, Nemčija; v nadaljevanju: KBA] lahko za odpravo nastalih napak in zagotovitev skladnosti vozil, samostojnih tehničnih enot ali sestavnih delov, ki so se že začeli uporabljati, naknadno odredi dodatne zahteve.“

III. Spori o glavni stvari, vprašanja za predhodno odločanje in postopki pred Sodiščem

A. Zadeva C-128/20

45. Družba GSMB Invest GmbH & Co. KG je 9. januarja 2011 z družbo Auto Krainer Gesellschaft mbH sklenila pogodbo o prodaji avtomobila znamke Volkswagen, model VW Caddy Maxi Confortline 4MOTION, opremljenega z dizelskim motorjem tipa EA 189 generacije Euro 5 z delovno prostornino motorja 2 litra (v nadaljevanju: vozilo 1). To vozilo je opremljeno z ventilom EGR.

46. Družba GSMB Invest je 27. decembra 2017 pri Landesgericht Klagenfurt (deželno sodišče v Celovcu, Avstrija), predložitvenem sodišču, vložila tožbo, s katero je predlagala razveljavitev te prodaje na podlagi členov 879(1) in 932(4) ABGB v zameno za plačilo uporabnine.

47. Družba GSMB Invest je pred tem sodiščem trdila, da je na datum navedene prodaje mislila, da kupuje novo vozilo, ki je okolju prijazno, in da med drugim njegove vrednosti izpušnih plinov izpolnjujejo zakonske zahteve. Vendar naj bi se od posodobitve programske opreme, vgrajene v krmilno enoto motorja, s katero je opremljeno vozilo 1 (v nadaljevanju: zadevna programska oprema), ki jo je izvedla družba Volkswagen, sistem za čiščenje izpušnih plinov pri zunanji temperaturi, nižji od 15 stopinj Celzija, in pri zunanji temperaturi, višji od 33 stopinj Celzija, ter pri nadmorski višini vožnje nad 1000 metrov (v nadaljevanju: temperaturno okno) izklapljal. To okno naj bi pomenilo prepovedan sistem, saj naj ga ne bi bilo mogoče utemeljiti z nobenim od odstopanj od prepovedi odklopne naprave, kot so določena v členu 5 Uredbe št. 715/2007. Tako naj to zmanjšanje čiščenja izpušnih plinov ne bi služilo zaščiti motorja vozila 1, saj naj ne bi bilo neposredne okvare navedenega motorja.

48. Družba Auto Krainer je odgovorila, da temperaturno okno uporabljajo vsi proizvajalci dizelskih vozil iz kategorije Euro 5. KBA, to je homologacijski organ v Nemčiji, naj bi to okno vedno štel za dovoljen postopek v smislu Uredbe št. 715/2007. Poleg tega naj bi KBA pri preverjanju zadevne programske opreme po temeljitem preizkusu ugotovil, da posodobitev ni imela nikakršnih negativnih učinkov na trajnost naprav za uravnavanje onesnaževanja zraka.

49. Po mnenju predložitvenega sodišča iz člena 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007 izhaja, da je temperaturno okno prepovedana odklopna naprava v smislu te uredbe. V večini držav članic Unije, še zlasti pa v Avstriji in Nemčiji, je namreč temperatura okolja med letom pretežno nižja od 15 stopinj Celzija in vozila zaradi reliefa teh držav zelo pogosto vozijo na nadmorski višini nad 1000 metrov, zato ti pogoji nastopijo med „normalnim delovanjem vozila in normalno uporabo“ v smislu navedenega člena 3, točka 10. Izjema iz člena 5(2)(a) te uredbe, ki je namenjena zaščiti motorja, naj zato ne bi mogla biti morebitna pravna podlaga za odklopno napravo, ki se vklopi pri „normalni“ uporabi vozil.

50. Predložitveno sodišče dodaja, da mora v skladu s členom 3, točka 9, Uredbe št. 692/2008 naprava za naknadno obdelavo NOx doseči dovolj visoko temperaturo za učinkovito delovanje v 400 sekundah po hladnem zagonu pri –7 stopinjah Celzija, kot je opisano v preskusu tipa 6. Pristojni organi naj ne bi smeli podeliti ES-homologacije, če niso bile predložene zadostne informacije o izpolnitvi teh pogojev. Iz tako določenega dokaznega bremena naj bi izhajalo, da je zakonodajalec Unije menil, da temperaturnega okna ni mogoče utemeljiti, če ne izpolnjuje takih pogojev.

51. Torej naj temperaturno okno glede na upoštevane pogoje temperature in nadmorske višine med normalno uporabo ne bi delovalo s polno učinkovitostjo.

52. V teh okoliščinah je Landesgericht Klagenfurt (deželno sodišče v Celovcu) prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo ta vprašanja:

- „1. Ali je treba člen 5(1) Uredbe [št. 715/2007] razlagati tako, da je oprema vozila – v smislu člena 1(1) [te uredbe] – prepovedana, če je ventil za vračanje izpušnih plinov v valj, torej sestavni del, ki lahko vpliva na emisije, načrtovan tako, da je stopnja vračanja izpušnih plinov v valj, torej delež izpušnih plinov, ki se vrne v valj, regulirana tako, da ta ventil le pri temperaturah med 15 in 33 stopinjami Celzija in le pri nadmorski višini do 1000 m zagotavlja način obratovanja z nizko emisijo onesnaževal, zunaj tega temperaturnega okna pa se v intervalu 10 stopinj Celzija in na nadmorski višini nad 1000 m v intervalu 250 višinskih metrov linearno zmanjša na 0, s čimer torej pride do povišanja emisij NO_x nad mejne vrednosti, določene z Uredbo št. 715/2007?
2. Ali je treba besedno zvezo iz člena 5(2) Uredbe [št. 715/2007] „zaradi zaščite motorja pred okvarami ali poškodbami“ razlagati tako, da strategija obdelave izpušnih plinov, ki je namenjena predvsem varovanju vgradnih delov, kot so ventil sistema za vračanje izpušnih plinov v valj [(Exhaust Gas Recirculation (EGR)), v nadaljevanju: ventil EGR¹⁴], hladilnik sistema za vračanje izpušnih plinov v valj in filter trdnih delcev, ne izpolnjuje pogojev za izjemo?
3. Ali je treba člen 5(1) Uredbe [št. 715/2007] razlagati tako, da strategija obdelave izpušnih plinov, ki učinkovito delovanje naprav za uravnavanje onesnaževanja zagotavlja samo v temperaturnem območju med 15 in 33 stopinj Celzija in na nadmorski višini pod 1000 metrov (tako imenovano „temperaturno okno“) in zato v Evropi, zlasti v Avstriji, večji del leta ne deluje učinkovito, ne izpolnjuje zahteve iz člena 5(1) – delovanje vozila med normalno uporabo – in pomeni prepovedano odklopno napravo?“

53. Pisna stališča so predložile družba GSMB Invest, družba Auto Krainer, nemška vlada in Evropska komisija. Te stranke so tudi pisno odgovorile na vprašanja Sodišča.

B. Zadeva C-134/20

54. IR, potrošnik, je leta 2013 kupil avtomobil znamke Volkswagen, model VW Touran Confortline BMT, opremljen z dizelskim motorjem tipa EA 189 generacije Euro 5 z delovno prostornino motorja 1,6 litra in močjo 77 kW (v nadaljevanju: vozilo 2). To vozilo je opremljeno z ventilom EGR.

55. Vozilo 2 je bilo izvorno opremljeno s programsko opremo, vgrajeno v krmilno enoto motorja, ki je omogočala delovanje v „načinu 0“ in „načinu 1“ (v nadaljevanju: sistem preklapljanja). Način 1 se je uporabljal za homologacijski test v zvezi z emisijami onesnaževal, poimenovan „New European Driving Cycle“ (NEDC), ki se opravi v laboratoriju. Če niso bile zaznane razmere, značilne za ta homologacijski test, je vozilo delovalo v načinu 0, pri čemer se je delež vračanja izpušnih plinov v valj zmanjšal, spremenila pa sta se tudi čas in trajanje vbrizga. Med dejansko

¹⁴ Ventil EGR se imenuje tudi „ventil za vračanje izpušnih plinov v valj“.

vožnjo je vozilo 2 delovalo skoraj izključno v načinu 0, kar je povzročilo, da ni spoštovalo mejnih vrednosti za emisije NOx iz Uredbe št. 715/2007. Iz predložitvene odločbe je razvidno, da je sistem preklapljanja zato pomenil prepovedano odklopno napravo v smislu člena 5(1) in (2) te uredbe.

56. Iz predložitvene odločbe še izhaja, da je vozilo 2 tehnično varno in ga je mogoče uporabljati v cestnem prometu. Vendar ga IR, če bi vedel, da zaradi vgrajene programske opreme ne izpolnjuje zakonskih zahtev, ne bi kupil.

57. Z dopisom z dne 8. oktobra 2015 je generalni uvoznik vozil znamke Volkswagen v Avstrijo IR obvestil, da je potrebna predelava vozila 2 in da bo proizvajalec nosil stroške vseh popravil, potrebnih za to predelavo. Nato je bil IR pozvan, naj v vozilo 2 da namestiti zadevno programsko opremo, kar je bilo izvedeno.

58. Namen te posodobitve je bil določiti temperaturno okno. KBA je zadevno programsko opremo odobril in torej ni odvzel ES-homologacije. V zvezi s tem se je oprl zlasti na to, da ni prepovedane odklopne naprave v smislu Uredbe št. 715/2007. KBA ni imel nobenih informacij o tej programski opremi, ker ni zahteval njihovih predložitve.

59. IR je vložil tožbo pri Landesgericht Eisenstadt (deželno sodišče Eisenstadt, Avstrija), predložitvenem sodišču, pri katerem je predlagal razveljavitev prodaje vozila 2 na podlagi člena 871 ABGB.

60. Predložitveno sodišče meni, da ni mogoče opredeliti, ali je potreba po temperaturnem oknu upravičena zaradi zaščite motorja vozila 2 pred okvarami, niti ni mogoče ugotoviti, ali zadevna programska oprema na slabše spreminja porabo, nastanek saj, zmogljivost in splošno vzdržljivost tega vozila. Prav tako naj ne bi bilo mogoče ugotoviti, ali bi se v primeru posodobitve navedene programske opreme brez temperaturnega okna spoštovale zahteve iz Uredbe št. 715/2007 glede trajnosti naprav za uravnavanje onesnaževanja iz člena 4(2) te uredbe niti ali se je tržna vrednost navedenega vozila po namestitvi te posodobitve znižala.

61. Predložitveno sodišče dodaja, da lahko v skladu z avstrijskim pravom sopogodbenik osebe, ki je soglasje dala zaradi bistvene zmote, pravne posledice te zmote prepreči s tem, da posel velja tako, kot je oseba, ki je bila v zmoti, menila, da ga je sklenila. V tem primeru ta oseba ne bi imela več pravnega interesa. To sodišče meni, da sistem preklapljanja, s katerim je bilo izvorno opremljeno vozilo 2, ni v skladu s pravom Unije. Družba Volkswagen trdi, da so bila z namestitvijo zadevne programske opreme v to vozilo pričakovanja IR izpolnjena, zato naj ne bi imel več pravnega interesa, kar pa ta izpodbija.

62. Predložitveno sodišče navaja, da je treba za odločitev o zadevi ugotoviti, ali zadevna programska oprema pomeni tehnično rešitev, ki je v skladu z zahtevami, določenimi v pravu Unije, zlasti v Uredbi št. 715/2007 in v Uredbi št. 692/2008. Zgolj v primeru pritrdilnega odgovora na to vprašanje naj pogodbe o prodaji vozila 2 ne bi bilo treba razveljaviti, tožbo IR pa bi bilo treba zavrniti.

63. V teh okoliščinah je Landesgericht Eisenstadt (deželno sodišče v Eisenstadtu) prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo ta vprašanja:

- „1. Ali je treba člen 5(1) Uredbe [št. 715/2007] razlagati tako, da je oprema vozila – v smislu člena 1(1) [te uredbe] – prepovedana, če je ventil za vračanje izpušnih plinov v valj, torej sestavni del, ki lahko vpliva na emisije, načrtovan tako, da je stopnja vračanja izpušnih plinov v valj, torej delež izpušnih plinov, ki se vrne v valj, regulirana tako, da ta ventil le pri temperaturah med 15 in 33 stopinjami Celzija in le pri nadmorski višini do 1000 m zagotavlja način obratovanja z nizko emisijo onesnaževal, zunaj tega temperaturnega okna pa se v intervalu 10 stopinj Celzija in na nadmorski višini nad 1000 m v intervalu 250 višinskih metrov linearno zmanjša na 0, s čimer torej pride do povišanja emisij NO_x nad mejne vrednosti, določene z Uredbo št. 715/2007?
2. Ali je za presojo prvega vprašanja pomembno, ali je potreba po opremi vozila, navedeni v prvem vprašanju, upravičena zaradi zaščite motorja pred okvarami?
3. Ali je za presojo drugega vprašanja poleg tega pomembno, ali je del motorja, ki ga je treba zaščititi pred okvarami, ventil za vračanje izpušnih plinov v valj?
4. Ali je odgovor na prvo vprašanje odvisen od tega, ali je bila oprema vozila, navedena v prvem vprašanju, v vozilo vgrajena že pri njegovi proizvodnji, ali pa je bilo krmiljenje ventila za vračanje izpušnih plinov v valj, na način, opisan v prvem vprašanju, nastavljeno v okviru popravila v smislu člena 3(2) Direktive [1999/44]?“

64. Pisna stališča so predložili IR, družba Volkswagen, nemška vlada in Komisija. Te stranke so tudi pisno odgovorile na vprašanja Sodišča.

C. Zadeva C-145/20

65. DS, potrošnik, je 21. decembra 2013 pri družbi Porsche Inter Auto GmbH & Co. KG, neodvisnem koncesionarju družbe Volkswagen, kupil avtomobil znamke Volkswagen, opremljen z dizelskim motorjem tipa EA 189 generacije Euro 5 (v nadaljevanju: vozilo 3). To vozilo, ki je opremljeno z ventilom EGR, spada na področje uporabe Uredbe št. 715/2007.

66. Navedeno vozilo je imelo vgrajeno programsko opremo, ki je omogočala delovanje sistema vračanja izpušnih plinov v valj s preklapljanjem. KBA je za obravnavani tip vozila podelil ES-homologacijo. Ta organ s sistemom preklapljanja ni bil seznanjen. Če bi bil s tem sistemom seznanjen, ES-homologacije ne bi podelil. DS pa naj bi vozilo kupil tudi, če bi vedel za prisotnost navedenega sistema.

67. KBA je 15. oktobra 2015 v skladu s členom 25(2) EG-FGV sprejel odredbo, s katero je družbi Volkswagen zlasti naložil, naj zagotovi skladnost motorjev tipa EA 189 generacije Euro 5 z veljavnimi nacionalnimi predpisi in predpisi Unije. Z dopisom z dne 20. decembra 2016 je to družbo obvestil, da potrjuje, da je zadevna programska oprema primerna za vzpostavitev skladnosti zadevnih vozil. KBA ni preklical ali odvzel ES-homologacije za vozila, kot je vozilo 3.

68. DS je 15. februarja 2017 v vozilo 3 dal namestiti zadevno programsko opremo, na katero se je nanašal dopis KBA z dne 20. decembra 2016. S to posodobitvijo je bil sistem preklapljanja nadomeščen s temperaturnim oknom.

69. DS je pri Landesgericht Linz (deželno sodišče v Linzu, Avstrija) vložil tožbo, s katero je predlagal, primarno, vračilo kupnine za vozilo 3 v zameno za njegovo vrnitev, podredno, znižanje cene tega vozila, in še bolj podredno, ugotovitev odgovornosti družb Porsche Inter Auto in Volkswagen za škodo zaradi vgradnje prepovedane odklopne naprave v smislu člena 5(2) Uredbe št. 715/2007. Landesgericht Linz (deželno sodišče v Linzu) je tožbo DS zavrnilo s sodbo z dne 12. decembra 2018.

70. DS je vložil pritožbo, Oberlandesgericht Linz (višje deželno sodišče v Linzu, Avstrija) pa je navedeno sodbo potrdilo s sodbo z dne 4. aprila 2019. To sodišče je zlasti menilo, da je bila tudi ob predpostavki, da je bilo vozilo 3 sprva neskladno, ta neskladnost z zadevno programsko opremo odpravljena. Poleg tega naj bi bil sistem, s katerim se vračanje izpušnih plinov v valj pri zunanjih temperaturah, nižjih od 15 stopinj Celzija in višjih od 33 stopinj Celzija, izklopi, na podlagi člena 5(2) Uredbe št. 715/2007 dovoljen, ker naj bi bila potreba po njem upravičena zaradi zaščite motorja pred okvarami.

71. DS je pri Oberster Gerichtshof (vrhovno sodišče, Avstrija), predložitvenem sodišču, vložil revizijo. DS je pred tem sodiščem trdil, da vozilo 3 ni skladno, ker naj bi bil sistem preklapljanja prepovedana odklopna naprava v smislu člena 5(2) Uredbe št. 715/2007. Z zadevno programsko opremo naj ta neskladnost ne bi bila odpravljena. Obstajala naj bi nevarnost, da bo vozilo v prihodnosti izgubilo vrednost in da bo nastala posredna škoda zaradi namestitve te programske opreme.

72. Družbi Porsche Inter Auto in Volkswagen sta pred predložitvenim sodiščem priznali, da temperaturno okno pomeni odklopno napravo v smislu člena 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007. Trdili sta, da je ta naprava v skladu s členom 5(2) te uredbe dovoljena in da se s to presojo strinja tudi KBA.

73. Predložitveno sodišče navaja, da se mora izreči o tem, ali je bilo vozilo 3 ob svoji izročitvi neskladno, ali je bila ta neskladnost odpravljena in ali je za DS nastala škoda, ki naj bi jo povzročil zadevni proizvajalec avtomobilov.

74. To sodišče meni, da je sistem preklapljanja prepovedana odklopna naprava v smislu člena 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007 v povezavi s členom 5(1) in (2) te uredbe. Vsekakor naj vozilo 3 ne bi bilo v skladu s pogodbo v smislu člena 922 ABGB, ker KBA s to odklopno napravo ni bil seznanjen.

75. Ker je ta organ zadevno programsko opremo odobril, se predložitveno sodišče najprej sprašuje, ali ta odobritev sama zase že zadostuje za izboljšanje kupljene stvari v smislu člena 932(1) ABGB. Po mnenju tega sodišča je treba v primeru proizvoda, kot je motorno vozilo, za katero je znano, da mora izpolnjevati zakonske predpise, domnevati, da povprečni potrošnik, ki je normalno obveščen ter razumno pozoren in preudaren, pričakuje, da se bodo ti predpisi spoštovali. Dejstvo, da mora biti za zadevna vozila izpeljan postopek ES-homologacije, naj ne bi bilo nujno v nasprotju s takim razumevanjem člena 2(2)(d) Direktive 1999/44. Posledica take razlage naj bi bila, da bi moral prodajalec motornega vozila jamčiti ne samo za obstoj ES-homologacije, ki je potrebna za uporabo, ki se običajno domneva, v smislu člena 922 ABGB, ampak tudi za to, da vozilo nima vgrajenih prepovedanih delov.

76. Dalje, če poskusa izboljšanja, ki ga je pomenila namestitev zadevne programske opreme, ne bi bilo mogoče šteti za uspešnega, čeprav KBA ni preklical niti odvzel ES-homologacije, bi bilo treba preučiti, ali je vozilo 3 še vedno opremljeno s prepovedano odklopno napravo v smislu člena 5(2)

Uredbe (ES) št. 715/2007. Predložitveno sodišče meni, da je cilja varovanja okolja argument za to, da je treba izjeme, določene v členu 5(2) te uredbe, razlagati ozko. Poleg tega naj bi bilo splošno znano, da je na delu ozemlja Unije, med drugim v Avstriji, povprečna temperatura več mesecev v letu nižja od 15 stopinj Celzija. To naj bi pomenilo, da zunanje temperature, pri katerih ima sistem za vračanje izpušnih plinov v valj pri tipu vozila 3 polni učinek, v pretežnem delu leta v povprečju sploh niso dosežene. V teh okoliščinah naj odklopne naprave, ki deluje tako pogosto, ne bi bilo mogoče upravičiti z enim od odstopanj iz člena 5(2) navedene uredbe.

77. Nazadnje, predložitveno sodišče poudarja, da je treba pri preizkusu, ali gre za neskladnost „manjšega pomena“, ki izključuje odstop od pogodbe, v smislu člena 932(4) ABGB, objektivno pretehtati interese strank ob upoštevanju pogodbe, ki sta jo sklenili, in okoliščin obravnavane zadeve. Člen 3(6) Direktive 1999/44/ES pa naj ne bi bil tako jasen, da bi šlo za *acte clair*.

78. V teh okoliščinah je Oberster Gerichtshof (vrhovno sodišče) prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo ta vprašanja:

- „1. Ali je treba člen 2(2)(d) Direktive [1999/44] razlagati tako, da ima motorno vozilo, ki spada na področje uporabe Uredbe [št. 715/2007], kakovost, ki je običajna za blago iste vrste in jo potrošnik lahko razumno pričakuje, če je vozilo opremljeno s prepovedano odklopno napravo v smislu člena 3, točka 10, in člena 5(2) [te uredbe], ES-homologacija za ta tip vozila pa je kljub temu veljavna, tako da je vozilo mogoče uporabljati v cestnem prometu?
2. Ali je treba člen 5(2)(a) Uredbe [št. 715/2007] razlagati tako, da je lahko odklopna naprava v smislu člena 3, točka 10, te uredbe, ki je načrtovana tako, da ima sistem za vračanje izpušnih plinov v valj, če vozilo ni na preskusni napravi in pod laboratorijskimi pogoji, med dejansko vožnjo polni učinek samo pri zunanjih temperaturah med 15 in 33 stopinj Celzija, dovoljena na podlagi člena 5(2)(a) te uredbe, oziroma je uporaba navedene določbe o izjemi vnaprej izključena že zato, ker ima sistem za vračanje izpušnih plinov v valj polni učinek zgolj v pogojih, ki so za nekatere dele Evropske unije značilni samo približno polovico leta?
3. Ali je treba člen 3(6) Direktive [1999/44] razlagati tako, da je treba neskladnost s pogodbo, ki temelji na tem, da je vozilo opremljeno z odklopno napravo, ki je na podlagi člena 3, točka 10, v povezavi s členom 5(2) [Uredbe št. 715/2007] prepovedana, opredeliti za neskladnost „manjšega pomena“ v smislu navedene določbe, če bi prevzemnik vozilo kupil, čeprav bi bil seznanjen z njeno vgradnjo in njenim načinom delovanja?“

79. Pisna stališča so predložili DS, družba Porsche Inter Auto, nemška vlada in Komisija. Te stranke so tudi pisno odgovorile na vprašanja Sodišča.¹⁵

IV. Analiza

80. Vprašanja, ki so jih postavila predložitvena sodišča, se na eni strani nanašajo na razlago Uredbe št. 715/2007 o homologaciji motornih vozil glede na emisije,¹⁶ na drugi strani pa na razlago Direktive 1999/44, katere namen je zagotoviti enotno minimalno raven varstva potrošnikov v okviru notranjega trga.

¹⁵ Sodišče je v vseh treh obravnavanih zadevah odločilo, da bo zaradi zdravstvenih tveganj, povezanih s pandemijo koronavirusa, odločilo brez obravnave.

¹⁶ Za splošno predstavitev pravnega okvira o homologaciji motornih vozil glej sklepne predloge generalne pravobranilke E. Sharpston v zadevi CLCV in drugi (Odklopna naprava na dizelskem motorju) (C-693/18, EU:C:2020:323, točke od 45 do 54).

A. Prvo in tretje vprašanje v zadevi C-128/20, prvo vprašanje v zadevi C-134/20 in prvi del drugega vprašanja v zadevi C-145/20

81. Predložitvena sodišča s prvim in tretjim vprašanjem v zadevi C-128/20, prvim vprašanjem v zadevi C-134/20 in prvim delom drugega vprašanja v zadevi C-145/20, ki jih je treba preučiti skupaj, v bistvu sprašujejo, ali je treba člen 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007 v povezavi s členom 5(1) te uredbe razlagati tako, da „odklopno napravo“ pomeni naprava, ki med dejansko vožnjo motornega vozila vračanje izpušnih plinov v valj polno zagotavlja le ob zunanji temperaturi med 15 in 33 stopinj Celzija in na nadmorski višini vožnje pod 1000 metrov, zunaj tega okna pa se delež vračanja izpušnih plinov v valj v intervalu 10 stopinj Celzija in na nadmorski višini nad 1000 metrov v intervalu 250 višinskih metrov linearno zmanjša na 0, s čimer torej pride do povišanja emisij NO_x nad mejne vrednosti, določene z navedeno uredbo.

82. V zvezi s tem je treba ugotoviti, da je v členu 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007 „odklopna naprava“ opredeljena kot „vsak del vozila, ki zaznava temperaturo, hitrost vozila, vrtilno frekvenco motorja, uporabljeno prestavo, podtlak v polnilnem zbiralniku [sesalnem kolektorju] 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“.

83. Sodišče se je v sodbi X prvič izreklo o razlagi te določbe. Zadeva, v kateri je bila izrečena ta sodba, se je nanašala na motorna vozila, opremljena z ventilom EGR in programsko opremo, ki je lahko zaznala fazo homologacije v zvezi z emisijami onesnaževal v okviru NEDC za namene homologacije teh vozil.¹⁷ Sodišče je v navedeni sodbi razsodilo, da je programska oprema, ki je vgrajena v krmilno enoto motorja ali vpliva nanjo, „del vozila“ v smislu navedene določbe, ker vpliva na delovanje sistema za uravnavanje emisij in zmanjšuje njegovo učinkovitost.¹⁸ V isti sodbi je še ugotovilo, da pojem „sistem za uravnavanje emisij“ v smislu te določbe zajema tako tehnologije in tako imenovano strategijo „naknadne obdelave izpušnih plinov“, ki emisije zmanjšujejo naknadno, torej po njihovem nastanku, kot tudi tiste, ki – tako kot sistem vračanja izpušnih plinov – emisije zmanjšujejo predhodno, torej ob njihovem nastanku.¹⁹ Iz sodbe X je razvidno, da je naprava, ki zazna kateri koli parameter, povezan s potekom postopkov homologacije iz Uredbe št. 715/2007, z namenom, da se med temi postopki izboljša delovanje sistema za uravnavanje emisij in tako pridobi homologacija vozila, „odklopna naprava“ v smislu člena 3, točka 10, te uredbe, tudi če je tako izboljšanje mogoče občasno zaznati tudi pri normalni uporabi vozila.²⁰ Sodišče je k temu dodalo, da taka naprava ne more spadati med izjeme od prepovedi takih naprav iz člena 5(2)(a) te uredbe, ki se nanašajo na zaščito motorja pred okvarami ali poškodbami in na varno delovanje vozila.²¹

84. Obravnavane zadeve pomenijo nadaljevanje problematike iz zadeve, v kateri je bila izrečena sodba X, saj se v okviru ES-homologacije nanašajo na vozila generacije Euro 5, opremljena z ventilom EGR in zadevno programsko opremo, ki vpliva na delovanje sistema uravnavanja emisij onesnaževal in zmanjšuje njegovo učinkovitost. S to programsko opremo je bilo namreč izoblikovano temperaturno okno, ki po navedbah predložitvenih sodišč povzroči, da vračanje izpušnih plinov v valj deluje s polno učinkovitostjo le, kadar je zunanja temperatura med 15 in 33 stopinjami Celzija, nadmorska višina vožnje pa pod 1000 metrov. Zunaj tega okna se

¹⁷ Glej sodbo X (točki 27 in 31).

¹⁸ Sodba X (točka 68).

¹⁹ Sodba X (točka 90).

²⁰ Sodba X (točka 102).

²¹ Glej sodbo X (točka 115).

delež vračanja izpušnih plinov v valj linearno zmanjša na 0, kar v obravnavanih zadevah privede do preseganja mejnih vrednosti emisij, ki so za NO_x določene v tabeli 1 Priloge I k Uredbi št. 715/2007.

85. Družbi Auto Krainer in Volkswagen vsaka v svojih pisnih stališčih v zadevi C-128/20 oziroma C-134/20 trdita, da je v zadevni programski opremi predvideno, da se delež vračanja izpušnih plinov v valj zmanjša, kadar je temperatura vsesanega zraka nižja od 15 stopinj Celzija, ta temperatura pa je tehnični parameter, ki je povprečno 5 stopinj Celzija višji od temperature okolja. Torej naj bi se vsi izpušni plini vračali v valj, dokler je temperatura okolja višja ali enaka 10 stopinjam Celzija, kar bi bilo znotraj povprečnega letnega temperaturnega območja v Nemčiji, ki znaša 10,4 stopinje Celzija.

86. V zvezi s tem opozarjam, da je v postopku, določenem v členu 267 PDEU, ki temelji na jasni ločitvi nalog med nacionalnimi sodišči in Sodiščem, zgolj nacionalno sodišče pristojno za ugotavljanje in presojo dejanskega stanja spora o glavni stvari ter za razlago in uporabo nacionalnega prava.²² Zato je Sodišče v obravnavanih zadevah vezano na ugotovitev in presojo dejstev, ki so ju opravila predložitvena sodišča in ki se v vseh zadevah ujemata, tako da ju družbi Auto Krainer in Volkswagen v okviru teh predlogov za sprejetje predhodne odločbe ne moreta izpodbijati. Torej bom obravnaval temperaturno okno, kot so ga opredelila predložitvena sodišča.²³

87. V skladu z ugotovitvami Sodišča v sodbi X je treba šteti, da je zadevna programska oprema „del vozila“ v smislu člena 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007 in da uporabljena tehnologija – v teh zadevah ventil EGR – spada v okvir pojma „sistem za uravnavanje emisij“ v smislu te določbe.²⁴ Poleg tega ta programska oprema zaznava temperaturo zraka in še enega od parametrov, to je višino vožnje, „zaradi aktiviranja, prilagajanja, zakasnitve ali prekinitve delovanja katerega koli dela sistema za uravnavanje emisij“ v smislu navedene določbe.

88. Da bi se torej opredelilo, ali zadevna programska oprema pomeni „odklopno napravo“ glede na opredelitev iz člena 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007, je treba preučiti, ali do zmanjšanja učinkovitosti sistema za uravnavanje emisij onesnaževal pride „pod pogoji, pričakovanimi pri normalnem delovanju vozila in pri normalni uporabi“.

89. Predložitvena sodišča v svojih vprašanjih ne napotujejo na člen 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007, temveč na člen 5(1) te uredbe, ki določa, da proizvajalec vozila opremi tako, da so sestavni deli, ki lahko vplivajo na emisije, načrtovani, izdelani in sestavljeni tako, da „med normalno uporabo“ vozilom omogočijo, da so skladna s to uredbo in njenimi izvedbenimi ukrepi. V zvezi s tem se mi zdi jasno, da se navedeni določbi dopolnjujeta in da izražata isto zamisel, to je, da je treba pri preverjanju, ali so skupne tehnične zahteve za podelitev homologacije za motorna vozila izpolnjene, upoštevati delovanje zadevne programske opreme med „normalno uporabo“ zadevnih vozil.²⁵

²² Sodba z dne 29. aprila 2021, Bank BPH (C-19/20, EU:C:2021:341, točka 37 in navedena sodna praksa).

²³ Glej točko 47 teh sklepnih predlogov.

²⁴ Glej točko 83 teh sklepnih predlogov.

²⁵ Podobno člen 4(2), drugi pododstavek, Uredbe št. 715/2007 določa, da 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“ (moj poudarek).

90. V določbah Uredbe št. 715/2007 pojem „normalna uporaba“ ni opredeljen. V takih okoliščinah iz zahtev po enotni uporabi prava Unije in načela enakosti izhaja, da je treba izraze iz posamezne določbe prava Unije, ki ne napotuje izrecno na pravo držav članic za določitev svojega pomena in obsega, običajno v vsej Uniji razlagati samostojno in enotno, pri čemer je treba upoštevati ne le besedilo določbe, ampak tudi kontekst in cilj zadevne ureditve.²⁶

91. V zvezi s tem družbi Auto Krainer in Volkswagen vsaka v svojih pisnih stališčih v zadevah C-128/20 oziroma C-134/20 trdita, da bi bilo treba mejne vrednosti onesnaževal določiti izključno v okviru NEDC,²⁷ ki je veljal v času dejanskega stanja iz zadeve v glavni stvari.²⁸

92. S tem se ne strinjam. Menim, da je iz besedila člena 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007, konteksta te določbe in cilja zadevne uredbe jasno razvidno, da z „normalno uporabo“ ni napoteno na pogoje, določene z NEDC, ampak na dejansko vožnjo.²⁹

93. Prvič, v členu 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007 v povezavi s členom 5(1) te uredbe ni napoteno zgolj na emisije onesnaževal, izmerjene med homologacijskim postopkom. V istem smislu je bilo v sodbi X navedeno, da „lahko normalni pogoji uporabe vozil izjemoma [...] ustrezajo pogojem vožnje med postopki homologacije“ in da „v normalnih pogojih uporabe vozil cilj zmanjšanja emisij NOx običajno ni dosežen“. ³⁰ Torej se je v tej sodbi izrecno razlikovalo med pogoji, ki se uporabljajo v homologacijskih postopkih, in „normalnimi pogoji uporabe“, ter so bili zadnjenavedeni uporabljeni kot referenca za oceno emisij onesnaževal.

94. Drugič, drži sicer, da je v uvodni izjavi 17 Uredbe št. 715/2007 navedeno, da je „potrebna [...] standardizirana metoda za merjenje porabe goriva in emisij ogljikovega dioksida pri vozilih, da bi se izognili tehničnim oviram pri trgovanju med državami članicami.“ Vendar pogoji, ki se uporabijo med homologacijskimi postopki, kar zadeva NEDC, ne morejo biti enakovredni normalni vožnji. ³¹ V tem smislu je v uvodni izjavi 2 Uredbe 2016/427 navedeno, da „emisije, ki dejansko nastajajo med vožnjo na cesti z vozili Euro 5/6, znatno presegajo emisije, izmerjene v [NEDC], zlasti glede emisij NOx iz dizelskih vozil“. Ta položaj je privedel do spremembe Uredbe št. 692/2008 z Uredbo 2016/427, da je bil tako uveden pojem „dejanske emisije, ki nastajajo med vožnjo (RDE)“, ³² ki so opredeljene kot „emisije iz vozila v njegovih normalnih pogojih uporabe“. ³³

95. Tretjič, razlaga, da je treba pri presoji upoštevati dejansko vožnjo, ne pa pogoje, določene z NEDC, je podkrepljena s ciljem Uredbe št. 715/2007, ki je zagotoviti visoko raven varstva okolja. ³⁴ Torej je treba zagotoviti učinkovito omejitev emisij NOx.

²⁶ Glej sodbo z dne 29. aprila 2021, X (Evropski nalog za prijete – Ne bis in idem) (C-665/20 PPU, EU:C:2021:339, točka 69 in navedena sodna praksa).

²⁷ NEDC se opravi v laboratoriju in je sestavljen iz štirih zaporednih mestnih ciklov, ki jim sledi en izvenmestni cikel. Naj opozorim, da je v točki 6.1.1 Priloge 4, naslovljene „Preskus tipa I“, Pravilnika št. 83 Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo (UN/ECE) – Enotne določbe za homologacijo vozil v zvezi z emisijami onesnaževal glede na zahteve za pogonsko gorivo (UL 2006, L 375, str. 227)) navedeno, da mora biti „[m]ed preskusom [...] temperatura v preskusnem prostoru [...] med (20 [stopinj Celzija] in 30 [stopinj Celzija]).“

²⁸ Kot je navedeno v uvodnih izjavah od 1 do 3 Uredbe 2017/1151, je bil NEDC nadomeščen s preskusnim ciklom WLTP (globalno usklajeni preskusni postopek za lahka vozila).

²⁹ V zvezi s tem nemška vlada v pisnih stališčih poudarja, da je treba v skladu z odslej enotnim mnenjem homologacijskih organov v Evropi kot „normalno delovanje in uporabo“ razumeti dejanske pogoje, kakršni običajno obstajajo v Evropi.

³⁰ Glej sodbo X (točka 101).

³¹ Kar zadeva odstopanja med emisijami NOx, izmerjenimi v procesu homologacije, in tistimi, ugotovljenimi na cesti, glej informativni dokument Evropskega računskega sodišča, naslovljen „Odziv EU na škandal Dieseldgate“, februar 2019, str. 14.

³² Glej uvodno izjavo 4 Uredbe 2016/427. Preskusni postopek RDE je predmet združenih zadev Nemčija in Madžarska/Komisija ter Komisija/Ville de Paris in drugi (od C-177/19 P do C-179/19 P). Generalni pravobranilec M. Bobek je sklepne predloge v teh zadevah predstavil 10. junija 2021 (EU:C:2021:476).

³³ Glej člen 1(1) Uredbe 2016/427.

³⁴ Glej sodbo X (točka 86).

96. Kot je bilo navedeno v točki 84 teh sklepnih predlogov, je v obravnavani zadevi zadevna programska oprema načrtovana tako, da vračanje izpušnih plinov v valj deluje s polno učinkovitostjo le, kadar znaša zunanja temperatura med 15 in 33 stopinj Celzija in je nadmorska višina vožnje pod 1000 metri. Ali je – ker je treba emisije NOx meriti med dejansko vožnjo – mogoče to temperaturno okno šteti za reprezentativno za tako dejansko vožnjo v Evropi?

97. Mislim, da ne. Drži sicer, da se podnebne razmere na severu in jugu Evrope med seboj zelo razlikujejo. Vendar se minimalna temperatura 15 stopinj Celzija ne ujema s povprečnimi podnebnimi razmerami, ki lahko obstajajo v Evropi. Prav tako v Uniji tudi relief še zdaleč ni enoten.

98. V zvezi s tem predložitveno sodišče v zadevi C-128/20 poudarja, da je v Avstriji in Nemčiji (ki sta državi članici v geografskem središču Unije), temperatura okolja med letom pretežno nižja od 15 stopinj Celzija in motorna vozila zaradi reliefa teh držav zelo pogosto vozijo na nadmorski višini nad 1000 metrov.³⁵ To sodišče je iz tega v tretjem vprašanju izpeljalo, da obdelava izpušnih plinov na podlagi temperaturnega okna v Evropi, zlasti v Avstriji, večji del leta ne deluje s polno učinkovitostjo. Do enake ugotovitve je prišlo predložitveno sodišče v zadevi C-134/20.

99. Predložitveno sodišče v zadevi C-145/20 navaja, da je bila na Dunaju (Avstrija) leta 2018 v šestih mesecih od dvanajstih povprečna temperatura nižja od 15 stopinj Celzija. Poleg tega je iz uradnih statistik mesta Dunaj, na katere to sodišče napotuje, razvidno, da je leta 2017 povprečna temperatura med letom v tem mestu znašala 11,6 stopinje Celzija, v letih 2018 in 2019 pa 12,4 stopinje Celzija.³⁶

100. Ugotavljam še, da je po uradnih podatkih povprečna letna temperatura v Nemčiji leta 2017 znašala 9,6 stopinje Celzija, leta 2018 je dosegla 10,4 stopinje Celzija, leta 2019 pa 10,2 stopinje Celzija.³⁷ Kar zadeva druge države v osrednjem delu Unije, je povprečna letna temperatura v Franciji leta 2017 znašala 13,4 stopinje Celzija, leta 2018 je dosegla 13,9 stopinje Celzija, leta 2019 pa 13,7 stopinje Celzija.³⁸ Povprečna letna temperatura na Poljskem je leta 2017 znašala 9 stopinj Celzija, leta 2018 je dosegla 9,8 stopinje Celzija, leta 2019 pa 10,2 stopinje Celzija.³⁹ Te različne temperature so precej pod 15 stopinjami Celzija, upoštevanimi kot spodnja vrednost v temperaturnem oknu.

101. Dodati je treba, da je v Uredbi 2017/1151, ki določa podrobne pogoje uporabe Uredbe št. 715/2007, v točki 4.1 Priloge IIIA k tej uredbi, naslovljene „Preverjanje dejanskih emisij, ki nastajajo med vožnjo“, navedeno, da je treba „[d]ejanske emisije, ki nastajajo med vožnjo, preveriti s preskusom vozil na cesti z uporabo običajnih vozni vzorcev, pogojev in obremenitev“, pri čemer

³⁵ V zvezi s tem ugotavljam, da je povprečna nadmorska višina v Avstriji približno 900 metrov.

³⁶ <https://www.wien.gv.at/statistik/lebensraum/tabellen/temperatur-zr.html>

³⁷ Deutscher Wetterdienst je nemška meteorološka služba. Glej https://www.dwd.de/DE/presse/pressemitteilungen/DE/2017/20171229_deutschlandwetter_jahr2017_news.html#:~:text=Mit%209%2C6%20Grad%20Celsius,Abweichung%20%2B0%2C7%20Grad;https://www.dwd.de/DE/presse/pressemitteilungen/DE/2018/20181228_deutschlandwetter_jahr2018_news.html#:~:text=Die%20Temperatur%20lag%20im%20Jahr,den%20w%C3%A4rmsten%20Regionen%20in%20Deutschland;https://www.dwd.de/DE/presse/pressemitteilungen/DE/2019/20191230_deutschlandwetter_jahr2019.pdf?__blob=publicationFile&v=3.

³⁸ Météo-France je uradna služba za meteorologijo in klimatologijo v Franciji. Glej <http://www.meteofrance.fr/climat-passe-et-futur/bilans-climatiques/bilan-2017/bilan-climatique-de-l-annee-2017;http://www.meteofrance.fr/climat-passe-et-futur/bilans-climatiques/bilan-2018/bilan-climatique-de-l-annee-2018;http://www.meteofrance.fr/climat-passe-et-futur/bilans-climatiques/bilan-2019/bilan-climatique-de-l-annee-2019>.

³⁹ IMGW je inštitut za meteorologijo in upravljanje voda na Poljskem. Glej <https://www.imgw.pl/sites/default/files/2021-04/imgw-pib-klimat-polski-2020-opracowanie-final-pojedyncze-min.pdf> (str. 12).

je „[p]reskus dejanskih emisij, ki nastajajo med vožnjo, [...] reprezentativen za vozila na njihovih dejanskih voznih poteh in z njihovo običajno obremenitvijo“. V točki 5.2 te priloge so opredeljeni pogoji okolice za preverjanje emisij med dejansko vožnjo v okviru tega preskusa.

102. Čeprav je bila Uredba 2017/1151 sprejeta po nastanku sporov o glavni stvari in se zato zanje *ratione temporis* ne uporablja, za obravnavane zadeve pomeni referenco, saj je njen namen bolj realistično oceniti pogoje dejanske vožnje. Pri tem pa je temperaturno območje, uporabljeno kot referenca, veliko širše od tistega, določenega s temperaturnim oknom. Zlasti znaša minimalna temperatura, upoštevana za „zmerne pogoje temperature“ v točki 5.2.4 Priloge IIIA k tej uredbi, 0 stopinj Celzija, kar je precej daleč od 15 stopinj Celzija iz temperaturnega okna. Dalje, „razširjeni pogoji nadmorske višine“, navedeni v točki 5.2.3 te priloge, se ujemajo z nadmorsko višino nad 700 metrov do največ 1300 metrov.⁴⁰

103. Ob upoštevanju navedenega menim, da vrednosti temperature in nadmorske višine, upoštevani v okviru temperaturnega okna, ne predstavljata „normalne uporabe“ v smislu člena 5(1) Uredbe št. 715/2007 za motorna vozila v Uniji. Drugače povedano, zadevna programska oprema zmanjšuje učinkovitost sistema za uravnavanje emisij „pod pogoji, pričakovanimi pri normalnem delovanju vozila in pri normalni uporabi“, zato je ta programska oprema „odklopna naprava“ v smislu člena 3, točka 10, te uredbe.⁴¹

104. V teh okoliščinah predlagam, naj se na prvo in tretje vprašanje v zadevi C-128/20, na prvo vprašanje v zadevi C-134/20 ter na prvi del drugega vprašanja v zadevi C-145/20 odgovori, da je treba člen 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007 v povezavi s členom 5(1) te uredbe razlagati tako, da „odklopno napravo“ pomeni naprava, ki med dejansko vožnjo motornega vozila vračanje izpušnih plinov v valj polno zagotavlja le ob zunanji temperaturi med 15 in 33 stopinj Celzija in na nadmorski višini vožnje pod 1000 metrov, zunaj tega okna pa se delež vračanja izpušnih plinov v valj v intervalu 10 stopinj Celzija in na nadmorski višini nad 1000 metrov v intervalu 250 višinskih metrov linearno zmanjša na 0, s čimer torej pride do povišanja emisij NOx nad mejne vrednosti, določene z navedeno uredbo.

B. Drugo vprašanje v zadevi C-128/20, drugo in tretje vprašanje v zadevi C-134/20 ter drugi del drugega vprašanja v zadevi C-145/20

105. Predložitvena sodišča z drugim vprašanjem v zadevi C-128/20, drugim in tretjim vprašanjem v zadevi C-134/20 ter drugim delom drugega vprašanja v zadevi C-145/20, ki jih je treba preučiti skupaj, v bistvu sprašujejo, ali je treba člen 5(2)(a) Uredbe št. 715/2007 razlagati tako, da odklopna naprava, ki vračanje izpušnih plinov v valj polno zagotavlja le ob zunanji temperaturi med 15 in 33 stopinj Celzija in na nadmorski višini vožnje pod 1000 metrov, spada med izjeme od prepovedi takih naprav iz navedene določbe, ki se nanašajo na zaščito motorja pred okvarami ali poškodbami in na varno delovanje vozila, če je namen te naprave predvsem varovanje vgradnih delov, kot so ventil EGR, hladilnik EGR in filter trdnih delcev.

⁴⁰ Točka 9.5 Priloge IIIA k Uredbi 2017/1151 določa, da „[č]e se v določenem časovnem intervalu pogoji okolice razširijo v skladu s točko 5.2, je treba emisije onesnaževal, oddane v tem časovnem intervalu in izračunane v skladu z Dodatkom 4, pred preverjanjem skladnosti z zahtevami iz te priloge, deliti z vrednostjo 1,6“.

⁴¹ Nemška vlada v pisnih stališčih poudarja, da je odklopna naprava, ki je zasnovana tako, da delež vračanja izpušnih plinov v valj stodstotno deluje le v temperaturnem oknu med 15 in 33 stopinj Celzija, ob upoštevanju trenutnih tehničnih spoznanj prepovedana, saj je to okno precej nad povprečno letno temperaturo v Nemčiji in je njegova sprememba, s katero bi bilo mogoče zajeti širše temperaturno območje, ki bi vključevalo zlasti nižje temperature, tehnično mogoča. Ta vlada dodaja, da je za pretekla leta potrebna odločitev homologacijskega organa za vsak primer posebej, ki se bo nanašala na določen tip vozila in v kateri je treba upoštevati posebnosti zadevnega motorja.

106. V skladu s členom 5(2) Uredbe št. 715/2007 je uporaba odklopnih naprav, ki zmanjšujejo učinkovitost sistemov za uravnavanje emisij, prepovedana. Vendar ima ta prepoved tri izjeme,⁴² med katerimi je tudi tista iz točke (a) navedene določbe, v skladu s katero ta prepoved ne velja, če „je potreba po napravi upravičena zaradi zaščite motorja pred okvarami ali poškodbami in varnega delovanja vozila“.⁴³

107. Ob upoštevanju tega besedila in v odgovor na drugo vprašanje, ki ga je postavilo predložitveno sodišče v zadevi C-134/20, menim, da na presojo dovoljenosti te naprave vpliva to, ali je odklopna naprava iz postopka v glavni stvari potrebna zaradi zaščite motorja pred okvarami in zaradi varnega delovanja vozila. Menim namreč, da bi bila lahko celo naprava, ki zmanjšuje učinkovitost sistemov za uravnavanje emisij onesnaževal, dovoljena na podlagi člena 5(2)(a) Uredbe št. 715/2007, če so pogoji iz te določbe izpolnjeni.

108. Sodišče je v sodbi X, prav tako prvič, razložilo navedeno določbo. V zvezi s tem je navedlo, da pojma „okvara“ in „poškodba“ nista opredeljena niti v členu 5 Uredbe št. 715/2007 niti v drugih členih te uredbe, zato je treba njun pomen in obseg v skladu z ustaljeno sodno prakso Sodišča določiti glede na njun običajni pomen v vsakdanjem jeziku, pri čemer je treba upoštevati kontekst, v katerem se uporabljata, in cilje ureditve, katere del sta.⁴⁴ Sodišče je ugotovilo, da se francoski izraz „nesreča“ v običajnem pomenu v vsakdanjem jeziku nanaša na nepredviden in nenaden dogodek, ki povzroči okvaro ali nevarnosti, kot so poškodbe ali smrt,⁴⁵ izraz „okvara“ pa na škodo, ki je na splošno posledica nasilnega ali nenadnega vzroka.⁴⁶ Zato je odklopna naprava, ki zmanjšuje učinkovitost sistema za uravnavanje emisij, utemeljena, če v skladu z navedenim členom 5(2)(a) omogoča zaščito motorja pred nenadno in izjemno škodo.⁴⁷ Vendar nalaganja oblog na motorju in njegovega staranja ni mogoče šteti za „poškodbo“ ali „okvaro“ v smislu navedene določbe, saj sta ta dogodka načeloma predvidljiva in neločljivo povezana z običajnim delovanjem vozila.⁴⁸ Zgolj neposredno tveganje okvare, ki povzroči konkretno nevarnost pri vožnji vozila, lahko upraviči uporabo odklopne naprave.⁴⁹ Sodišče je zato ugotovilo, da je treba člen 5(2)(a) Uredbe št. 715/2007 razlagati tako, da odklopna naprava, s katero se sistematično izboljšuje učinkovitost sistema za uravnavanje emisij vozil v postopkih homologacije z namenom, da se upoštevajo mejne vrednosti emisij iz navedene uredbe in se tako pridobi homologacija teh vozil, ne more spadati med izjeme od prepovedi takih naprav iz navedene določbe, tudi če ta naprava prispeva k preprečevanju staranja motorja ali nalaganja oblog na njem.⁵⁰

109. Družbe Auto Krainer, Volkswagen in Porsche Inter Auto ter nemška vlada so v pisnih stališčih navedle, da se ne strinjajo z razlago Sodišča, pri čemer navajajo dve vrsti argumentov.⁵¹

⁴² Preostali izjemi iz člena 5(2)(b) oziroma (c) Uredbe št. 715/2007 se v zadevah iz postopkov v glavni stvari ne uporabljata.

⁴³ Zaradi uporabe veznika „in“ to določbo razumem tako, da sta določena pogoja kumulativna. Torej merilo „varnega delovanja vozila“ ni neodvisno od obstoja „okvar“ ali „poškodbe“, vsekakor pa mora biti prisoten eden od teh dveh dejavnikov.

⁴⁴ Sodba X (točki 106 in 107).

⁴⁵ Sodba X (točka 108). Sodišče je v sodbi z dne 19. decembra 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127, točka 35), v istem smislu navedlo, da je treba običajen pomen pojma „nesreča“ razumeti kot „nepredviden nenameren škodni dogodek“. Glej tudi sodbo z dne 12. maja 2021, Altenrhein Luftfahrt (C-70/20, EU:C:2021:379, točka 33).

⁴⁶ Sodba X (točka 108).

⁴⁷ Sodba X (točka 109).

⁴⁸ Sodba X (točka 110).

⁴⁹ Sodba X (točka 114).

⁵⁰ Sodba X (točka 115).

⁵¹ Sodba X je bila izrečena po koncu pisnega postopka v obravnavanih zadevah. Vendar so intervenientke lahko komentirale sklepne predloge generalne pravobranilke E. Sharpston v zadevi X. V okviru pisnih vprašanj, ki jim jih je postavilo Sodišče, so bile zlasti povprašane o posledicah, ki jih je treba izpeljati iz zadeve X v obravnavanih zadevah.

110. Kar na eni strani zadeva pravni vidik, te intervenientke v bistvu trdijo, da je treba jasneje razlikovati med pojmom „poškodba“ in „okvara“ v smislu člena 5(2)(a) Uredbe št. 715/2007. Čeprav naj bi bilo treba izraz „poškodba“ dejansko razumeti kot „nepredviden in nenaden dogodek“, pa naj, nasprotno, do „okvare“ ne bi nujno prišlo nepredvideno in nenadoma, saj bi lahko nastopila kot posledica kumuliranih učinkov, ki bi lahko navsezadnje v času trajanja normalne življenjske dobe vozila in ob normalni uporabi privedli do poškodbe motorja, ne da bi jih bilo mogoče odpraviti z rednimi vzdrževalnimi deli v skladu s spoznanji stroke.

111. Kar na drugi strani zadeva tehnični vidik, bi lahko bil razlog za pomanjkljivo varnost ventil EGR, katerega namen je uravnavanje in zmanjševanje emisij NO_x, ki nastajajo zaradi nepopolnega zgorevanja goriva.⁵² V primeru previsokih ali prenizkih temperatur, ko torej sestavni deli delajo zunaj okvira pogojev za svoje delovanje, bi lahko pri vračanju izpušnih plinov v valj prišlo do čezmernega tvorjenja oblog ali kondenzata – tako imenovanega „zamazanja“ in „nabiranja oblog“ – to pa bi lahko privedlo do napak pri položaju ventila EGR, ki bi se lahko zaprl ali bi trajno ostal v določenem odprtem položaju.⁵³ V teh okoliščinah bi lahko prišlo do poškodb na motorju ali nekaterih njegovih sestavnih delih, ne da bi bilo mogoče predvideti, kdaj in kako bo prišlo do napake na ventilu EGR niti kako obsežna bo, saj naj bi bilo to odvisno od načina vožnje in pogojev okolja, ne da bi bilo mogoče postopne poškodbe vedno preprečiti z rednimi in ustreznimi vzdrževalnimi deli. To naj bi resno in pomembno vplivalo na varnost delovanja zadevnega vozila, na primer ob nenadni veliki izgubi moči med prehitevanjem drugega vozila. Prav tako bi se lahko zaradi prevelike količine izpušnih plinov, vrnjenih v zgorevalno komoro, vnel filter trdnih delcev, kar bi lahko povzročilo požar na motorju ali celo vozilu.

112. Ker se ti argumenti nanašajo na varnost motornega vozila, jih je po mojem mnenju treba pozorno preučiti in preveriti, v kolikšnem obsegu bi lahko upravičili odklopno napravo v obliki zadevne programske opreme.

113. Prvič, v zvezi s tem ugotavljam, da se je Sodišče pri opredelitvi izraza „okvara“ v smislu člena 5(2)(a) Uredbe št. 715/2007 oprlo na sklepne predloge generalne pravobranilke E. Sharpston v zadevi, v kateri je bila izrečena sodba X.⁵⁴ Kot je navedla generalna pravobranilka, ta izraz – glede na opredelitev v slovarju Le Petit Robert – označuje škodo, ki je na splošno posledica nasilnega ali nenadnega vzroka, izraz „damage“, uporabljen v angleški različici te uredbe, pa temu pomenu ne nasprotuje.⁵⁵

114. Naj k temu še dodam, da je v slovarju Académie française izraz „dégât“ („okvara“) opredeljen tako: „škoda, poslabšanje, razdejanje, ki je posledica nesreče ali uničevalne volje“.⁵⁶ Torej je v tej opredelitvi vzpostavljena povezava med izrazoma „okvara“ in „poškodba“, pri čemer je treba upoštevati, da v zadevah iz postopkov v glavni stvari uničevalna volja ni prisotna. Slovar Collins English Dictionary vsebuje to opredelitev: „Damage is physical harm that is caused to an

⁵² Kot navaja predložitveno sodišče v zadevi C-134/20, ventil EGR vodi izpušne pline iz izpusta motorja nazaj v sesalni kolektor motorja, da tam nadomestijo del svežega zraka, s čimer se doseže znižanje temperature in upočasnitev zgorevanja, zaradi česar se omejijo emisije NO_x. Poleg tega je naloga hladilnika EGR ohlajanje zgorelih plinov (v zvezi z delovanjem ventila EGR glej tudi točko 33 sodbe X).

⁵³ Nemška vlada navaja, da imajo pri najsodobnejših dizelskih motorjih generacije Euro 6 temperaturna okna postransko vlogo, saj se uporabljajo hladilniki vsesanega zraka, pri čemer pa ostaja sistem EGR kljub vsemu potreben pri ekstremnih zunanjih temperaturah, na primer pri –10 stopinjah Celzija.

⁵⁴ Sklepni predlogi v zadevi CLCV in drugi (Odklopna naprava na dizelskem motorju) (C-693/18, EU:C:2020:323).

⁵⁵ Točka 135 navedenih sklepnih predlogov.

⁵⁶ <https://www.dictionnaire-academie.fr/article/A9D0864>.

object“. ⁵⁷ Kar zadeva opredelitev izraza „okvara“ v nemščini („Beschädigung“), je ta izraz mogoče razumeti kot kakršen koli vpliv na predmet, ki spremeni njegovo materialno sestavo ali vsaj malo spremeni njegovo namembnost, ne da bi moralo biti ob tem poškodovano njegovo bistvo. ⁵⁸

115. Drži sicer, da v vseh teh opredelitvah izraza „okvara“ ni napoteno na nenadni dogodek. Ker pa z njimi ni omajana razlaga tega izraza, kakršno je podalo Sodišče v sodbi X, ne vidim nobenega razloga za to, da bi se ponovno preučevalo to nedavno podano razlago. Torej bom „okvaro“ v smislu člena 5(2)(a) Uredbe št. 715/2007 opredelil kot škodo, ki je na splošno posledica nasilnega ali nenadnega vzroka. Ob upoštevanju te opredelitve je treba preveriti, ali je mogoče odklopno napravo iz postopkov v glavni stvari upravičiti z zaščito motorja pred okvaro.

116. Predložitveno sodišče v zadevi C-134/20 trdi, da je ventil EGR sestavni del motorja. Vendar sta po mnenju Komisije motor in „sistem naknadne obdelave izpušnih plinov“ ločena dela vozila. Zato naj nepravilno delovanje ventila EGR ne bi vplivalo na zaščito motorja.

117. Naj v zvezi s tem poudarim, da mora Sodišče določbe prava Unije razložiti tako, kot se uporabljajo v zadevah v glavni stvari. Čeprav družbe Auto Krainer, Volkswagen in Porsche Inter Auto v odgovor na pisna vprašanja Sodišča to ugotovitev izpodbijajo, je iz upoštevnih predpisov Unije razvidno, da sistem EGR ni del motorja. Tako člen 2, točka 18, Uredbe št. 692/2008 določa, da „sistem za uravnavanje emisij“ pomeni, „v okviru vgrajenega sistema za diagnostiko na vozilu [sistema OBD], napravo za elektronski nadzor upravljanja motorja in druge sestavne dele v sistemu uravnavanja emisij v izpušnih plinih ali sistemu izhlapevanja, ki vnašajo informacije v to napravo ali jih sprejemajo iz njega“. ⁵⁹

118. Prav tako Priloga I k Uredbi št. 692/2008, naslovljena „Upravne določbe za ES-homologacijo“, vsebuje točko 3.3.1, v kateri je navedeno, da se „[h]omologacija [...] razširi na druge tipe vozil pod pogojem, da so [...] parametri vozila, motorja ali sistema za uravnavanje onesnaževanja enaki, ali ostanejo v okviru predpisanih omejitev“. ⁶⁰ Ta priloga razlikuje med „motorjem“ (točka 3.3.1.2) in „parametri sistema za uravnavanje onesnaževanja“ (točka 3.3.1.3). Zadnjenavedena točka vsebuje razdelek (c), v katerem je navedeno „vračanje izpušnih plinov v valj (EGR)“. ⁶¹

119. Iz teh določb izhaja, da je zakonodajalec Unije v upoštevni zakonodaji jasno razlikoval med motorjem na eni strani in sistemom za uravnavanje onesnaževanja, ki vključuje sistem EGR, na drugi strani. Poleg tega se v skladu s členom 10(1) Uredbe št. 692/2008 za namene te uredbe filtri za trdne delce razumejo kot naprave za uravnavanje onesnaževanja.

120. Dalje – kot je Sodišče opozorilo v sodbi X – ker je člen 5(2)(a) Uredbe št. 715/2007 izjema od prepovedi uporabe odklopnih naprav, ki zmanjšujejo učinkovitost sistemov za uravnavanje emisij, ga je treba razlagati ozko. ⁶²

⁵⁷ Škoda je fizično oškodovanje, povzročeno nekemu predmetu (prost prevod). Glej: <https://www.collinsdictionary.com/dictionary/english/damage>.

⁵⁸ „Eine Beschädigung ist jede Einwirkung auf eine Sache, die ihre stoffliche Zusammensetzung verändert oder ihre bestimmungsgemäße Brauchbarkeit nicht nur geringfügig beeinträchtigt. Eine Substanzverletzung ist nicht erforderlich“ (prosti prevod). Glej <https://www.rechtswoerterbuch.de/recht/b/beschaedigung/>.

⁵⁹ Moj poudarek. Enaka opredelitev je povzeta v členu 2, točka 18, Uredbe 2017/1151.

⁶⁰ Moj poudarek.

⁶¹ Isti elementi so navedeni v točki 3.3 Priloge I k Uredbi 2017/1151. Poleg tega se med motorjem in sistemom za uravnavanje emisij razlikuje tudi v Dodatku 2 k Prilogi XI k Uredbi št. 692/2008, naslovljeni „Vgrajene naprave za diagnostiko na vozilu (OBD) za motorna vozila“. To razlikovanje je vzpostavljeno tudi v Dodatku 2 k Prilogi XI k Uredbi 2017/1151.

⁶² Sodba X (točka 112).

121. V teh okoliščinah ob upoštevanju določb prava Unije, ki se uporabljajo, menim, da odklopna naprava, katere namen je predvsem varovanje vgradnih delov, kot so ventil EGR, hladilnik EGR in filter trdnih delcev, ne spada med izjeme od prepovedi takih naprav iz člena 5(2)(a) Uredbe št. 715/2007.

122. Iz tega izhaja, da v odgovor na tretje vprašanje, ki ga je postavilo predložitveno sodišče v zadevi C-134/20, menim, da opredelitev, ali je vgradni del, ki ga je treba zaščititi pred okvarami, ventil EGR, ne vpliva na dovoljenost zadevne odklopne naprave z vidika člena 5(2)(a) Uredbe št. 715/2007.

123. Kot pa sem navedel v točki 111 teh sklepnih predlogov, je več intervenientk trdilo, da bi lahko zaradi nepravilnega delovanja ventila EGR prišlo do poškodb na motorju ali nekaterih njegovih sestavnih delih.

124. Kar zadeva položaj, v katerem se na motorju zadevnega vozila zaradi nepravilnega delovanja ventila EGR nalagajo obloge, je iz sodbe X – kot je bilo že navedeno – razvidno, da nalaganja oblog na motorju in njegovega staranja ni mogoče šteti za „poškodbo“ ali „okvaro“ v smislu člena 5(2)(a) Uredbe št. 715/2007, saj sta ta dogodka načeloma predvidljiva in neločljivo povezana z običajnim delovanjem vozila.⁶³ Drugače povedano, gre za poslabšanje zaradi običajne uporabe tega vozila. Torej se za navedena dogodka ne more uporabljati izjema iz te določbe.

125. Poleg tega je iz sodbe X razvidno tudi, da lahko le neposredno tveganje okvare, ki povzroči konkretno nevarnost pri vožnji vozila, upraviči uporabo odklopne naprave, kakršna je temperaturno okno.⁶⁴ Menim, da bi do takega položaja lahko prišlo, če bi imelo nepravilno delovanje ventila EGR nenadne posledice za delovanje samega motorja, ne da bi bilo mogoče te posledice preprečiti z rednim in ustreznim vzdrževanjem vozila.⁶⁵

126. Zadevno odklopno napravo bi bilo mogoče na podlagi člena 5(2)(a) Uredbe št. 715/2007 dovoliti izključno v tem primeru. Ker gre za preučitev, ki se nanaša na dejansko stanje, morajo predložitvena sodišča, ki so edina pristojna za ugotovitev in presojo dejstev iz sporov o glavni stvari,⁶⁶ preveriti, ali bi lahko zaradi nepravilnega delovanja ventila EGR, do katerega bi lahko prišlo, nastalo nenadno in neposredno tveganje okvare na samem motorju,⁶⁷ kar bi kljub rednemu in ustreznemu vzdrževanju tega vozila povzročilo konkretno nevarnost pri njegovi vožnji.⁶⁸

127. V zvezi s tem ugotavljam, da predložitveno sodišče v zadevi C-134/20 trdi, da ni mogoče opredeliti, ali je odklopna naprava potrebna za zaščito motorja vozila pred okvarami. Če ta opredelitev res ni mogoča, je treba opozoriti, da je treba člen 5(2)(a) Uredbe št. 715/2007 razlagati ozko.

⁶³ Sodba X (točka 110).

⁶⁴ Sodba X (točka 114).

⁶⁵ Ob predpostavki, da je mogoče z rednim in ustreznim vzdrževanjem vozila preprečiti napake pri delovanju ventila EGR, se je mogoče neposrednemu tveganju za okvare, ki povzročijo konkretno nevarnost med vožnjo z vozilom, v celoti izogniti. V tem primeru po mojem mnenju ni težav z vidika delovanja motorja in varnosti vozila.

⁶⁶ Glej sodno prakso, navedeno v točki 86 teh sklepnih predlogov.

⁶⁷ Komisija trdi, da bi bilo treba tveganje nenadne in nepopravljive okvare motorja, kadar se uporablja za dokazovanje upravičenosti pomožnih strategij za uravnavanje emisij, ustrezno dokazati in evidentirati (glej Obvestilo Komisije z dne 26. januarja 2017, naslovljeno „Smernice o ocenjevanju pomožnih strategij za uravnavanje emisij in prisotnosti odklopnih naprav v zvezi z uporabo Uredbe (ES) št. 715/2007 o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6)“, C(2017) 352 final, točka 2.2, str. 8).

⁶⁸ Če je odgovor pritrdilen, menim, da je pogoj, da mora biti naprava potrebna za varno delovanje vozila, določen v členu 5(2)(a) Uredbe št. 715/2007, prav tako izpolnjen.

128. Naj k temu še dodam, da družbe Auto Krainer, Volkswagen in Porsche Inter Auto ter nemška vlada v pisnih stališčih trdijo, da je Uredba št. 715/2007 na tehnološki ravni zasnovana nevtravno in ne zahteva uporabe najboljše mogoče tehnike. V zvezi s tem naj ne bi bilo sporno, da se uporaba sistema EGR, ki na podlagi temperaturnega okna deluje različno glede na datum homologacije, ujema z zadnjim stanjem tehničnega razvoja.

129. Menim, da s takimi trditvami ni mogoče upravičiti dovoljenosti odklopne naprave na podlagi člena 5(2)(a) Uredbe št. 715/2007. Na eni strani ni namreč v tej uredbi nikjer omenjena posebna tehnologija, ki bi jo bilo treba uporabiti za ES-homologacijo. Določen je zgolj cilj glede emisije onesnaževal. Kot je na drugi strani navedeno v uvodni izjavi 7 navedene uredbe, je „[p]ri določanju standardov glede emisij [...] pomembno upoštevati vpliv na trge in na konkurenčnost proizvajalcev, neposredne in posredne stroške za podjetja ter koristi, ki iz tega izhajajo, kot so spodbujanje inovacij, izboljšanje kakovosti zraka, nižji stroški zdravstva in podaljšanje življenjske dobe, kakor tudi vpliv na emisije CO₂ v celoti“. Torej je zakonodajalec Unije, ko je določil mejne vrednosti emisij onesnaževal, že upošteval interese proizvajalcev avtomobilov. To pomeni, da se morajo ti proizvajalci prilagoditi in uporabiti tehnične naprave, s katerimi je mogoče zagotoviti upoštevanje teh mejnih vrednosti,⁶⁹ ne da bi morali nujno uporabiti najboljšo mogočo tehniko ali da bi bila ta zahtevana.

130. Kot je poleg tega navedlo Sodišče v sodbi X, cilj Uredbe št. 715/2007, ki je zagotoviti visoko raven varstva okolja in izboljšati kakovost zraka v Uniji, pomeni, da je treba emisije NO_x v celotni običajni življenjski dobi vozil dejansko zmanjšati.⁷⁰ Če pa bi se odklopna naprava na podlagi člena 5(2)(a) te uredbe dovolila zgolj zato, ker so na primer stroški raziskav visoki, ker je tehnična naprava draga ali ker so vzdrževalna dela na vozilu pogostejša in dražja za uporabnika, bi se navedeni uredbi odvzelo bistvo.⁷¹

131. Ob upoštevanju navedenega Sodišču predlagam, naj na drugo vprašanje v zadevi C-128/20, drugo in tretje vprašanje v zadevi C-134/20 ter drugi del drugega vprašanja v zadevi C-145/20 odgovori, da je treba člen 5(2)(a) Uredbe št. 715/2007 razlagati tako, da odklopna naprava, ki vračanje izpušnih plinov v valj polno zagotavlja le ob zunanji temperaturi med 15 in 33 stopinj Celzija in na nadmorski višini vožnje pod 1000 metrov, ne spada med izjeme od prepovedi takih naprav iz navedene določbe, ki se nanašajo na zaščito motorja pred okvarami ali poškodbami in na varno delovanje vozila, če je namen te naprave predvsem varovanje vgradnih delov, kot so ventil EGR, hladilnik EGR in filter trdnih delcev.

C. Četrto vprašanje v zadevi C-134/20

132. Predložitveno sodišče s četrтим vprašanjem v zadevi C-134/20 v bistvu sprašuje, ali je treba člen 5(1) in (2) Uredbe št. 715/2007 razlagati tako, da je dovoljenost odklopne naprave odvisna od tega, ali je bilo vozilo s to napravo opremljeno že ob proizvodnji ali pa je bila vgrajena šele pozneje v okviru popravila v smislu člena 3(2) Direktive 1999/44.

⁶⁹ Evropski parlament je v Poročilu z dne 2. marca 2017 o preiskavi glede merjenja emisij v avtomobilskem sektorju, str. 44, navedel, da „[v]ožnja pri zelo nizkih temperaturah okolice (ali na zelo visokih višinah z nizkim zračnim tlakom), lahko pomeni izziv za sisteme EGR, ker lahko nastanejo saje, ogljikovodiki in kondenzati, ki lahko zamašijo ventil EGR ali hladilnik polnilnega [vsesanega] zraka in povečajo emisije delcev ali ogljikovodikov [...] Proizvajalci očitno izklopijo sisteme EGR neupravičeno hitro in neupravičeno blizu temperaturnemu razponu, ki se uporablja v preskusnem ciklu“.

⁷⁰ Sodba X (točka 113).

⁷¹ V zvezi s tem je Sodišče v sodni praksi napotilo na splošno načelo, da je treba varovanju javnega zdravja nesporno priznati večji pomen kot ekonomskim razlogom (sodba z dne 19. aprila 2012, Artegoda/Komisija, C-221/10 P, EU:C:2012:216, točka 99 in navedena sodna praksa).

133. Člen 3(2) Direktive 1999/44 določa, da ima potrošnik v primeru neskladnosti blaga ob dostavi pravico zahtevati neodplačno vzpostavitev skladnosti blaga s pogodbo, in sicer popravilo ali zamenjavo v skladu z odstavkom 3 tega člena, ali zahtevati ustrezno znižanje kupnine ali odstop od pogodbe glede tega blaga v skladu z odstavkoma 5 in 6 navedenega člena.

134. V obravnavani zadevi je iz predložitvene odločbe v zadevi C-134/20 razvidno, da je bila odklopna naprava v obliki zadevne programske opreme vgrajena zato, da bi s se popravilom odpravil prepovedani sistem preklapljanja in bi se zagotovila skladnost z določbami Uredbe št. 715/2007. To vprašanje temelji na premisi, da je navedena programska oprema zadevnemu proizvajalcu avtomobilov omogočila uresničitev tega cilja. Predložitveno sodišče mora na podlagi odgovorov na predhodno preučena vprašanja preveriti, ali to drži.⁷² V primeru nikalnega odgovora bi bila odklopna naprava vsekakor prepovedana na podlagi člena 5(1) in (2) te uredbe.

135. Če bi predložitveno sodišče odklopno napravo obravnavalo kot napravo v skladu z določbami Uredbe št. 715/2007, dovoljenost take naprave po mojem mnenju ni odvisna od tega, ali je bila v zadevno vozilo vgrajena že ob njegovi proizvodnji.

136. Namreč, najprej, besedilo člena 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007 v povezavi s členom 5(1) in (2) te uredbe ne vsebuje nobenega razlikovanja glede na to, ali je bilo vozilo z odklopno napravo opremljeno že izvirno ali pa je bila ta vgrajena pozneje, saj čas vgradnje take naprave v teh določbah ni omenjen.

137. Dalje, v okviru Uredbe št. 715/2007 člen 4(1) določa, da morajo proizvajalci dokazati, da so vse nove nadomestne naprave za uravnavanje onesnaževanja, ki jih je treba homologirati in ki se prodajo ali začnejo uporabljati v Uniji, homologirane v skladu s to uredbo in njenimi izvedbenimi ukrepi ter da te obveznosti vključujejo izpolnjevanje zahtev glede mejnih vrednosti emisij, določenih v Prilogi I, in ukrepe za izvajanje iz člena 5. 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“. Iz teh določb izhaja, da morajo vse naprave za uravnavanje onesnaževanja ne glede na to, ali so bile nameščene že izvirno ali pa pozneje, izpolnjevati obveznosti, določene z Uredbo št. 715/2007.

138. Nazadnje, kot je bilo že navedeno, je namen Uredbe št. 715/2007 zagotoviti visoko raven varstva okolja. Če pa bi bilo treba upoštevati zgolj datum proizvodnje vozila, bi to pomenilo, da proizvajalcem avtomobilov po začetku uporabe vozila ob vgradnji odklopne naprave ne bi bilo treba upoštevati določb te uredbe. To pa bi bilo v nasprotju s ciljem navedene uredbe. Proizvajalci bi se namreč obveznostim iz te uredbe izognili že s tem, da bi izvirno nameščeno napravo za uravnavanje onesnaževanja, skladno z Uredbo št. 715/2007, zamenjali z manj učinkovito odklopno napravo, ki ne bi zagotavljala upoštevanja mejnih vrednosti, določenih za NO_x.

139. Menim torej, da je treba na četrto vprašanje v zadevi C-134/20 odgovoriti, da je treba člen 5(1) in (2) Uredbe št. 715/2007 razlagati tako, da dovoljenost odklopne naprave ni odvisna od tega, ali je bilo vozilo s to napravo opremljeno že ob proizvodnji ali pa je bila vgrajena šele pozneje v okviru popravila v smislu člena 3(2) Direktive 1999/44.

⁷² Glej zlasti točko 126 teh sklepnih predlogov.

D. Prvo vprašanje v zadevi C-145/20

140. Predložitveno sodišče s prvim vprašanjem v zadevi C-145/20 v bistvu sprašuje, ali je treba člen 2(2)(d) Direktive 1999/44 razlagati tako, da ima motorno vozilo, ki spada na področje uporabe Uredbe št. 715/2007, kakovost, ki je običajna za blago iste vrste in jo potrošnik lahko razumno pričakuje, če je vozilo opremljeno s prepovedano odklopno napravo v smislu člena 3, točka 10, te uredbe v povezavi s členom 5(2) navedene uredbe, ES-homologacija za ta tip vozila pa je kljub temu veljavna.

141. Uvodoma poudarjam, da to vprašanje temelji na premisi, da je zadevno vozilo opremljeno s prepovedano odklopno napravo v smislu člena 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007 v povezavi s členom 5(2) te uredbe. Kot sem že navedel,⁷³ bo moralo predložitveno sodišče preveriti, ali je tako.

142. V primeru pritrdilnega odgovora je treba opozoriti, da je namen Direktive 1999/44, kot je navedeno v njeni uvodni izjavi 1, prispevati k doseganju visoke ravni varstva potrošnikov. Člen 2(1) te direktive posebej določa obveznost prodajalca, da potrošniku dobavi blago, ki je v skladu s prodajno pogodbo.⁷⁴ V uvodni izjavi 8 navedene direktive je pojasnjeno, da je za lažjo uporabo načela skladnosti s pogodbo koristno uvesti izpodbojno domnevo skladnosti s pogodbo, ki pokriva najbolj običajne situacije, pri čemer se lahko v odsotnosti posebnih pogodbenih klavzul, pa tudi v primeru uporabe klavzule o minimalni zaščiti, uporabijo elementi, navedeni v tej domnevi, na podlagi katerih se ugotovi neskladnost blaga s pogodbo.

143. Kar natančneje zadeva motorna vozila, ugotavljam, da bi si morali v skladu z uvodno izjavo 3 Direktive 2007/46 regulativni akti, v katerih so opredeljene tehnične zahteve, „v prvi vrsti prizadevati za visoko raven varnosti v cestnem prometu, varovanja zdravja, varstva okolja, energetske učinkovitosti in zaščite pred nepooblaščenno uporabo“.⁷⁵ V tem smislu je v členu 3, točka 5, te direktive „ES-homologacija“ opredeljena kot „postopek, s katerim država članica potrdi, da tip vozila, sistema, sestavnega dela ali samostojne tehnične enote izpolnjuje ustrezne upravne predpise in tehnične zahteve iz te direktive ali regulativnih aktov iz Priloge IV ali Priloge XI“. Priloga IV, naslovljena „Zahteve za ES-homologacijo vozila“, se v delu I, naslovljenem „Regulativni akti za ES-homologacijo vozil, izdelanih v neomejenih serijah“, sklicuje na Uredbo 715/2007, kar zadeva „[e]misije lahkih vozil (Euro 5 in 6) – dostop do informacij“. Poleg tega člen 4(3), prvi pododstavek, navedene direktive določa, da države članice registrirajo ali dovolijo prodajo ali začetek uporabe le tistih vozil, ki izpolnjujejo zahteve iz te direktive.

144. Iz teh določb izhaja, da morajo zadevna vozila v okviru ES-homologacije izpolnjevati zahteve iz Priloge IV k Direktivi 2007/46, med drugim tiste v zvezi z odklopnimi napravami. Če to ne drži, ta vozila nimajo točnega certifikata o skladnosti, na kakršnega se nanaša člen 18(1) te direktive in ki je v členu 3, točka 36, navedene direktive opredeljen kot „dokument iz Priloge IX,^[76] 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“. Ta dokument je v skladu s členom 26(1) iste direktive obvezen za registracijo ali prodajo.

⁷³ Glej točko 126 teh sklepnih predlogov.

⁷⁴ Sodba z dne 3. oktobra 2013, Duarte Hueros (C-32/12, EU:C:2013:637, točki 25 in 26).

⁷⁵ V zvezi z načeli sekundarne zakonodaje Unije s področja registracije vozil glej sklepne predloge generalnega pravobranilca N. Wahla v zadevi RDW in drugi (C-326/17, EU:C:2018:760, točke od 29 do 38).

⁷⁶ V točki 0 Priloge IX k Direktivi 2007/46 je navedeno, da je „[i]zjava o skladnosti [...] izjava, ki jo proizvajalec vozila izda kupcu in mu z njo zagotovi, da je vozilo, ki ga je kupil, skladno z zakonodajo, veljavno v Evropski uniji v času izdelave vozila“.

145. Družba Porsche Inter Auto v pisnih stališčih trdi, da potrošnik od vozila pričakuje samo to, da se bo lahko z njim vozil in da bo lahko to delal popolnoma varno, ne da bi se ob tem zanimal za absolutno skladnost tega vozila z vsemi regulativnimi zahtevami. Vendar je treba poudariti, da se to stališče ne ujema z besedilom člena 3, točka 36, Direktive 2007/46, ki se nanaša na to, da mora biti za izdajo certifikata o skladnosti vozilo v času izdelave skladno z vsemi regulativnimi akti.

146. Ker torej lahko normalno obveščen ter razumno pozoren in preudaren povprečni potrošnik pričakuje, da bodo regulativne zahteve za namene ES-homologacije vozil izpolnjene, čeprav pogodba v zvezi s tem ne vsebuje posebnih določb, se mi zdi očitno, da zadevno vozilo, če vse te zahteve niso izpolnjene, ni v skladu s prodajno pogodbo v smislu Direktive 1999/44.⁷⁷

147. Menim namreč, da zadevno vozilo brez točnega certifikata o skladnosti ni v skladu „z opisom, ki ga je dal prodajalec“, v smislu člena 2(2)(a) Direktive 1999/44. Prav tako ni „primerno za poseben namen, za katerega ga potrošnik zahteva“, niti ni „primerno za namene, za katere se blago iste vrste običajno uporablja“, v smislu člena 2(2)(b) in (c) te direktive. Dalje – kar zadeva dvome, ki se porajajo predložitvenemu sodišču – navedeno vozilo nima „kakovosti in lastnosti, ki so običajne za blago iste vrste in jih potrošnik lahko razumno pričakuje, ob upoštevanju vrste blaga“, v smislu člena 2(2)(d) navedene direktive.

148. Kot poudarja Komisija, je ta razlaga podkrepljena s členom 7 Direktive 2019/771, naslovljenim „Objektivne zahteve za skladnost“, v katerem je v odstavku 1(a) navedeno, da mora blago poleg izpolnjevanja vseh subjektivnih zahtev za skladnost ustrezati namenom, za katere bi se običajno uporabljalo blago iste vrste, pri čemer je treba, kadar je to ustrezno, upoštevati obstoječe pravo Unije in nacionalno pravo, tehnične standarde ali, v primeru neobstoja takih tehničnih standardov, panožne kodekse ravnanja, ki se uporabljajo za posamezni sektor.

149. Menim, da se odgovor, ki ga je treba dati na postavljeno vprašanje, ne spremeni zaradi dejstva, da ima zadevno vozilo ES-homologacijo, tako da ga je mogoče uporabljati v cestnem prometu.⁷⁸ Ta homologacija je bila namreč zlasti lahko pridobljena v času, ko organ za homologacijo ni bil seznanjen z vgradnjo prepovedane odklopne naprave. Tako predložitveno sodišče v zadevi C-145/20 navaja, da je KBA zadevni tip vozila najprej homologiral, ker z vgradnjo sistema preklapljanja ni bil seznanjen, če pa bi s tem sistemom bil seznanjen, ES-homologacije ne bi podelil.

150. Čeprav ima torej zadevno vozilo ES-homologacijo, ki jo je izdal pristojni nacionalni organ, zato nič manj ne drži, da to vozilo ni v skladu s prodajno pogodbo v smislu Direktive 1999/44.

151. Torej predlagam, naj se na prvo vprašanje v zadevi C-145/20 odgovori, da je treba člen 2(2)(d) Direktive 1999/44 razlagati tako, da motorno vozilo, ki spada na področje uporabe Uredbe št. 715/2007, nima kakovosti, ki je običajna za blago iste vrste in jo potrošnik lahko razumno pričakuje, če je vozilo opremljeno s prepovedano odklopno napravo v smislu člena 3, točka 10, te uredbe v povezavi s členom 5(2) navedene uredbe, ES-homologacija za navedeno vozilo pa je kljub temu veljavna.

⁷⁷ Sodišče je v tem smislu razsodilo, da oseba, ki je kupila vozilo, upravičeno meni, da je to vozilo v skladu z zakonskimi predpisi, naloženimi proizvajalcu avtomobilov (sodba z dne 9. julija 2020, Verein für Konsumenteninformation, C-343/19, EU:C:2020:534, točka 37). V zvezi z analizo, po kateri morajo biti v odnosih med trgovci in potrošniki proizvodi in storitve v skladu z upravičenimi pričakovanju potrošnikov, glej Calais-Auloy, J., Temple, H., in Depincé, M., Droit de la consommation, 10. izdaja, Dalloz, Pariz, 2020, str. 225 in naslednje.

⁷⁸ Glej v tem smislu sodbo z dne 4. oktobra 2018, Komisija/Nemčija (C-668/16, EU:C:2018:802, točke od 85 do 89).

E. Tretje vprašanje v zadevi C-145/20

152. Predložitveno sodišče s tretjim vprašanjem v zadevi C-145/20 v bistvu sprašuje, ali je treba člen 3(6) Direktive 1999/44 razlagati tako, da je mogoče neskladnost, ki v obravnavani zadevi temelji na tem, da je zadevno vozilo opremljeno z odklopno napravo, ki je na podlagi člena 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007 v povezavi s členom 5(1) in (2) te uredbe prepovedana, opredeliti za neskladnost „manjšega pomena“, če bi potrošnik to vozilo, čeprav bi bil seznanjen z vgradnjo te naprave in z njenim načinom delovanja, vseeno kupil.

153. Kot je razvidno iz sodne prakse Sodišča, člen 2(1) Direktive 1999/44 določa obveznost prodajalca, da potrošniku dobavi blago, ki je v skladu s prodajno pogodbo. Tako člen 3(1) te direktive določa, da je prodajalec odgovoren potrošniku za vsako neskladnost, ki obstaja v času dobave blaga. Navedeni člen 3 v odstavku 2 našteva pravice, ki jih lahko potrošnik uveljavlja proti prodajalcu v primeru neskladnosti dobavljenega blaga s pogodbo. Najprej ima potrošnik v skladu z odstavkom 3 navedenega člena pravico zahtevati vzpostavitev skladnosti blaga s pogodbo. Če te vzpostavitve skladnosti ne more doseči, lahko nato v skladu z odstavkom 5 istega člena zahteva znižanje cene ali odstop od pogodbe. Kot pa je razvidno iz odstavka 6 člena 3, potrošnik, če je neskladnost dobavljenega blaga manjšega pomena, ne more zahtevati takega odstopa in je v tem primeru upravičen zahtevati le ustrezno znižanje kupnine za zadevno blago.⁷⁹

154. Iz člena 3(3) in (5) Direktive 1999/44 v povezavi z njeno uvodno izjavo 10 izhaja, da ta direktiva v interesu obeh pogodbenih strank daje prednost izpolnitvi pogodbe s sredstvom, ki ju najprej določa, pred odstopom od pogodbe.⁸⁰

155. V obravnavani zadevi predložitveno sodišče v zadevi C-145/20 navaja, da bi DS, ki je vložil tožbo zoper družbo Porsche Inter Auto in pri tem predlagal odstop od pogodbe o prodaji vozila 3, to vozilo kupil – pa čeprav pod drugimi pogoji – tudi če bi bil seznanjen s tem, da je opremljeno s sistemom preklapljanja, torej s prepovedano odklopno napravo v smislu člena 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007 v povezavi s členom 5(1) in (2) te uredbe. To sodišče navedeno vprašanje postavlja ob predpostavki, da je to vozilo po vgradnji zadevne programske opreme še vedno opremljeno s prepovedano odklopno napravo v smislu teh določb.⁸¹

156. Uvodoma ugotavljam, da to vprašanje temelji na predpostavki, da bi DS lahko zahteval prenehanje pogodbe o prodaji vozila 3. Vendar lahko potrošnik na podlagi člena 3(5) Direktive 1999/44 zahteva odstop od pogodbe le, če ni upravičen do popravila ali do zamenjave neskladnega blaga ali če prodajalec ni izvedel nobenega od teh sredstev v razumnem roku ali brez znatnih neprijetnosti za potrošnika, razen če je v skladu s členom 3(6) te direktive neskladnost blaga manjšega pomena.⁸² Predložitveno sodišče mora ob upoštevanju teh pogojev preveriti, ali DS ni upravičen do popravila ali do zamenjave neskladnega blaga oziroma ali Porsche Inter Auto ni izvedel nobenega od teh sredstev.

157. Poleg tega v skladu s členom 2(3) Direktive 1999/44 za neskladnost s pogodbo v smislu tega člena ne šteje, če je bila potrošniku ob sklenitvi pogodbe neskladnost znana ali mu razumno ni mogla biti neznana ali če neskladnost izvira iz materiala, ki ga je dobavil potrošnik.⁸³ Ob upoštevanju tega besedila menim, da je seznanjenost potrošnika z neskladnostjo objektivna. Ta

⁷⁹ Sodba z dne 3. oktobra 2013, Duarte Hueros (C-32/12, EU:C:2013:637, točke od 26 do 28).

⁸⁰ Sodba z dne 23. maja 2019, Füllä (C-52/18, EU:C:2019:447, točka 61).

⁸¹ Naj spomnim, da mora – kot je bilo navedeno v točki 126 teh sklepnih predlogov – predložitveno sodišče preveriti, ali to drži.

⁸² Sodba z dne 23. maja 2019, Füllä (C-52/18, EU:C:2019:447, točka 60).

⁸³ Zadnja predpostavka se za zadevo v glavni stvari ne uporablja.

pogoj je na primer izpolnjen, če prodajalec potrošnika z neskladnostjo seznani ob prodaji in ta zato blago kupi ob poznavanju vseh dejstev. Logično je, da se ta potrošnik pozneje ne more več sklicevati na obstoj navedene neskladnosti.

158. Menim, da se člen 2(3) Direktive 1999/44 v zadevi iz postopka v glavni stvari ne more uporabljati. Ni namreč sporno, da zatrjevana neskladnost DS ob prodaji vozila 3 ni bila znana in tudi ni bilo mogoče razumno pričakovati, da mu je znana. Torej vprašanje, ki ga je postavilo predložitveno sodišče, temelji izključno na hipotetični pripravljenosti DS za nakup tega vozila, tudi če bi mu bila neskladnost znana. To pomeni, da gre za subjektivni element, ki ga ni mogoče dokazati in ki bi se lahko poleg tega sčasoma spremenil, zlasti ob upoštevanju informacij, ki jih ima na voljo potrošnik, kar zadeva resnost neskladnosti.⁸⁴

159. V Direktivi 1999/44 pojem „neskladnost manjšega pomena“⁸⁵ ni opredeljen. Poleg tega se Sodišče ni neposredno izreklo o obsegu tega pojma.⁸⁶ Tak pojem je težko opredeliti na splošno, saj je neskladnost odvisna od konkretnega položaja in jo je treba določiti za vsak primer posebej glede na sklenjeno pogodbo med strankama. Vsekakor menim, da neskladnost, ki negativno vpliva na varnost in pravilno delovanje blaga, po naravi ni „manjšega pomena“ v smislu člena 2(3) te direktive.⁸⁷ Prav tako neskladnost ni „manjšega pomena“, če se blago ne ujema s pogodbenimi določili. Če na primer potrošnik ob naročilu vozila navede rdečo barvo, nato pa mu je dobavljeno modro vozilo, ni mogoče šteti, da je neskladnost „manjšega pomena“, to pa bi lahko v skladu s členom 3(3) in (5) navedene direktive privedlo do odstopa od pogodbe.

160. Kot izhaja iz sodne prakse Sodišča, sicer drži, da je namen člena 3 Direktive 1999/44 vzpostaviti pravično ravnotežje med interesi potrošnika in interesi prodajalca s tem, da se potrošniku kot šibkejši pogodbeni stranki zagotovi popolno in učinkovito varstvo pred nepravilno izpolnitvijo pogodbenih obveznosti prodajalca, pri čemer pa je treba upoštevati ekonomske interese prodajalca.⁸⁸ Zato je mogoče odstop od pogodbe, ki je najmočnejše sredstvo, s katerim razpolaga potrošnik, zahtevati le v primeru dovolj velike neskladnosti.

161. Kot pa je bilo navedeno v točki 146 teh sklepnih predlogov, lahko normalno obveščen ter razumno pozoren in preudaren povprečni potrošnik pričakuje, da bodo regulativne zahteve za namene ES-homologacije vozil izpolnjene, čeprav pogodba v zvezi s tem ne vsebuje posebnih določb. V primeru vgradnje prepovedane odklopne naprave v smislu člena 5(1) in (2) Uredbe

⁸⁴ V zvezi s tem od potrošnika zlasti ni mogoče zahtevati, da predvidi izid analize v zvezi s pravno opredelitvijo neskladnosti blaga (glej v tem smislu sodbo z dne 3. oktobra 2013, Duarte Hueros, C-32/12, EU:C:2013:637, točka 40).

⁸⁵ Pojem „neskladnost manjšega pomena“ je naveden že v predlogu direktive Evropskega parlamenta in Sveta o prodaji potrošniškega blaga in garancijah z dne 18. junija 1996 (COM(95) 520 final, str. 1). V obrazložitevnenem memorandumu k temu predlogu je navedeno, da se „v duhu kompromisa in da bi se omogočil prenos direktive, prilagojen različnim nacionalnim tradicijam, državam članicam dovoli, da omejijo potrošnikovo izbiro, kadar so neskladnosti manjšega pomena“ (str. 14). Poleg tega je bila Direktiva 1999/44 z učinkom od 1. januarja 2002 razveljavljena z Direktivo 2019/771, v kateri pojem „neskladnosti manjšega pomena“ prav tako ni opredeljen.

⁸⁶ Naj spomnim, da je v zadevi, v kateri je bila izrečena sodba z dne 3. oktobra 2013, Duarte Hueros (C-32/12, EU:C:2013:637, točke 17, 18 in 20), potrošnica kupila vozilo, opremljeno z zlojljivo streho, ki pa je ob dežju puščala. Ko je ta potrošnica zahtevala odstop od prodajne pogodbe, je predložitveno sodišče menilo, da je neskladnost, zaradi katere je prišlo do spora, ki mu je bil predložen v odločanje, „manjšega pomena“ v smislu člena 3(6) Direktive 1999/44. Generalna pravobranilka J. Kokott je v sklepnih predlogih v zadevi Duarte Hueros (C-32/12, EU:C:2013:128, točka 57) navedla, da so druga evropska sodišča, tudi vrhovna, v primerljivih zadevah menila, da je treba puščanje vode šteti za neskladnost, ki ni manjšega pomena, pri čemer na te odločitve ni vplivalo dejstvo, da se lahko vozilo kljub puščanju še naprej uporablja kot prevozno sredstvo.

⁸⁷ Glej v tem smislu Durovic, M., „Consumer sales law in the European Union“, Comparative Consumer Sales Law, 2018, str. od 1 do 182, zlasti str. 41.

⁸⁸ Sodba z dne 23. maja 2019, Füllä (C-52/18, EU:C:2019:447, točka 41 in navedena sodna praksa).

št. 715/2007 certifikat o skladnosti ni točen.⁸⁹ Na podlagi člena 26(1) Direktive 2007/46 države članice vozila registrirajo in dovolijo njihovo prodajo ali začetek uporabe le, če vsebujejo veljaven certifikat o skladnosti, izdan v skladu s členom 18 te direktive.

162. Kot je bilo torej navedeno v odgovor na prvo vprašanje, postavljeno v zadevi C-145/20, če je vozilo opremljeno s prepovedano odklopno napravo v smislu člena 5(1) in (2) Uredbe št. 715/2007, zlasti nima kakovosti, ki je običajna za blago iste vrste in jo potrošnik lahko razumno pričakuje v smislu člena 2(2)(d) Direktive 1999/44.

163. V teh okoliščinah menim, da neskladnosti navedenega vozila s pogodbo, ki je posledica uporabe take naprave, ni mogoče šteti za neskladnost „manjšega pomena“ v smislu člena 3(6) Direktive 1999/44.

164. Na podlagi navedenih preudarkov predlagam, naj se na tretje vprašanje v zadevi C-145/20 odgovori, da je treba člen 3(6) Direktive 1999/44 razlagati tako, da neskladnosti, ki jo v obravnavani zadevi pomeni to, da je zadevno vozilo opremljeno z odklopno napravo, ki je na podlagi člena 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007 v povezavi s členom 5(1) in (2) te uredbe prepovedana, ni mogoče opredeliti za neskladnost „manjšega pomena“, tudi če bi potrošnik to vozilo, čeprav bi bil seznanjen z obstojem te naprave in z njenim delovanjem, vseeno kupil.

V. Predlog

165. Glede na navedeno Sodišču predlagam, naj na vprašanja za predhodno odločanje, ki so jih postavila Landesgericht Klagenfurt (deželno sodišče v Celovcu, Avstrija), Landesgericht Eisenstadt (deželno sodišče v Eisenstadtu, Avstrija) in Oberster Gerichtshof (vrhovno sodišče, Avstrija), odgovori:

1. Člen 3, točka 10, 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, kakor je bila spremenjena z Uredbo Komisije (ES) št. 692/2008 z dne 18. julija 2008, v povezavi s členom 5(1) te uredbe je treba razlagati tako, da „odklopno napravo“ pomeni naprava, ki med dejansko vožnjo motornega vozila vračanje izpušnih plinov v valj polno zagotavlja le ob zunanji temperaturi med 15 in 33 stopinj Celzija in na nadmorski višini vožnje pod 1000 metrov, zunaj tega okna pa se delež vračanja izpušnih plinov v valj v intervalu 10 stopinj Celzija in na nadmorski višini nad 1000 metrov v intervalu 250 višinskih metrov linearno zmanjša na 0, s čimer torej pride do povišanja emisij dušikovega oksida (NOx) nad mejne vrednosti, določene z navedeno uredbo.
2. Člen 5(2)(a) Uredbe št. 715/2007, kakor je bila spremenjena, je treba razlagati tako, da odklopna naprava, ki vračanje izpušnih plinov v valj polno zagotavlja le ob zunanji temperaturi med 15 in 33 stopinj Celzija in na nadmorski višini vožnje pod 1000 metrov, ne spada med izjeme od prepovedi takih naprav iz navedene določbe, ki se nanašajo na zaščito motorja pred okvarami ali poškodbami in na varno delovanje vozila, če je namen te naprave predvsem varovanje vgradnih delov, kot so ventil EGR, hladilnik EGR in filter za trdne delce.

⁸⁹ Glej tudi točko 144 teh sklepnih predlogov.

3. Člen 5(1) in (2) Uredbe št. 715/2007, kakor je bila spremenjena, je treba razlagati tako, da dovoljenost odklopne naprave ni odvisna od tega, ali je bilo vozilo s to napravo opremljeno že ob proizvodnji ali pa je bila vgrajena šele pozneje v okviru popravila v smislu člena 3(2) Direktive 1999/44/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. maja 1999 o nekaterih vidikih prodaje potrošniškega blaga in z njim povezanih garancij.
4. Člen 2(2)(d) Direktive 1999/44 je treba razlagati tako, da motorno vozilo, ki spada na področje uporabe Uredbe št. 715/2007, kakor je bila spremenjena, nima kakovosti, ki je običajna za blago iste vrste in jo potrošnik lahko razumno pričakuje, če je to vozilo opremljeno s prepovedano odklopno napravo v smislu člena 3, točka 10, te uredbe v povezavi s členom 5(2) navedene uredbe, ES-homologacija za navedeno vozilo pa je kljub temu veljavna.
5. Člen 3(6) Direktive 1999/44 je treba razlagati tako, da neskladnosti, ki jo v obravnavani zadevi pomeni to, da je zadevno vozilo opremljeno z odklopno napravo, ki je na podlagi člena 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007, kakor je bila spremenjena, v povezavi s členom 5(1) in (2) te uredbe prepovedana, ni mogoče opredeliti za neskladnost „manjšega pomena“, tudi če bi potrošnik to vozilo, čeprav bi bil seznanjen z obstojem te naprave in z njenim delovanjem, vseeno kupil.

¹ — Opomba 27 tega besedila je bila jezikovno popravljena po njegovi prvotni objavi na spletu.