

Zadeva C-145/20

Predlog za sprejetje predhodne odločbe

Datum vložitve:

24. marec 2020

Predložitveno sodišče:

Oberster Gerichtshof (Avstrija)

Datum predložitvene odločbe:

17. marec 2020

Tožeča stranka:

DS

Toženi stranki:

Porsche Inter Auto GmbH & Co KG

Volkswagen AG

[...] (ni prevedeno)

Oberster Gerichtshof (vrhovno sodišče, Avstrija) je [...] (ni prevedeno) v zadevi tožeče stranke DS [...] (ni prevedeno) proti toženima strankama 1. Porsche Interauto GmbH & Co KG, podružnica AVEG Linz-Leonding, 4060 Linz-Leonding, [...] (ni prevedeno) 2. Volkswagen AG, 38440 Wolfsburg, [...] (ni prevedeno) Nemčija, [...] (ni prevedeno) zaradi plačila 25.989,58 EUR [...] (ni prevedeno) o reviziji tožeče stranke zoper sodbo Oberlandesgericht Linz (višje deželno sodišče v Linzu, Avstrija) kot pritožbenega sodišča z dne 4. aprila 2019, [...] (ni prevedeno), s katero je bila potrjena sodba Landesgericht Linz (deželno sodišče v Linzu, Avstrija) z dne 12. decembra 2018 [...] (ni prevedeno), na nejavni seji

sprejelo

sklep:

Sodišču Evropske unije se na podlagi člena 267 PDEU v predhodno odločanje predložijo ta vprašanja:

1. Ali je treba člen 2(2)(d) Direktive 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) razlagati tako, da ima motorno vozilo, ki spada na področje uporabe Uredbe (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2007 o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil (UL 2007, L 171, str. 1), 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, točke 10, in člena 5(2) Uredbe (ES) št. 715/2007, 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 (ES) 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/ES 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 (ES) št. 715/2007 prepovedana, opredeliti kot neskladnost manjšega pomena v smislu navedene določbe, če bi prevzemnik vozilo kupil, čeprav bi bil seznanjen z njeno vgradnjo in njenim načinom delovanja?

Obrazložitev:

A. Dejansko stanje

Drugotožena stranka je proizvajalka vozil; prvotožena stranka je neodvisna pogodbeni prodajalka drugotožene stranke. Tožeča stranka, ki je potrošnica, je 21. decembra 2013 od prvotožene stranke kupila osebni avtomobil, katerega proizvajalka je drugotožena stranka. To vozilo nesporno spada na področje uporabe Uredbe (ES) št. 715/2007. Opremljeno je z dizelskim motorjem tipa EA 189 emisijskega razreda EU5. Pri tem motorju je vračanje izpušnih plinov v valj zaradi programske opreme, nameščene v enoti za upravljanje motorja, potekalo v dveh načinih obratovanja („preklapljanje“). V prvem načinu, ki se je vklopil samo med preskušanjem emisij pod laboratorijskimi pogoji, je bila stopnja recirkulacije izpušnih plinov višja kot v drugem načinu, ki se je vklopil med dejansko vožnjo. Pristojni nemški Kraftfahrt-Bundesamt (zvezni urad za motorna vozila, Nemčija,

v nadaljevanju: KBA) je za obravnavani tip vozila podelil ES-homologacijo. Homologacijski organ ni bil seznanjen s „preklapljanjem“. Če bi bil KBA seznanjen s „preklapljanjem“, ne bi podelil ES-homologacije.

Tožeča stranka bi vozilo kupila tudi, če bi vedela za „manipulacijsko programsko opremo“.

KBA je 15. oktobra 2015 v skladu s členom 25(2) (nemške) EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung (uredba o homologaciji ES, v nadaljevanju: EG-FGV) na drugotoženo stranko naslovil „naknadno odredbo dodatne zahteve za ES-homologacijo“, s katero je (med drugim) zaradi zagotovitve skladnosti homologiranih agregatov tipa EA189 EU5 odredil odstranitev prepovedanih odklopnih naprav. Z dopisom z dne 20. decembra 2016 je drugotoženo stranko obvestil, da potrjuje, da je predstavljena sprememba uporabnih podatkov primerna za vzpostavitev skladnosti navedenih vozil. ES-homologacije za zadevni tip vozila v nadaljevanju ni preklical ali odvzel.

Tožeča stranka je 15. februarja 2017 naročila namestitvev „posodobitve programske opreme“, omenjene v tem obvestilu, v vozilo. S to posodobitvijo je bilo „preklapljanje“ nadomeščeno s programom, na podlagi katerega se način za uravnavanje onesnaževanja ne vklopi več samo na preskusni napravi, ampak tudi med vožnjo, vendar ima polni učinek samo pri zunanjih temperaturah med 15 in 33 stopinj Celzija („temperaturno okno“).

B. Trditve strank

Tožeča stranka zoper prvotoženo stranko uveljavlja odškodninski in jamčevalni zahtevek ter zahtevek za razveljavitev pogodbe zaradi napak volje, zoper drugotoženo stranko pa odškodninski zahtevek. Zahteva vračilo kupnine v zameno za vrnitev vozila, podredno znižanje cene, podredno ugotovitev odgovornosti toženih strank za škodo zaradi ygradnje prepovedane odklopne naprave. Vozilo naj bi imelo napako, ker naj bi bilo „preklapljanje“ prepovedana odklopna naprava v smislu člena 5(2) Uredbe (ES) št. 715/2007. S posodobitvijo programske opreme naj napaka ne bi bila odpravljena. Obstajala naj bi nevarnost, da bo vozilo v prihodnosti izgubilo vrednost in da bo nastala posredna škoda zaradi posodobitve programske opreme.

Toženi stranki sta trdili, da niti „preklapljanja“ niti „temperaturnega okna“ ni mogoče opredeliti kot odklopne naprave v smislu člena 3, točka 10, Uredbe (ES) št. 715/2007 in zato niti „preklapljanje“ niti „temperaturno okno“ tudi nista prepovedana. V postopku pred Oberster Gerichtshof (vrhovno sodišče) priznavata, da je „temperaturno okno“ odklopna naprava. Vendar naj bi bila ta na podlagi člena 5(2) Uredbe (ES) št. 715/2007 dovoljena, kot je presodil tudi KBA.

C. Dosedanji postopek

Prvostopenjsko sodišče je tožbeni zahtevek zavrnilo.

Pritožbeno sodišče ni ugodilo pritožbi tožeče stranke. Presodilo je, da vozilo nima napake, ker tožeči stranki ni treba pričakovati, da ji bo zadevni organ zaradi namestitve posodobitve odvzel uporabno dovoljenje. Navedlo je, da je bila napaka, ki je obstajala kvečjemu na začetku, s posodobitvijo programske opreme odpravljena. Menilo je, da je tehnologija, s katero se sistem za 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 (ES) št. 715/2007 dovoljena, ker je potreba po njej upravičena zaradi zaščite motorja pred okvarami.

Oberster Gerichtshof (vrhovno sodišče) mora odločiti o reviziji tožeče stranke, s katero ta predlaga, naj se tožbi ugodi.

D. Upoštevne določbe

V členu 3, točka 10, Uredbe (ES) št. 715/2007 je opredeljen pojem „odklopna naprava“ v smislu uredbe in njenih izvedbenih ukrepov:

„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.“

Člen 5(1) in (2) Uredbe (ES) št. 715/2007 (v izvlečku) 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; [...]“

Člen 3, točka 9, tretji pododstavek, Uredbe Komisije (ES) št. 692/2008 z dne 18. julija 2008 o izvajanju in spremembi Uredbe (ES) št. 715/2007 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 2008, L 199, str. 1) določa:

„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.“

Člen 2(1) Direktive 1999/44/ES določa:

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

Člen 2(2) Direktive 1999/44/ES (v izvlečku) določa:

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

(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.“

Člen 3(6) Direktive 1999/44/ES določa:

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

Člen 922(1) ABGB (avstrijski splošni civilni zakonik) določa:

„Kdor prepusti stvar drugemu za plačilo, jamči, da je stvar skladna s pogodbo. Odgovarja torej za to, da ima stvar izgovorjene lastnosti ali lastnosti, ki se običajno pri njej domnevajo, da je skladna z njegovim opisom, vzorcem ali modelom in da jo je mogoče uporabljati v skladu z naravo posla ali sklenjenega dogovora.“

Člen 932(1) ABGB določa:

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

Člen 932(4), prvi stavek, ABGB določa:

„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.“

Člen 25(2) (nemške) 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:

„2. Zvezni urad za motorna vozila 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.“

E. Obrazložitev predloga

1.1 Oberster Gerichtshof (vrhovno sodišče) bo preizkusilo obstoj napake na vozilu, ki ga je pridobila tožeča stranka, ob izročitvi, odpravo te napake in nastanek škode tožeči stranki, ki jo je povzročila drugotožena stranka.

1.2 Če gre za napako, ki jo je mogoče odpraviti, ima prevzemnik na podlagi člena 932(1) ABGB najprej pravico zahtevati izboljšanje. Z izboljšanjem je treba vzpostaviti stanje v skladu s pogodbo [...] (ni prevedeno). Izročitelj mora, da bi zahtevek za izboljšanje ugasnil, kot pravozatorno dejstvo zatrjevati in dokazati, da je z izboljšanjem odpravil napako [...] (ni prevedeno).

1.3 Za izpolnitev z napako v smislu člena 922 ABGB gre, če ta nima kvalitativnih ali kvantitativnih lastnosti, ki se običajno domnevajo ali zagotovijo [...] (ni prevedeno).

1.4 Stališče avstrijske sodne prakse glede osebnih avtomobilov je, da je za njihovo uporabo v cestnem prometu treba imeti potrebna upravna dovoljenja [...] (ni prevedeno).

2.1 Oberster Gerichtshof (vrhovno sodišče) je presodilo, da je treba „preklapljanje“, ki je bilo ob izročitvi predmeta nakupa tožeči stranki vgrajeno v vozilu, opredeliti kot prepovedano odklopno napravo v smislu člena 3, točka 10, in člena 5(2) Uredbe (ES) št. 715/2007 [...] (ni prevedeno). Razlog za to je, da gre za del vozila, ki zaznava parametre, iz katerih izhaja, ali se vozilo uporablja na preskusni napravi ali med običajno vožnjo, in glede na to aktivira način obratovanja z višjo ali pa tistega z nižjo stopnjo recirkulacije izpušnih plinov. Pri tem gre za vplivanje na delovanje sistema za vračanje izpušnih plinov v valj, torej na del sistema za uravnavanje emisij. Aktiviranje načina obratovanja z nižjo stopnjo recirkulacije izpušnih plinov med realno uporabo vozila zmanjšuje tudi učinkovitost sistema za uravnavanje emisij pod pogoji, pričakovanimi pri normalnem delovanju vozila in pri normalni uporabi (glej člen 3, točka 10, Uredbe (ES) št. 715/2007). Tožena stranka v zvezi s „preklapljanjem“ sploh ni zatrjevala okoliščin, zaradi katerih bi bila možna izjema od prepovedi odklopne naprave v smislu člena 5(2) Uredbe (ES) št. 715/2007.

2.2 Oberster Gerichtshof (vrhovno sodišče) meni, da je imelo vozilo, ki ga je pridobila tožeča stranka, napako v smislu člena 922 ABGB vsekakor zato, ker se organa, ki je pristojen za podelitev ES-homologacije, ni seznanilo s tem, da je v vozilo vgrajena prepovedana odklopna naprava, zaradi česar podeljena homologacija ni bila dokončna. To je bilo razvidno iz tega, da je KBA odredil izpolnitev dodatnih zahtev za ES-homologacijo.

2.3 Prvo vprašanje za predhodno odločanje se nanaša na to, ali je imelo motorno vozilo poleg tega napako, ker je bila prvotožena stranka zavezana izročiti vozilo, ki ni bilo opremljeno s prepovedano odklopno napravo v smislu člena 3, točka 10, v povezavi s členom 5(2) Uredbe (ES) št. 715/2007. Če bi se izkazalo, da je tako, bi bilo treba preizkusiti, ali je šlo po namestitvi „posodobitve programske opreme“ še naprej za prepovedano odklopno napravo. Na to se nanaša drugo vprašanje za

predhodno odločanje. Predmet tretjega vprašanja so pravne posledice v primeru, da ima vozilo napako tudi po namestitvi „posodobitve programske opreme“.

2.4 Presoja pogodbene neskladnosti je upoštevna tudi za presojno odgovornosti drugotožene stranke, ker tožeča stranka svojo škodo v glavnem utemeljuje s pridobitvijo vozila, ki ni skladno z vsebino pogodbe, in obstojem prepovedane odklopne naprave.

Prvo vprašanje:

3.1 Odgovor na vprašanje, ali je zgolj to, da je pristojni organ za ES-homologacijo odobril posodobitev programske opreme, že privedlo do izboljšanja kupljene stvari, je odvisen od presoje, k čemu se je izročitelj zavezal s prodajno pogodbo.

3.2 Pravno stališče tožeče stranke je, da se izročitelj s prodajno pogodbo ni zavezal samo k temu, da je bila za prodani tip vozila podeljena veljavna ES-homologacija, ampak tudi k temu, da v vozilu ne bo vgrajena prepovedana odklopna naprava v smislu člena 3, točka 10, v povezavi s členom 5 Uredbe (ES) št. 715/2007.

4.1 Člen 2(2) Direktive 1999/44/ES določa pogoje, pod katerimi se domneva, da je potrošniško blago v skladu s pogodbo. To pravni teoretiki razumejo tako, da se v Direktivi domneva, da se s pogodbo doseže soglasje glede tega, kakšne lastnosti mora imeti prodana stvar [...] (ni prevedeno), tako da je mogoče, če stvar ne izpolnjuje zahtev iz direktive, zavzeti stališče, da gre za neskladnost s pogodbo. Izročitelj bi moral v tem primeru dokazati, da je bilo v resnici dogovorjeno nekaj drugega. S tem naj bi se pridobitelju olajšalo dokazovanje, kar naj bi bilo v nasprotju s konceptom ABGB, v skladu s katerim naj bi moral prevzemnik dokazati ne samo, da stvar odstopa od tega, k čemur se je s pogodbo zavezal izročitelj, ampak tudi vsebino pogodbe [...] (ni prevedeno).

4.2 S sestavino dejanskega stanu „razumno pričakovane“ kakovosti in lastnosti naj bi se upoštevalo evropski model potrošnika [...] (ni prevedeno).

4.3 Predložitveno sodišče meni, da bi bilo mogoče to razumeti tako, da je treba pri povprečno obveščinem, pozornem in preudarnem povprečnem potrošniku (sodbi Sodišča Evropske unije z dne 8. aprila 2003, C-44/01, *Pippig Augenoptik*, ECLI:EU:C:2003:205, točka 55, in z dne 8. februarja 2017, C-562/15, *Carrefour Hypermarches*, ECLI:EU:C:2017:95, točka 31) v primeru proizvoda, kot je motorno vozilo, za katerega je znano, da mora izpolnjevati zakonske predpise, izhajati tudi iz tega, da pričakuje, da se bodo ti predpisi spoštovali. Zdi se namreč zelo verjetno, da je obveznost spoštovanja zadevne pravne ureditve sestavni del razumnega pričakovanja potrošnika. Dejstvo, da mora biti za zadevne tipe vozil uspešno končan postopek homologacije, ni nujno v nasprotju s predstavljenim razumevanjem člena 2(2)(d) Direktive 1999/44/ES. Torej prav tako ne bi bilo odločilno, ali je bilo to, da v vozilu ni programske opreme, kot je „preklapljanje“, za kupca osebno pomembno.

4.4 Posledica take razlage bi bila, da bi moral prodajalec motornega vozila jamčiti ne samo za to, da je bila za vozilo podeljena homologacija, ki je potrebna za uporabo, ki se običajno domneva v smislu člena 922 ABGB, ampak tudi za to, da vozilo nima vgrajenih prepovedanih delov.

Drugo vprašanje:

5.1 Če je odgovor na prvo vprašanje nikalen, je treba izhajati iz tega, da je bila prvotožena stranka zavezana k izročitvi vozila, ki ni bilo opremljeno s prepovedano odklopno napravo v smislu člena 3, točka 10, v povezavi s členom 5(2) Uredbe (ES) št. 715/2007. V tem primeru bi bil cilj zahtevka tožeče stranke za izboljšanje na podlagi člena 932(1) ABGB vzpostaviti to stanje.

5.2 Poskusa izboljšanja, ki je bil opravljen z namestitvijo „posodobitve programske opreme“, v tem primeru ne bi bilo mogoče šteti za uspešnega že zato, ker KBA ni preklical ali odvezel podeljene ES-homologacije. Presoditi bi bilo treba namreč, ali za kupljeno vozilo še vedno velja, da je opremljeno z odklopno napravo, ki je na podlagi člena 5(2) Uredbe (ES) št. 715/2007 prepovedana.

5.3 Za to presojo je v obravnavanem primeru odločilno, ali nameščeni program, ki vključuje „temperaturno okno“, lahko spada na področje uporabe izjeme iz člena 5(2)(a) Uredbe (ES) št. 715/2007, ki jo uveljavljata toženi stranki, ali je to vnaprej izključeno, kot meni tožeča stranka. Tožeča stranka to stališče utemeljuje s tem, da je uporaba odklopne naprave zaradi „temperaturnega okna“ tako ekstenzivna, da bi bilo s tem obrnjeno razmerje pravilo-izjema iz člena 5(2) Uredbe (ES) št. 715/2007.

6.1 Cilj vzpostavitve enotnih tehničnih zahtev za podelitev homologacije motornim vozilom z Uredbo (ES) št. 715/2007 je poleg tega, da se z njimi zagotavlja delovanje notranjega trga, zagotoviti visoko raven varstva okolja (uvodna izjava 1 Uredbe (ES) št. 715/2007). Za izboljšanje kakovosti zraka in upoštevanje mejnih vrednosti za onesnaževala naj bi bilo potrebno znatno zmanjšanje emisij dušikovega oksida iz dizelskih vozil (uvodna izjava 6 Uredbe (ES) št. 715/2007).

6.2 Predložitveno sodišče meni, da je iz teh ciljev razvidno, da je treba izjeme, določene v členu 5(2), drugi stavek, Uredbe (ES) št. 715/2007, razlagati ozko.

6.3 V skladu s členom 3, točka 9, tretji pododstavek, Uredbe (ES) št. 692/2008 proizvajalec predloži homologacijskemu organu informacije o strategiji delovanja sistema za vračanje izpušnih plinov v valj, vključno z informacijami o delovanju pri nizkih temperaturah. Oberster Gerichtshof (vrhovno sodišče) meni, da iz te določbe izhaja, da zgolj to, da prevladujejo „nizke“ temperature, proizvajalcev vozil ne odvezuje od obveznosti zagotovitve delovanja sistema za vračanje izpušnih plinov v valj.

6.4 Zaradi tehnologije „temperaturnega okna“ sistem za vračanje izpušnih plinov v valj deluje tako, da ima način za uravnavanje onesnaževanja polni učinek samo pri zunanjih temperaturah med 15 in 33 stopinj Celzija.

6.5 Splošno znano je, da je v nekaterih delih Evropske unije, na primer v Avstriji, povprečna temperatura več mesecev v letu nižja od 15 stopinj Celzija (glej <https://www.wien.gv.at/statistik/lebensraum/tabellen/lufttemperatur.html>, priklicano 17. marca 2020, kjer je navedeno, da je na Dunaju leta 2018 šest od dvanajstih mesecev prevladovala povprečna temperatura, nižja od 15 stopinj Celzija). To pomeni, da zunanje temperature, pri katerih ima sistem za vračanje izpušnih plinov v valj pri tipu vozila, kot je ta, ki je predmet spora, polni učinek, v pretežnem delu leta v povprečju sploh niso dosežene. Zato toženi stranki ob sklicevanju na določbo o izjemi (člen 5(2)(a) Uredbe (ES) št. 715/2007) zahtevata, naj se jima za približno polovico leta dovoli odstopanje od prepovedi uporabe odklopne naprave.

6.2 Načelo, da je treba izjeme vedno razlagati restriktivno (glej sodbo Sodišča Evropske unije z dne 11. decembra 2014, C-212/13, Rynes, ECLI:EU:C:2014:2428, točka 29, in sklepne predloge generalnega pravobranilca Y. Bota z dne 20. junija 2013, C-309/12, *Gomes Viana Novo ua*, ECLI:EU:C:2013:419, točka 26), in cilj zmanjšanja emisij dušikovega oksida, ki se uresničuje z Uredbo (ES) št. 715/2007, bi bila lahko argumenta za to, da odklopne naprave, za katero je značilna tako široka uporaba, preprosto ni mogoče upravičiti z eno od izjem iz člena 5(2), drugi stavek, Uredbe (ES) št. 715/2007.

Tretje vprašanje:

7.1 V skladu z avstrijsko sodno prakso je treba pri preizkusu, ali gre za manjšo napako, ki izključuje odstop od pogodbe, v smislu člena 932(4) ABGB, ob upoštevanju konkretne pogodbe in okoliščin posameznega primera objektivno pretehtati interese pogodbenih strank [...] (ni prevedeno).

7.2 Tretje vprašanje se postavlja zato, ker se v pravni teoriji v zvezi s členom 932(4), prvi stavek, ABGB zagovarja stališče, da je napaka manjša (samo), če bi prevzemnik sklenil pogodbo, tudi če bi vedel za napako (v tem primeru: vgradnjo odklopne naprave v vozilu in njen učinek), pa čeprav pod drugimi pogoji [...] (ni prevedeno).

Predložitveno sodišče meni, da besedilo člena 3(6) Direktive 1999/44/ES ni tako jasno, da bi šlo za *acte clair*.

[...] (ni prevedeno)

Dunaj, 17. marec 2020

[...] (ni prevedeno) (postopkovnopravne določbe)