

Zadeva C-138/20

**Povzetek predloga za sprejetje predhodne odločbe v skladu s členom 98(1)
Poslovnika Sodišča**

Datum vložitve:

13. marec 2020

Predložitveno sodišče:

Landgericht Stuttgart (Nemčija)

Datum predložitvene odločbe:

13. marec 2020

Tožeča stranka

O.

Tožena stranka

P.

Predmet postopka v glavni stvari

Dopustnost odklopnih naprav v motornih vozilih

Predmet in pravna podlaga predloga za sprejetje predhodne odločbe

Razlaga prava Unije, člen 267 PDEU

Vprašanja za predhodno odločanje

1. Razlaga pojma „odklopna naprava“

1-1: *Ali je treba člen 3, točka 10, Uredbe (ES) št. 715/2007 razlagati in uporabljati tako, da so s pojmom „del vozila“ zajeti le izključno mehanski elementi neke fizične tvorbe?*

Če je odgovor na vprašanje 1-1 nikalen:

1-2: Ali je treba **člen 3, točka 10**, Uredbe (ES) št. 715/2007 razlagati in uporabljati tako, da so s sistemom za uravnavanje emisij zajete le naprave za čiščenje izpušnih plinov, ki so z vidika delovanja motorja za motorjem (na primer oksidacijski katalizatorji za dizelske motorje, filtri trdih delcev, redukcijski katalizatorji NO_x)?

1-3: Ali je treba **člen 3, točka 10**, Uredbe (ES) št. 715/2007 razlagati in uporabljati tako, da so s sistemom za uravnavanje emisij zajeti tako ukrepi za zmanjšanje emisij, ki se izvajajo znotraj motorja, kot ti, ki se izvajajo zunaj motorja?

2. Razlaga pojma „normalna uporaba“

2-1: Ali je treba **člen 5(1)** Uredbe (ES) št. 715/2007 razlagati in uporabljati tako, da pojem „normalna uporaba“ vključuje samo vozne pogoje novega evropskega voznega cikla?

Če je odgovor na vprašanje 2-1 nikalen:

2-2: Ali je treba **člen 4(1), drugi pododstavek, v povezavi s [členom] 5(1)** Uredbe (ES) št. 715/2007 razlagati in uporabljati tako, da morajo proizvajalci zagotoviti, da so mejne vrednosti iz Priloge I k tej uredbi spoštovane tudi v vsakdanji uporabi?

Če je odgovor na vprašanje 2-2 pritrđen:

2-3: Ali je treba **člen 5(1)** Uredbe (ES) št. 715/2007 razlagati in uporabljati tako, da pojem „normalna uporaba“ pomeni dejanske vozne pogoje pri vsakdanji uporabi?

Če je odgovor na vprašanje 2-3 nikalen:

2-4: Ali je treba **člen 5(1)** Uredbe (ES) [št. 715/2007] razlagati in uporabljati tako, da pojem „normalna uporaba“ pomeni dejanske vozne pogoje pri vsakdanji uporabi ob predpostavki, da je povprečna hitrost 33,6 km/h, največja hitrost pa 120,00 km/h?

3. Dopustnost strategij za uravnavanje emisij, ki temeljijo na temperaturi

3-1: Ali je treba **člen 5(1)** Uredbe (ES) št. 715/2007 razlagati in uporabljati tako, da je nedopustna oprema vozila, pri kateri je sestavni del, ki verjetno lahko vpliva na emisije, zasnovan tako, da je stopnja vračanja izpušnih plinov uravnavana na način, da je le med 20° C in 30° C tolikšna, da je zagotovljeno obratovanje v načinu z nizko emisijo onesnaževal, zunaj tega temperaturnega okna pa se postopoma zmanjšuje?

Če je odgovor na vprašanje 3-1 nikalen:

3-2: Ali je treba **člen 5(2) Uredbe (ES) št. 715/2007** razlagati in uporabljati tako, da je odklopna naprava nedopustna tudi v primeru, če zunaj temperaturnega okna od 20° C do 30 °C zaradi zaščite motorja ves čas deluje in je zaradi tega vračanje izpušnih plinov občutno zmanjšano?

4. Razlaga pojma „upravičena potreba“ kot elementa izjeme

4-1: Ali je treba **člen 5(2), drugi stavek, točka (a), Uredbe (ES) št. 715/2007** razlagati in uporabljati tako, da je potreba po uporabi odklopnih naprav v smislu te določbe upravičena le tedaj, kadar tudi z uporabo vrhunske tehnologije, razpoložljive v času pridobitve homologacije za konkretni model vozila, ni bilo mogoče zagotoviti zaščite motorja pred poškodbami ali okvarami in varnega delovanja vozila?

Če je odgovor na vprašanje 4-1 nikalen:

4-2: Ali je treba **člen 5(2), drugi stavek, točka (a), Uredbe (ES) [št. 715/2007]** razlagati in uporabljati tako, da je treba šteti, da potreba po uporabi odklopnih naprav ni upravičena v smislu te določbe, če so parametri, shranjeni v krmilnem sistemu motorja, izbrani tako, da se čiščenje izpušnih plinov zaradi vnaprej programirane odvisnosti od temperaturnih vrednosti ob temperaturah, ki se običajno pričakujejo v večini leta, ne aktivira ali pa se aktivira le v omejenem obsegu?

5. Razlaga pojma „poškodb“ kot elementa izjeme

5-1: Ali je treba **člen 5(2), drugi stavek, točka (a), Uredbe (ES) št. 715/2007** razlagati in uporabljati tako, da mora biti pred poškodbami zaščiten le motor?

5-2: Ali je treba **člen 5(2), drugi stavek, točka (a), Uredbe (ES) št. 715/2007** razlagati in uporabljati tako, da pojma poškodb ni mogoče uporabiti, če so prizadeti tako imenovani obrabljivi deli (kot na primer ventil EGR)?

5-3: Ali je treba **člen 5(2), drugi stavek, točka (a), Uredbe (ES) št. 715/2007** razlagati in uporabljati tako, da bi morali biti tudi drugi sestavni deli vozila, zlasti komponente, ki so v izpušnem sistemu, zaščiteni pred poškodbami ali okvaro?

6. Pravni učinki kršitev prava Unije in učinki sankcij za te kršitve

6-1: Ali je treba **člene 4(1), drugi pododstavek, in (2), drugi pododstavek, 5(1) in (2) ter 13 Uredbe (ES) št. 715/2007** razlagati in uporabljati tako, da je z njimi varovano tudi vsaj premoženje pridobitelja vozila, ki ne ustreza zahtevam Uredbe (ES) št. 715/2007?

Če je odgovor na vprašanje 6-1 nikalen:

- 6-2: *Ali je treba člene 4(1), drugi pododstavek, in (2), drugi pododstavek, 5(1) in (2) ter 13 Uredbe (ES) št. 715/2007 razlagati in uporabljati tako, da morajo države članice določiti mehanizem sankcij, s katerim se pridobiteljem vozil zaradi zahtev načela polnega učinka prizna tožbeno upravičenje za uveljavljanje pravic iz določb prava Unije o ureditvi trga?*
- 6-3: *Ali je treba člena 18(1) in 26(1) Direktive 2007/46/ES razlagati in uporabljati tako, da proizvajalec krši svojo obveznost izdaje veljavnega certifikata o skladnosti iz člena 18(1) Direktive 2007/46/ES, če v vozilo vgradi nedopustno odklopno napravo v smislu člena 5(2) Uredbe (ES) št. 715/2007, in da dajanje takega vozila na trg pomeni kršitev prepovedi prodaje brez veljavnega certifikata o skladnosti iz člena 26(1) Direktive 2007/46/ES?*
- 6-4: *Ali sta cilj in namen Uredbe (ES) št. 715/2007 in Direktive 2007/46/ES, da mejne vrednosti iz Priloge I k Uredbi (ES) št. 715/2007 oziroma certifikat o skladnosti v smislu člena 18(1) Direktive 2007/46/ES v povezavi z Uredbo (ES) št. 385/2009 pomenijo tako podlago pravic za zaščito kupcev, da je v primeru kršitev mejnih vrednosti za opredelitev kakovosti iz Uredbe oziroma kršitev določb prava o registraciji vozil na podlagi prava Unije prepovedano, da se v položaju, v katerem kupec v razmerju do proizvajalca razdre pogodbo o nakupu vozila, upoštevajo koristi iz uporabe?*

Navajane določbe prava Unije

Uredba (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)

Uredba Komisije (ES) št. 692/2008 z dne 18. julija 2008 o izvajanju in spremembi 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 (UL 2008, L 199, str. 1)

Direktiva 2007/46/ES Evropskega Parlamenta in Sveta z dne 5. septembra 2007 o vzpostavitvi okvira za odobritev motornih in priklopnih vozil ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila (Okvirna Direktiva) (UL 2007, L 263, str. 1)

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)

Navajane nacionalne določbe

Bürgerliches Gesetzbuch (civilni zakonik; v nadaljevanju: BGB): Člena 823 in 826

Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (Uredba o ES-homologaciji motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila (v nadaljevanju: EG-FGV)), člena 6 in 27

Kratka predstavitev dejanskega stanja in postopka

- 1 Tožeča stranka je 30. maja 2012 od tožene stranke, nemškega proizvajalca motornih vozil, za bruto ceno 71 156,66 EUR kupila novo vozilo „Porsche Cayenne Diesel Tiptronic“. V skladu z navedbami tožene stranke to vozilo izpolnjuje pogoje za uvrstitev v standard onesnaženja „Euro 5“ za dizelska vozila. Vprašanje, ali je dejansko tako, je med strankama sporno.
- 2 Tožeča stranka je prišla do ugotovitve, da pomeni programska oprema za krmiljenje, ki je uporabljena v vozilu in ki čiščenje izpušnih plinov uravnava v odvisnosti od temperature, nedopustno odklopno napravo v smislu Uredbe št. 715/2007. Zato je toženi stranki predlagala, naj se prodajna pogodba najpozneje do 14. februarja 2019 razdre, kar pa je tožena stranka zavrnila.
- 3 Ni sporno, da tožena stranka v motorju uporablja sistem za vračanje izpušnih plinov. Za zmanjšanje emisij dušikovih oksidov, ki nastanejo v zgorevalnem prostoru motorja, se del izpušnih plinov vrne v sesalni sistem motorja in je spet podvržen zgorevanju. Vendar se vračanje izpušnih plinov neomejeno izvaja le znotraj temperaturnega okna od 20 °C do 30 °C (tako imenovano „toplotno okno“). Pri hladnejših zunanjih temperaturah pa se izvaja v manjšem obsegu ali pa sploh ne.
- 4 Nemški Kraftfahrt-Bundesamt (zvezni urad za motorna vozila) za sporno vozilo in vozila istega tipa doslej še ni odredil odpoklica.

Bistvene trditve strank postopka v glavni stvari

- 5 Tožeča stranka meni, da je uporaba toplotnega okna načeloma nedopustna. Tožena stranka naj bi uporabljala programsko opremo, ki ni v skladu s členom 5(2), prvi stavek, Uredbe št. 715/2007 in ki glede na temperaturo okolja krmili vračanje izpušnih plinov v valj motorja in njegovo učinkovitost. S tem naj

bi se spremenilo delovanje dela sistema za uravnavanje emisij v smislu člena 3, točka 10, te uredbe, s čimer naj bi bila zmanjšana učinkovitost sistema za uravnavanje emisij pod pogoji, pričakovanimi pri normalnem delovanju vozila in pri normalni uporabi.

- 6 Mejne vrednosti emisij iz Priloge I k Uredbi št. 715/2007 bi morale biti po njenem mnenju spoštovane ne le v okviru novega evropskega voznege cikla (v nadaljevanju tudi: NDEC), ampak tudi med normalno uporabo, torej v vsakdanji rabi.
- 7 Tožena stranka ne prereka tega, da uporablja odklopno napravo, vendar meni, da je ta v skladu s členom 5(2), drugi stavek, Uredbe št. 715/2007 dopustna. V skladu s to določbo naj bi proizvajalec lahko sprejel ukrepe za preprečitev vsakršne škode na sestavnih delih. V obravnavanem primeru naj bi bilo zmanjševanje vračanja izpušnih plinov glede na temperaturo okolja potrebno, saj naj bi bilo mogoče le tako preprečiti nevarnost nabiranja saj v dizelskem motorju.
- 8 Poleg tega naj ne bi bilo upoštevno, kakšne so emisije vozila v vsakdanji rabi. Mejne vrednosti standardov Euro naj bi bile vezane na natančno opredeljene preskusne pogoje, tako da naj bi bile merodajne le emisijske vrednosti pod temi pogoji.

Kratka predstavitev obrazložitve predložitvene odločbe

- 9 Čeprav tožeča stranka ne more več uveljavljati nobenih pravic iz naslova prodajne pogodbe, pa ima morda pravice iz naslova „nedovoljenega ravnanja“, in sicer, na eni strani, na podlagi člena 823(2) BGB v povezavi z Uredbo št. 715/2007 in/alii členom 6(1) in členom 27(1) ter EG-FGV, ter, na drugi strani, na podlagi člena 826 BGB.
- 10 Predložitveno sodišče se nagiba k stališču, da te pravice obstajajo. Po eni strani je s členom 823(2) BGB določena odškodninska odgovornost za kršitev „zakona, namenjenega varstvu druge osebe“. Po mnenju predložitvenega sodišča pomeni Uredba št. 715/2007 tak varovalni zakon. Po drugi strani bi bila lahko podana tudi „škoda, ki je bila namerno povzročena v nasprotju z dobrimi običaji,“ v smislu člena 826 BGB. Vendar je treba za dokončno odločitev o tem razjasniti, ali tožena stranka dejansko uporablja odklopno napravo, ki je v skladu z Uredbo št. 715/2007 nedopustna. Če bi bilo tako, bi bil certifikat o skladnosti, zahtevan s členom 18 Direktive 2007/46, neveljaven, zaradi česar bi bila podana tudi kršitev EG-FGV, s katero je bila navedena direktiva prenesena v nemško pravo.
- 11 Zaradi različne razlagalne prakse nemških sodišč pri obravnavi „dizelske afere“ se porajajo dvomi o pravilni razlagi Uredbe št. 715/2007 in Direktive 2007/46. Te dvome je mogoče odpraviti le z odločbo Sodišča.
- 12 Vprašanja, predložena Sodišču, so razdeljena na šest tematskih sklopov.

1. Pojem „odklopna naprava“

- 13 Predložitveno sodišče se na podlagi besedila člena 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007 sprašuje, ali so s pojmom „del vozila“ zajeti le izključno mehanski elementi v smislu neke fizične tvorbe (vprašanje 1-1).
- 14 Če bi bilo treba pojem „del vozila“ razlagati tako ozko, elektronsko upravljanje motorja in programska oprema zanj s to opredelitvijo ne bi bila zajeta. Sistematični okvir opredelitve pojma, v katerem so naštetih številni parametri pogonskega sistema osebnih vozil, ki se danes upravljajo večinoma – ali vsaj tudi – elektronsko, nedvoumno govori proti taki zožitvi na mehansko-fizične tvorbe. Iz angleške jezikovne različice, v kateri je pred naštetjem parametrov omenjen „any element of design which senses [...]“, je razvidno, da je s pojmom zajeta tudi zasnova programske opreme.
- 15 Poleg tega je treba razjasniti, ali so s pojmom „sistem za uravnavanje emisij“, ki je uporabljen v opredelitvi „odklopne naprave“, zajete tudi strategije za zmanjšanje emisij v prostoru, kjer nastanejo, torej v zgorevalni komori motorja, ki temeljijo na vračanju izpušnih plinov, ali pa se ta pojem nanaša le na napravo za čiščenje izpušnih plinov, ki se nahaja zunaj motorja, v obliki filtrov za trde delce in redukcijskih katalizatorjev za dušikove okside (vprašanje 1-2). V Uredbi št. 715/2007 opredelitve omenjenega pojma ni.
- 16 Po mnenju predložitvenega sodišča se ne bi smelo razlikovati med ukrepi, ki se izvajajo znotraj motorja, in temi, ki se izvajajo zunaj motorja, saj se vsi parametri, naštetih v členu 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007, nanašajo na tehnične pojave, ki vplivajo na nastanek in zmanjšanje emisij, pri čemer je „vrtilna frekvenca motorja“ očitno dejavnik, ki je omejen na sam motor.
- 17 Prav tako nič ne kaže na to, da bi bilo treba – pravno neopredeljen – pojem „sistem za uravnavanje emisij“ pojmovati ločeno od konteksta opredelitve pojma „odklopne naprave“. Predložitveno sodišče želi z vprašanjem 1-3 razjasniti, ali je razlikovanje na podlagi tega, ali se ukrep izvaja znotraj ali zunaj motorja, glede na cilje Uredbe št. 715/2007 dopustno ali ne.

2. Pojem „normalna uporaba“

- 18 Predložitveno sodišče želi z vprašanji od 2-1 do 2-4 razjasniti, ali mejne vrednosti, določene v Prilogi I k Uredbi št. 715/2007, veljajo le v okviru preskusnih pogojev „novega evropskega voznega cikla“ (NEDC), ali pa morajo biti spoštovane tudi med vsakdanjo „normalno uporabo“ v smislu člena 5(1) te uredbe. Poleg tega bi bilo treba razjasniti, ali so s pojmom „normalna uporaba“ zajeti vsi vozniki, ki so dejansko podani pri vsakdanji rabi, ali pa ta pojem pomeni le tako vožnjo, pri kateri so upoštevani parametri hitrosti NEDC za vožnjo v naselju in zunaj naselja.

- 19 V Uredbi št. 715/2007 ni opredeljeno, kaj je treba razumeti pod „normalno uporabo“.
- 20 Jezikovna razlaga – tudi ob upoštevanju drugih jezikovnih različic – govori v prid temu, da s tem pojmom nikakor niso zajeti le laboratorijski pogoji, ampak so z njim mišljeni dejansko obstoječi pogoji, torej konkretni pogoji v cestnem prometu.
- 21 Podpora za to razlago je razvidna iz uvodne izjave 12 Uredbe št. 715/2007, v kateri je navedeno, da bi si bilo treba „še naprej [...] prizadevati [...] za zagotovitev, da se te omejitve nanašajo na dejansko obnašanje vozil v uporabi“.
- 22 Drugačen sklep izhaja – kot se zdi na prvi pogled – iz člena 3(6) Uredbe št. 692/2008, v skladu s katerim mora proizvajalec zagotoviti, da rezultati preskusov emisij ustrezajo veljavnim mejnim vrednostim „po predpisanih preskusnih pogojih iz te uredbe“. Vendar je v uvodni izjavi 3 Uredbe št. 715/2007 pojasnjeno, da ta uredba določa „temeljne določbe o emisijah vozil“, medtem ko bodo „tehnične specifikacije [...] določene z izvedbenimi ukrepi“. Iz tega sledi, da Uredba št. 692/2008 ne spreminja obveznosti, ki jih ima proizvajalec na podlagi Uredbe št. 715/2007, ampak je namenjena le njenemu izvajanju. Zato morajo biti mejne vrednosti, določene v Prilogi I k Uredbi št. 715/2007 spoštovane ne glede na temperaturo, in ne le v pogojih preskusnega postopka.
- 23 Vendar je treba po mnenju predložitvenega sodišča zaradi uravnoteženja rezultatov meritev z dinamometra in iz vsakdanje uporabe parametre, s katerimi je opredeljen NEDC, upoštevati, in sicer ne glede na prevladujočo temperaturo okolja in trajanje vožnje. NEDC je sestavljen iz dela, ki se nanaša na vožnjo v naselju in se ponovi štirikrat, in dela, ki se nanaša na vožnjo zunaj naselja. Na začetku dela, ki se nanaša na vožnjo v naselju, je motor zagnan v hladnem stanju (od 20 °C do 30 °C). Za ta del so značilne majhne hitrosti, posledica česar je majhna obremenitev motorja in nizke temperature izpušnih plinov. Del, ki se nanaša na vožnjo zunaj naselja, zaradi hitrosti do 120 km/h odraža hitrejšo in bolj dinamično vožnjo. Povprečna hitrost vozila, ki na razdalji 11,03 km prevozi NEDC, znaša 33,6 km/h.

3. Dopustnost strategije za uravnavanje emisij, ki temelji na temperaturi

- 24 Niti Uredba št. 715/2007 niti Uredba št. 692/2008 ne določata konkretnih tehničnih zahtev v zvezi z delovanjem sistema za čiščenje izpušnih plinov. Vendar člen 5(2), prvi stavek, Uredbe št. 715/2007 določa prepoved odklopnih naprav, ki zmanjšujejo učinkovitost sistemov za uravnavanje emisij. Glede na to se postavlja vprašanje, ali je strategija uravnavanja emisij, ki temelji na temperaturi, v obliki „toplotnega okna“ dopustna in ali se prepoved odklopnih naprav nanjo sploh nanaša. To je predmet vprašanja 3-1.
- 25 V zvezi s tem je koristna preučitev predhodnice določbe člena 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007. V točki 2.16 Priloge I k Direktivi 70/220/EGS, kakor je bila spremenjena z Direktivo 98/69/ES, je bila določena opredelitev odklopne naprave,

ki se je povečini ujemala s to iz Uredbe. Iz točke 6.1.1 Priloge VII k Direktivi 70/220, kakor je bila spremenjena z Direktivo 98/69/ES, je razviden indic za to, kaj je zakonodajalec Unije leta 1998 razumel pod pojmom „strategija uravnavanja nenormalnih emisij [nenormalna strategija uravnavanja emisij]“: v skladu s to določbo se je nenormalna strategija uravnavanja emisij, ki privede do zmanjšanja učinkovitosti sistema za nadzor emisij pri normalnih pogojih obratovanja pri vožnji pri nizkih temperaturah, če ni zajeta v standardne preskuse emisij, lahko štela za odklopno napravo. Iz vsega tega je po mnenju predložitvenega sodišča razvidno, da so bile tudi strategije za uravnavanje emisij, ki so temeljile na temperaturi, načeloma nedopustne že dolgo pred sprejetjem Uredbe št. 715/2007.

- 26 Vprašanje 3-2 je postavljeno za primer, če bi Sodišče presodilo, da je vračanje izpušnih plinov v odvisnosti od temperature načeloma dopustno. Z omenjenim vprašanjem želi predložitveno sodišče razjasniti, ali je dopustna odklopna naprava, ki zaradi zaščite motorja neprekinjeno deluje zunaj temperaturnega okna od 20 °C do 30 °C.
- 27 V členu 5(2), drugi stavek, točke od (a) do (c), Uredbe št. 715/2007 so določene tri skupine izjem od prepovedi uporabe odklopnih naprav. V skladu s točko (a) je uporaba odklopne naprave izjemoma dopustna, če je „potreba po napravi upravičena zaradi zaščite motorja pred okvarami ali poškodbami in varnega delovanja vozila“. V skladu s točko (b) je uporaba odklopne naprave dopustna tudi, če ta „po zagonu motorja ne deluje več“. Nazadnje je v skladu s točko (c) uporaba odklopne naprave dovoljena, če „so pogoji v bistvu vključeni v preskusne postopke za potrditev emisij izhlapevanja in povprečnih emisij iz izpušne cevi“.
- 28 Na podlagi teh določb o izjemah, zlasti teh iz člena 5(2), drugi stavek, točki (b) in (c), Uredbe št. 715/2007, je mogoče – drugače kot meni tožena stranka – sklepati, da se odklopna naprava lahko uporablja le v ozko zamejenem časovnem oknu: pri zagonu motorja, na eni strani, in v pogojih preskusnega cikla, na drugi.
- 29 Razlage možnosti iz točke (a) na način, da se lahko zaradi zaščite motorja in sestavnih delov prepoved uporabe odklopne naprave obide za nedoločen čas, tako glede na druge upoštevne določbe prava Unije ni mogoče utemeljiti brez protislovij. Da so navedene izjeme časovno omejene, izhaja tudi iz obveznosti predložitve dokazil, ki je v členu 3(9) Uredbe št. 692/2008 določena za nižje temperature. Obstoj temperaturnega okna, ki bi presegal ta okvir, zato ni dopusten. Na podlagi Uredbe št. 692/2008 morajo proizvajalci zagotoviti, da naprava za naknadno obdelavo dušikovih oksidov temperature, zahtevane za učinkovito delovanje – torej delovanje ob spoštovanju mejnih vrednosti onesnaževal –, doseže v 400 sekundah po hladnem zagonu pri -7 °C.
- 30 To na podlagi nasprotnega razlogovanja pomeni, da zakonodajalec nedvoumno izhaja iz tega, da mora biti učinkovito zmanjševanje emisij zagotovljeno tudi pri nizkih zunanjih temperaturah. Če bi se sprejela drugačna razlaga, zakonodajni cilj absolutnega zmanjšanja emisij in izboljšanja ohranjanja čistosti zraka ne bi bil

dosegljiv. Ta cilj je naveden v uvodni izjavi 1 in uvodnih izjavah od 4 do 7 Uredbe št. 715/2007.

- 31 V zvezi s tem je treba pripomniti, da je povprečna mesečna temperatura kraja prebivališča tožeče stranke skozi vse leto nižja od 20 °C, zaradi česar je pri obratovanju spornega vozila zmanjšanje vračanja izpušnih plinov in s tem vpliv na sistem uravnavanja emisij pravilo, in ne izjema.

4. Izhodišče za presojo upravičenosti potrebe v smislu člena 5(2), drugi stavek, točka (a), Uredbe št. 715/2007

- 32 Predložitveno sodišče se sprašuje, ali je treba upravičenost potrebe iz člena 5(2), drugi stavek, Uredbe št. 715/2007 presojati glede na konkreten in posamični primer ali abstraktno in normativno ter kateri tehnično razpoložljiv standard je treba uporabiti v zadnjem navedenem primeru. To je predmet vprašanja 4-1.
- 33 Če je izhodišče lahko konkreten in posamičen primer, bi za ugotovitev, da gre za upravičeno potrebo, lahko zadostovalo že to, da se v okviru čisto tehnične, samo na konkretni in posamični primer omejene preučitve motorja med obratovanjem vozila pojavi položaj, zaradi katerega je v tem primeru nujna aktivacija odklopne naprave. Proizvajalec vozila bi se v odvisnosti od modela vozila in konfiguracije motorja lahko v konkretnem in posamičnem primeru skliceval na izjemo. Tako bi bili lahko na primer glede na naprednost zadevne pogonske enote elementi izjeme pri starejšem motorju izpolnjeni veliko prej kot pri naprednejšem motorju.
- 34 Če je izhodišče abstraktno in normativno, pa ne bi zadostovalo že samo dejstvo, da v posameznem primeru pride do tehničnih položajev, v katerih je odklopna naprava potrebna za zaščito motorja ali varno delovanje, ampak bi bilo ob upoštevanju razlogov, zaradi katerih je ta tehnični položaj nastal, potrebno še, da ti razlogi vedno obstajajo, torej da so na splošno neizogibni.
- 35 V prid temu merilu govorita načelo *effet utile* (polni učinek) in uvodni izjavi 1 in 5 Uredbe št. 715/2007. Cilj te uredbe je zagotoviti visoko raven varstva okolja. Za doseganje tega cilja si je treba trajno prizadevati za zmanjšanje emisij iz vozil.
- 36 Če bi Sodišče na vprašanje 4-1 odgovorilo nikalno, se postavlja vprašanje, kakšen je lahko obseg omejitve čiščenja izpušnih plinov prek odklopne naprave, da je še mogoče šteti da je „potreba“ po tej napravi „upravičena“.
- 37 Če se uravnavanje čiščenja izpušnih plinov lahko izvaja v odvisnosti od temperatur, bi moralo Sodišče pojem „upravičena potreba“ podrobneje razložiti, in sicer zlasti glede na prevladujoče temperature v Nemčiji in Evropi (vprašanje 4-2).

5. Pojem „poškodbe“

- 38 Pojem poškodb v smislu člena 5(2), drugi stavek, Uredbe št. 715/2007 v njej ni podrobneje pojasnjen. V zvezi s tem se postavlja vprašanje, ali je s sklicevanjem na zaščito motorja uporabo odklopnih naprav mogoče upravičiti vsakič, ko proizvajalec vozila prepričljivo dokaže, da bi brez uporabe take naprave na motorju lahko prišlo do kakršne koli, še tako majhne poškodbe. Vprašljivo je tudi, ali se pojem poškodbe lahko nanaša tudi na obrabljive dele, kakršen je na primer ventil za vračanje izpušnih plinov.
- 39 Primerjava z drugimi jezikovnimi različicami Uredbe št. 715/2007 nasprotuje taki razlagi. Tako je v francoski različici na primer uporabljen izraz „dégâts“. To v skladu s slovarjem *Larousse* pomeni: „désordre profond, dommage important causé par quelqu'un ou par quelque chose“. Po mnenju predložitvenega sodišča iz tega izhaja, da se proizvajalec avtomobilov ne more zgolj zaradi nevarnosti nabiranja saj sklicevati na zaščito sestavnega dela, da bi tako utemeljil uporabo toplotnega okna. V zvezi s tem se postavlja vprašanje, ali se lahko nevarnost nabiranja saj prepreči tudi z drugimi pristopi, denimo takimi, povezanimi z materialom in zasnovo vozila.

6. Pravni učinek kršitev prava Unije in učinek sankcij za te kršitve

- 40 Glede pogoja iz člena 823(2) BGB, da mora biti kršen „zakon, namenjen varstvu druge osebe“, se najprej postavlja vprašanje, ali je cilj Uredbe št. 715/2007 tudi zaščita premoženja pridobitelja vozila, ki ne izpolnjuje zahtev te uredbe (vprašanje 6-1). Predložitvenemu sodišču se zdi, da je treba na to vprašanje odgovoriti pritrdilno.
- 41 Tudi če premoženje pridobitelja vozila z Uredbo ni neposredno varovano, pa predložitveno sodišče meni, da je iz sodb Sodišča z dne 17. septembra 2002, Muñoz in Superior Fruiticola (C-253/00, EU:C:2002:497, točke od 29 do 31) in z dne 25. julija 2008, Janecek (C-237/07, EU:C:2008:447, točka 42) razvidno, da je treba stroge zahteve, ki so bile v nemški sodni praksi oblikovane za obstoj namena varstva posameznika, ki je pogoj za upravičenost po členu 823(2) BGB, omiliti na raven merila „interesa“, kot ga je opredelilo Sodišče.
- 42 Države članice *effet utile* določb prava Unije namreč zagotovijo le, če vzpostavijo mehanizem sankcij, katerega učinkovitost ni odvisna od tega, da se javni organ – v obravnavanem primeru zvezni urad za motorna vozila – odzove na kršitve pravnih pravil, temveč ki ga lahko udeleženci trga – v obravnavanem primeru pridobitelji vozil – sami sprožijo z vložitvijo tožbe pri civilnih sodiščih (glej vprašanje 6-2).
- 43 Predložitveno sodišče v zvezi z vprašanjem, ali je Direktiva 2007/46 namenjena varstvu posameznikov, na podlagi sodb Sodišča z dne 26. februarja 1986, Marshall (152/84, EU:C:1986:84, točka 24) in z dne 14. julija 1994, Faccini Dori

(C-91/92, EU:C:1994:292, točka 24 in naslednje) meni, da neposredno iz Direktive 2007/46 ni mogoče izpeljati nobenih pravic v korist pridobiteljev vozil.

- 44 Predložitveno sodišče želi z vprašanjem 6-3 razjasniti, ali je kljub temu mogoče ugotoviti, da je certifikat o skladnosti namenjen varstvu posameznikov. O obstoju tega varstva bi bilo morda mogoče sklepati na podlagi opisa učinkovanja certifikata o skladnosti, ki je podan v Prilogi IX k Direktivi 2007/46, kakor je bila spremenjena z Uredbo št. 385/2009. V njej je na prvem mestu navedeno: „Certifikat o skladnosti je 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“. Na drugem mestu je naveden namen, da se nacionalnim organom omogoči netežavna registracija.
- 45 Poleg tega je cilj določb o homologaciji vozil iz Direktive 2007/46 zagotovitev visoke stopnje varnosti in varstva okolja. V primerih kršitve teh določb bi bilo morda treba zaradi zagotovitve *effet utile* prizadetim osebam priznati samostojen mehanizem sankcij, ki bi ga lahko uveljavljale v civilnopravnem postopku.
- 46 Zadnje vprašanje 6-4 se nanaša na eno od osrednjih vprašanj v sporu o glavni stvari, in sicer, v kakšnem obsegu učinek sankcij, ki izhaja iz Uredbe št. 715/2007, ali cilj in namen Direktive 2007/46 nasprotujejo temu, da se v odškodnino, ki se uveljavlja po nacionalnem pravu, vračuna tudi nadomestilo za to, da je pridobitelj vozilo neko določeno obdobje uporabljal.
- 47 V skladu s členom 13(1), drugi stavek, Uredbe št. 715/2007 morajo biti kazni učinkovite, sorazmerne in odvračilne. Sodišče je v ključni odločbi, sodbi z dne 21. septembra 1989, Komisija/Grčija (68/88, EU:C:1989:339, točka 24), izbiro sistema sankcioniranja prepustilo državam članicam.
- 48 Predložitveno sodišče meni, da iz načela učinkovitosti izhaja zahteva, da mora biti spoštovanje prava Unije, ki se uporablja neposredno, in nacionalnega prava, s katerim se prenaša pravo Unije, mogoče uveljavljati v okviru zasebnega prava. Sodišče je v sodbi z dne 17. septembra 2002, Muñoz in Superior Fruiticola (C-253/00, EU:C:2002:497, točka 30), pojasnilo, da „polni učinek ureditve o standardih kakovosti [predpostavlja], da je njihovo spoštovanje mogoče uveljavljati v okviru civilnega postopka“.
- 49 Predložitveno sodišče meni, da so mejne vrednosti emisij okoljski dejavniki, ki pripomorejo k povečanju vrednosti. Številni pridobitelji vozil so pripravljani za nek izdelek vložiti več kapitala, da bi s tem prispevali k varstvu okolja. Prijaznost okolju je torej objektivni element kakovosti, ki zadeva tudi okvir pravic prizadetih oseb.
- 50 Uveljavitev odškodninskih zahtevkov pa bi obstajala le na papirju in *de facto* ne bi imela vrednosti, če bi si morali pridobitelji vozil zaradi trajanja postopka vračunati koristi iz uporabe. V primeru namerne kršitve dejavnikov, ki pripomorejo k povečanju vrednosti, – v tem primeru mejnih vrednosti emisij – bi bila v primeru

vračunanja koristi lahko podana nevarnost, da bo odškodninsko pravo izgubilo svojo preventivno urejevalno funkcijo.

- 51 Tudi v skladu s členom 46, drugi stavek, Direktive 2007/46 morajo biti kazni učinkovite, sorazmerne in odvračilne.
- 52 Posledica vgradnje nedopustne odklopne naprave v vozila ni samo izguba homologacije, temveč tudi to, da ta vozila nimajo veljavnih certifikatov o skladnosti. Vozilo pa je mogoče prodati le, če zanj obstaja veljaven certifikat o skladnosti.
- 53 Pri vprašanju, ali se morajo pridobitelju vozila brez veljavnega certifikata o skladnosti v odškodnino, ki jo uveljavlja od proizvajalca, vračunati koristi iz uporabe, je treba upoštevati načelo o nadomestilu za uporabo iz Direktive 1999/44, ki ga je mogoče posplošiti. Sodišče je v svoji sodbi z dne 17. aprila 2008, *Quelle* (C-404/06, EU:C:2008:231), odločilo, da člen 3 te direktive nasprotuje nacionalni zakonodaji, ki prodajalcu omogoča, da v primeru, ko je prodal blago, ki ni v skladu s pogodbo, od potrošnika zahteva nadomestilo za uporabo tega blaga do njegove zamenjave z novim blagom.
- 54 Kot ugovor zoper prenos tega pristopa na obravnavani primer je sicer mogoče navesti, da v Direktivi 2007/46 ni nobenega konkretnega pravila o posledicah, kakršno je to iz člena 3(3) Direktiva 1999/44, ki določa neodplačno nadomestno izpolnitev. Vendar pa postulat obstoja odvračilnih sankcij zahteva, da je v nacionalnem pravu določena odgovornost, katere obseg ni okrnjen s tem, da lahko zavoljo trajanja postopka in zavlačevanja proizvajalca z izpolnitvijo pravica do odškodnine zaradi nadomestila za uporabo postane „ničvredna“.