

Zadeva C-440/20**Povzetek predloga za sprejetje predhodne odločbe v skladu s členom 98(1)
Poslovnika Sodišča****Datum vložitve:**

18. september 2020

Predložitveno sodišče:

Landgericht Stuttgart (Nemčija)

Datum predložitvene odločbe:

18. september 2020

Tožeča stranka:

S.

Tožena stranka:

AD GmbH

Predmet postopka v glavni stvari

Tožba zoper zavarovatelja stroškov postopka zaradi odobritve kritja stroškov tožbe zoper proizvajalca avtomobilov, zoper katerega se želi uveljavljati odškodninske zahtevke zaradi nedovoljenega poseganja v sistem za uravnavanje izpušnih plinov vozila, ki ga je pridobila tožeča stranka.

Predmet in pravna podlaga predloga

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 trdnih 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 pritrديل:

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 zmanjšanje 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 prepovedana 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 „poškodba“ 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 poškodba 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 varovana tudi vsaj pravica pridobitelja vozila, ki ne ustreza zahtevam Uredbe (ES) št. 715/2007, do samostojnega ekonomskega odločanja?*

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: (a) Ali je treba pojem „učinkovite, sorazmerne in odvrčilne“ kazni v smislu člena 13(1), drugi stavek, Uredbe (ES) št. 715/2007 razlagati tako, da škode, ki jo je utrpel pridobitelj vozila, ni mogoče zmanjšati ali popolnoma kompenzirati z dejansko možnostjo uporabe vozila, ki ni skladno z Uredbo (ES) št. 715/2007?

(b) Ali se morajo v skladu z načelom *effet utile* iz prava Unije „učinkovite, sorazmerne in odvrčilne“ kazni v smislu člena 13(1), drugi stavek, Uredbe (ES) št. 715/2007 razlikovati glede na to, ali je bila kršitev v smislu člena 13(2) Uredbe (ES) št. 715/2007 storjena naklepno ali le iz malomarnosti, tako da je upoštevanje dejanske možnosti uporabe pridobljenega vozila upravičeno samo v zadnjem navedenem primeru?

(c) Ali je treba pojem „učinkovite, sorazmerne in odvrčilne“ kazni v smislu člena 13(1), drugi stavek, Uredbe (ES) št. 715/2007 razlagati tako, da mora proizvajalec vozila tudi v primeru upoštevanja pridobljene koristi plačati protidajatev za uporabo pridobljenega kapitala, kar pomeni, da mora za ta kapital plačati obresti?

(d) Ali je treba pojem „učinkovite, sorazmerne in odvrčilne“ kazni v smislu člena 13(1), drugi stavek, Uredbe (ES) št. 715/2007 razlagati tako, da mora biti proizvajalcu vozila, ki ni skladno z Uredbo (ES) št. 715/2007, vsaj od prvega resnega poziva pridobitelja, naj vozilo prevzame nazaj, onemogočeno, da bi se skliceval na pobot koristi iz naslova dejanske možnosti uporabe z nasprotno dajatvijo?

6-4: 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 prepovedano 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?

6-5: 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?

Navedene 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: člen 3, točka 10, člen 4(1) in (2), člen 5(1) in (2), člen 13;

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: člen 3, točki 6 in 9;

Uredba (ES) št. 595/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. junija 2009 o homologaciji motornih vozil in motorjev glede na emisije iz težkih vozil (Euro VI) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil ter o spremembi Uredbe (ES) št. 715/2007 in Direktive 2007/46/ES ter o razveljavitvi direktiv 80/1269/EGS, 2005/55/ES in 2005/78/ES: člen 2(1), člen 3, točka 8, člen 5(3);

Uredba Komisije (ES) št. 385/2009 z dne 7. maja 2009 o nadomestitvi Priloge IX k Direktivi 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi okvira za odobritev motornih in priklopnih vozil ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila (okvirna direktiva): Priloga IX;

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): člen 18(1), člen 26(1).

Navedene določbe mednarodnega prava

Pravilnik št. 83 Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo (UN/ECE) – Enotne določbe o homologaciji vozil v zvezi z emisijami onesnaževal glede na zahteve za gorivo [2015/1038] (UL 2015, L 172, str. 1): točka 2.16.

Navedene nacionalne določbe

Bürgerliches Gesetzbuch (civilni zakonik, BGB): členi 823, 826, 849, 249;

Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung – EG-FGV) (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)): člen 6(1).

Kratka predstavitev dejanskega stanja in postopka

- 1 Tožeča stranka je 15. marca 2012 kupila vozilo BMW X3 XDrive 25D Euro 5. Vozilo je bilo prvič registrirano marca 2012. Tožeča stranka je imela pri toženi stranki sklenjeno zavarovanje stroškov postopka.
- 2 Tožeča stranka je z dopisom z dne 27. marca 2019 obvestila toženo stranko, da želi uveljavljati zahtevke zaradi nedovoljenega poseganja v sistem za uravnavanje izpušnih plinov vozila, ki ga je kupila, in zahtevala odobritev kritja. Tožena stranka je z dopisom z dne 2. maja 2019 odobritev kritja zavrnila z obrazložitvijo, da pri motorjih družbe BMW AG ni bila ugotovljena funkcija prepoznavanja testnega cikla, ampak samo temperaturno okno, kar je v skladu z najnovejšo nemško oziroma evropsko pravno ureditvijo dopustno.
- 3 V postopku presoje verjetnosti za uspeh zahtevka je prišlo do odločitve, ki pa je tožena stranka ni sprejela. Med drugim je trdila, da upravni organi niso niti odpoklicali vozila tožeče stranke niti tega ne nameravajo storiti. V nadaljevanju je tožeča stranka zoper toženo stranko vložila tožbo za odobritev zavarovalnega kritja.

Bistvene trditve strank postopka v glavni stvari

- 4 Tožeča stranka trdi, da uporaba temperaturnega okna načeloma ni dopustna. Zato naj bi lahko zoper proizvajalca vozil na podlagi člena 823(2) BGB v povezavi z Uredbo št. 715/2007 in členom 826 BGB uveljavljala odškodninski zahtevk. Tožena stranka naj bi morala brezpogojno odobriti kritje za te zahtevke. Tožeči stranki naj v primeru razdrtja prodajne pogodbe ne bi bilo treba plačati nadomestila za uporabo vozila za obdobje, v katerem ga je dejansko uporabljala, ker naj bi bila ta obveznost v nasprotju s pravom Unije.
- 5 Tožena stranka se sklicuje na to, da zadevni model vozila ni bil niti predmet odpoklica Kraftfahrt-Bundesamt (zvezni urad za motorna vozila, Nemčija) niti ni bila v zvezi z njim uvedena preiskava državnega tožilstva. Zato naj bi bilo treba zavarovalno kritje zavrniti. Dajanje vozila na trg, katerega motor je opremljen s temperaturnim oknom, naj ne bi pomenilo naklepne povzročitve škode, ki je v nasprotju z dobrimi običaji, v smislu člena 826 BGB. Uredba št. 715/2007 naj ne bi bila zaščitni zakon v smislu člena 823(2) BGB. Ker naj bi bile mejne vrednosti emisij po standardih Euro poleg tega povezane s podrobno določenimi preskusnimi pogoji, naj ne bi bilo pomembno, kakšne so emisije vozila, kadar niso podani upoštevni preskusni pogoji, to je pri vsakdanji uporabi.
- 6 Pojem „upravičenost potrebe“ v smislu člena 5(2) Uredbe št. 715/2007 naj bi bilo treba razlagati tako, da upravičuje vse *ex ante* ukrepe za preprečevanje poškodb sestavnih delov motorja. V obravnavanem primeru sporno vračanje izpušnih plinov v valj, ki poteka v odvisnosti od načina obratovanja motorja (v nadaljevanju: EGR) in se zmanjša glede na temperaturo okoliškega zraka, naj bi bilo upravičeno zaradi zaščite sestavnih delov motorja.

- 7 V vsakem primeru naj bi bilo treba v skladu s sodno prakso najvišjih sodišč pri določitvi škode upoštevati uporabo vozila s strani tožeče stranke in ustrezno znižati odškodnino.

Kratka predstavitev obrazložitve predloga

- 8 Predložitveno sodišče bo najprej predstavilo tehnične osnove sistema za čiščenje izpušnih plinov pri dizelskih motorjih, zlasti temperaturnega okna. Pri tem opozarja, da imajo vsi znani novi dizelski motorji vsaj en vod EGR.
- 9 Pri EGR se del zračne mase, ki jo vsesa motor, nadomesti z izpušnimi plini. Dotok izpušnih plinov uravnava ventil EGR. Ker vroči vrnjeni izpušni plini pridejo v stik z ohlajenim svežim zrakom iz hladilnika polnilnega zraka, načeloma obstaja tveganje za nalaganje saj ali oblog. Te lahko povzročijo okvaro ventila EGR. Tveganje za nalaganje saj se pri hladnejših zunanjih temperaturah poveča, ventil za vračanje izpušnih plinov v valj pa je v celoti odprt pri zunanjih temperaturah od 20° C do 30° C.
- 10 Da bi se to tveganje preprečilo, se v valj vrača samo del izpušnih plinov. Ker zgolj z ukrepi, ki se izvajajo znotraj motorja, ni mogoče spoštovati mejnih vrednosti, se uporabljajo sekundarni ukrepi v obliki sistemov za naknadno obdelavo izpušnih plinov. Kot sestavni deli za naknadno obdelavo izpušnih plinov se poleg oksidacijskega katalizatorja in filtra trdnih delcev večinoma uporabljajo zbiralni katalizatorji za No_x in katalizatorji SCR (Selective Catalytic Reduction). Sporno vozilo nima katalizatorja SCR.
- 11 Predložitveno sodišče v zvezi s sporom, ki poteka pred njim, najprej opozarja, da je zavarovatelj stroškov postopka na podlagi pogodbe o zavarovanju stroškov postopka, sklenjene med strankama, načeloma zavezan odobriti kritje stroškov storitev, ki so potrebne za uveljavljanje pravnih interesov zavarovanca, če obstajajo zadostne možnosti za uspešno uveljavitev teh interesov. To pomeni, da mora biti verjetnost, da bo zavarovanec v sporu uspel, vsaj enako velika kot verjetnost za njegov neuspeh. Poleg tega se mora zdeti možno, da bo lahko zavarovanec s pomočjo dopustnih in primernih dokazov dokazal dejstva, ki jih mora dokazati. Pri preverjanju možnosti za uspeh pa naj se načeloma ne bi vnaprej presojalo dokazov.
- 12 Verjetnost uspeha oziroma neuspeha je mogoče v obravnavanem primeru napovedati samo po vložitvi predloga za sprejetje predhodne odločbe pri Sodišču. Že v postopku odločanja o kritju je za odločitev bistveno, ali imata Uredba št. 715/2007 ali Direktiva 2007/46 varstveni učinek v razmerju do tretjih. Poleg tega je treba pojasniti, ali je temperaturno okno na splošno združljivo z Uredbo št. 715/2007 in ali lahko morebitna kršitev te uredbe privede do odškodninskega zahtevka na podlagi člena 823(2) BGB v povezavi s členom 6(1) in členom 27(1) EG-FGV ali členom 5 Uredbe (ES) št. 715/2007.

- 13 Predložitveno sodišče meni, da uporaba temperaturnih oken v dizelskih motorjih načeloma ni dopustna. Pri tem ni pomembno, ali je zvezni urad za motorna vozila odredil odpoklic. Zaradi *effet utile* je treba pridobitelju vozila zagotoviti mehanizem sankcij, katerega učinek ravno ni odvisen od tega, ali se zvezni urad za motorna vozila na kršitve standardov odzove z odredbo odpoklica.
- 14 Tožeča stranka svoj odškodninski zahtevek, za uveljavitev katerega zahteva kritje stroškov postopka, utemeljuje s tem, da jo je proizvajalec vozila pripravil do tega, da je sprejela neželjeno obveznost, oziroma da ji od vsega začetka ni bilo zagotovljeno vozilo, ki bi izpolnjevalo pogoje, ki jih zakonodaja določa za registracijo vozila. Ali bo ta odškodninski zahtevek uspešen, je odvisno od razlage Uredbe št. 715/2007, in sicer od odgovora na vprašanje, ali se z njo zagotavlja varstvo posameznikom in je tako zaščitni zakon v smislu člena 823(2) BGB.
- 15 Predložitveno sodišče glede na uvodno izjavo 17 Uredbe št. 715/2007 domneva, da se s to uredbo zagotavlja varstvo posameznikom. V tej uvodni izjavi emisije dušikovih oksidov sicer niso omenjene. Vendar ni verjetno, da je zakonodajalec strankam in uporabnikom sicer hotel zagotoviti objektivne in natančne informacije o emisijah ogljikovega dioksida, hkrati pa je hotel dopustiti, da se jim lahko prikrije nespoštovanje mejnih vrednosti te uredbe za emisije dušikovih oksidov. Stališče, da Uredba št. 715/2007 zagotavlja varstvo posameznikom, se ujema tudi z njenimi določbami o odgovornosti, zlasti njenim členom 13.
- 16 Niti Uredba št. 715/2007 niti Uredba št. 692/2008 ne določata konkretnih tehničnih zahtev v zvezi z delovanjem sistema za čiščenje izpušnih plinov. Proizvajalci lahko sami izberejo tehnično rešitev, s katero bodo zagotovili spoštovanje mejnih vrednosti.
- 17 Proizvajalci morajo dokazati, da vozilo glede emisij izpolnjuje zahteve iz preskusov, kot so med drugim opisani v novem evropskem voznem ciklu (NEDC). Novi evropski vozni cikel je sestavljen iz štirih ponovitev dela, ki predstavlja vožnjo v naselju, in iz dela, ki predstavlja vožnjo zunaj naselja. V delu, ki predstavlja vožnjo zunaj naselja, je najvišja dosežena hitrost 120 km/h. Povprečna hitrost na skupni dolžini 11,03 km je 33,6 km/h.
- 18 Odklopne naprave so v skladu s členom 5(2), prvi stavek, Uredbe št. 715/2007 prepovedane. Pri pojmu „odklopna naprava“ se je zgledovalo po ureditvi iz točke 2.16 Pravidnika št. 83 Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo.
- 19 V zvezi s pojmom „odklopna naprava“ se najprej postavlja vprašanje, kako je treba razlagati pojme iz njegove opredelitve. Predložitveno sodišče konkretno sprašuje, ali so s pojmom „del vozila“ zajeti le izključno mehanski elementi neke fizične tvorbe in ali so s pojmom „sistem za uravnavanje emisij“ zajete le naprave za čiščenje izpušnih plinov, ki so zunaj motorja in za njim, ne pa ukrepi za vračanje izpušnih plinov v valj, ki se izvajajo znotraj motorja.
- 20 Predložitveno sodišče meni, da je razlikovanje med ukrepi za čiščenje izpušnih plinov v sistemu za uravnavanje emisij, ki se izvajajo znotraj motorja, in tistimi, ki

se izvajajo zunaj motorja, v nasprotju z jasnim besedilom opredelitve pojma „odklopna naprava“.

- 21 Predložitveno sodišče poleg tega sprašuje, kako je treba razlagati pojem „normalna uporaba“. Ob upoštevanju različnih jezikovnih različic Uredbe št. 715/2007 meni, da ta pojem ne zajema samo laboratorijskih pogojev, ampak tudi konkretne pogoje v cestnem prometu. Ker je Uredba št. 692/2008 namenjena izvajanju Uredbe št. 715/2007 in ne spreminja obveznosti, ki jih ta določa, njen namen ni podrobneje opredeliti določb te uredbe. Zato morajo biti mejne vrednosti, določene v Uredbi št. 715/2007, spoštovane ne glede na temperaturo in ne le v pogojih preskusnega postopka. Predložitveno sodišče v skladu z zgodovinsko in teleološko razlago ter ob vzporednem upoštevanju „sestrske“ Uredbe št. 595/2009, ki velja za težka gospodarska vozila, a tudi za posebej težka potniška vozila kategorije M1, domneva, da so s pojmom „normalna uporaba“ mišljeni pogoji pri vsakdanjem normalnem delovanju vozila, ne pa pogoji pri preskusnem postopku. Vendar morata biti pri tem pri vsakdanji uporabi upoštevana parametra povprečne hitrosti 33,6 km/h in najvišje hitrosti 120,00 km/h, ki veljata za novi evropski vozni cikel.
- 22 Ker niti Uredba št. 715/2007 niti Uredba št. 692/2008 ne določata konkretnih tehničnih zahtev v zvezi z delovanjem sistema za čiščenje izpušnih plinov, predložitveno sodišče sprašuje, ali je dopustna strategija za zmanjšanje emisij, ki temelji na temperaturi, v obliki temperaturnega okna, in ali je ta sploh zajeta s prepovedjo odklopnih naprav.
- 23 Uporaba odklopne naprave je izjemoma dopustna, če je potreba po napravi upravičena zaradi zaščite motorja pred poškodbami ali okvarami in varnega delovanja vozila. Poleg tega veljata izjemi za fazo zagona motorja in v zvezi s pogoji preskusnega cikla. Predložitveno sodišče na podlagi teh izjem domneva, da z zaščito motorja in sestavnih delov ni mogoče upravičiti časovno neomejene uporabe odklopnih naprav.
- 24 Predložitveno sodišče sprašuje, ali je treba upravičenost potrebe po zaščiti motorja določiti v konkretnem, posameznem primeru ali abstraktno oziroma normativno. Pri tem opozarja, da lahko določitev v konkretnem, posameznem primeru privede do ugodnejše obravnave starejših motorjev ali naprav naknadne obdelave izpušnih plinov, ki potrebujejo posebno zaščito, zato meni, da je treba pri tem uporabiti strogo, objektivizirano merilo.
- 25 Če bi Sodišče presodilo, da je uporaba temperaturnega okna dopustna, predložitveno sodišče poleg tega sprašuje, ali to velja tudi za konkretno uporabo, pri kateri je delovanje sistema za čiščenje izpušnih plinov zunaj temperaturnega okna od 20° C do 30° C ves čas zmanjšano. V zvezi s tem opozarja, da je zmanjšano delovanje sistema za čiščenje izpušnih plinov zaradi povprečnih letnih temperatur v kraju stalnega prebivališča tožeče stranke pri vožnji s spornim vozilom pravilo, ne pa izjema. Prav zaradi temperatur, ki prevladujejo v Nemčiji in Evropi, mora Sodišče razložiti pojem „upravičenost potrebe“.

- 26 Predložitveno sodišče poleg tega prosi za razlago pojma „poškodbe“. Pri tem sprašuje zlasti, ali zadostuje vsaka, še tako majhna poškodba, kot je na primer poškodba ventila EGR, ki stane med 40 in 200 EUR. Predložitveno sodišče se ob upoštevanju drugih jezikovnih različic Uredbe št. 715/2007 in njenega namena nagiba k stališču, da teh pogojev ne izpolnjuje vsaka poškodba. Pri tem tudi opozarja, da se pri temperaturah okolja od 20° C do 30° C na ventilu EGR ne nalagajo saje ali obloge. V konstrukcijskem smislu je mogoče mešanico svežega dotoka okoliškega zraka in vrnjenih izpušnih plinov uravnati tako, da je temperatura dotoka svežih plinov v motor konstantno znotraj optimalnega temperaturnega območja med 20° C in 30° C.
- 27 Predložitveno sodišče nazadnje sprašuje po razlagi pravnih učinkov morebitnih ugotovljenih kršitev prava Unije in učinkov sankcij za te kršitve. Pri tem je bistveno zlasti, ali ustrezne določbe zagotavljajo varstvo posameznikom.
- 28 Argumenti za to, da je to tako, so obveznost čim bolj učinkovite uporabe prava Unije ter sodbi Sodišča z dne 17. septembra 2002, *Muñoz in Superior Fruiticola*, C-253/00, EU:C:2002:497, in z dne 25. julija 2008, *Janecek*, C-237/07, EU:C:2008:447. V skladu z njima je lahko pogoj za polni učinek ureditve standardov kakovosti v pravu Unije ta, da je mogoče njihovo spoštovanje uveljaviti s tožbo. Prav tako je lahko z zavezujočim značajem direktive, katere namen je varovanje javnega zdravja, nezdružljivo to, da se načeloma izključi možnost zadevne osebe, da se sklicuje na obveznost, ki jo slednja nalaga.
- 29 Tudi v okviru določb členov 6(1) in 27 EG-FGV, ki temeljita na členih 18(1) in 26(1) Direktive 2007/46/ES, se postavlja vprašanje, ali je s temi določbami zajeta škoda, ki jo tožeča stranka v poznejšem postopku uveljavlja zoper proizvajalca. Regulativni akti Evropske unije, sprejeti za popolno harmonizacijo tehničnih zahtev za vozila, so med drugim namenjeni zagotovitvi visoke ravni varnosti v cestnem prometu, varovanja zdravja, varstva okolja, energetske učinkovitosti in zaščite pred nepooblaščenno uporabo. Čeprav so Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče, Nemčija) in številna nižja sodišča presodila, da te določbe nimajo varstvenega učinka v razmerju do tretjih, predložitveno sodišče zaradi pravnega pomena certifikata o skladnosti in ob upoštevanju drugih jezikovnih različic Direktive meni, da obstajajo razlogi za stališče, da navedene določbe zagotavljajo varstvo posameznikom.
- 30 Če je tožeča stranka upravičena do odškodninskega zahtevka, se poleg tega postavlja vprašanje, kako se izračuna škoda. Pri tem je pomembno zlasti, ali je treba kupnini, ki jo je plačal pridobitelj, prišteti obresti in ali mora pridobitelj za uporabo vozila plačati nadomestilo za uporabo. Ob upoštevanju tega se namreč določi obseg zavarovalnega kritja, ki ga je treba odobriti tožeči stranki, o katerem mora odločiti predložitveno sodišče.
- 31 Sodišče je v sodbi z dne 17. aprila 2008, *Quelle*, C-404/06, EU:C:2008:231 pojasnilo, da Direktiva o prodaji potrošniškega blaga nasprotuje določbi nacionalne zakonodaje, v skladu s katero je prodajalec, če dobavi s pogodbo

neskladno blago, upravičen do nadomestila za uporabo tega blaga do dobave novega blaga. V primerih, v katerih gre – kot v obravnavanem primeru – za razdrtje prodajne pogodbe za vozilo, lahko sodno uveljavljanje zahtevkov zoper proizvajalca vozil privede do tega, da postopek traja tako dolgo, kot je dolga pričakovana doba ekonomske uporabnosti vozila. V tem primeru bi bil proizvajalec nepravilno razbremenjen. Tudi *effet utile* Uredbe št. 715/2007 je argument za to, da se kot odvrtilni ukrep vsaj v primeru naklepne povzročitve škode in povzročitve škode, ki je v nasprotju z dobrimi običaji, ne sme upoštevati pridobljene koristi. Poleg tega predložitveno sodišče sprašuje tudi za pojasnilo, ali iz obveznosti, da so sankcije učinkovite in odvrtilne, ne izhaja, da mora proizvajalec v primeru razdrtja pogodbe plačati tudi obresti za kupnino, ki jo mora vrniti.

- 32 Predložitveno sodišče meni, da bi bil odškodninski zahtevek tožeče stranke *de facto* razvrednoten, če bi se upoštevale koristi zaradi nadaljnje uporabe vozila, ki bi tako lahko čedalje bolj izničile odškodnino. To bi pomenilo tudi kršitev obveznosti, da morajo biti sankcije odvrtilne.
- 33 Odobritev kritja stroškov postopka je odvisna od pojasnila glede dopustnosti temperaturnega okna in od učinka sankcij za kršitve določb prava Unije. Pri tem se predložitveno sodišče zaveda, da za uspeh tožbe za odobritev kritja zadostuje, če je uspeh v sporu vsaj enako verjeten kot neuspeh. Ker pa vprašanja, ki so odločilna za rešitev obravnavanega spora, doslej niso bila predmet predloga za sprejetje predhodne odločbe pri Sodišču, predložitveno sodišče meni, da lahko verjetnost za uspeh oziroma neuspeh v sporu dokončno presodi šele, ko bo Sodišče odgovorilo na vprašanja za predhodno odločanje.
- 34 Ali – in v primeru pritrdilnega odgovora, v kakšnem obsegu – je treba tožeči stranki odobriti zavarovalno kritje, je odvisno od odgovora na številna vprašanja za predhodno odločanje, ki se med seboj prepletajo.