



Prema nezavisnom odvjetniku A. Rantos, ugradnja softvera koji mijenja, ovisno o vanjskoj temperaturi i nadmorskoj visini, razinu emisija onečišćujućih plinova kod vozila protivi se pravu Unije i takvo vozilo nije u skladu s kupoprodajnim ugovorom u smislu Direktive 1999/44

Takav se uređaj ne može opravdati zaštitom motora od oštećenja ili od prometne nezgode i sigurnim djelovanjem vozila ako je cilj tog uređaja prije svega očuvanje sastavnih dijelova poput ventila EGR, hladnjaka EGR i filtra dizelskih čestica.

Povećana razina svijesti o važnosti zaštite okoliša u Europskoj uniji osobito se odražava u želji da se ograniče emisije onečišćujućih tvari. U tom se smislu na motorna vozila primjenjuju sve stroži propisi, osobito nakon donošenja Uredbe (EZ) br. 715/2007¹ o homologaciji tipa motornih vozila.

Ova tri predmeta odnose se na kupnju vozila opremljenih softverom koji, uzimajući u obzir određene uvjete temperature i nadmorske visine prometovanja, ograničava smanjenje emisija dušikova oksida (NOx).

Tako se, u slučaju vozila iz prvog predmeta (C-128/20), nakon ažuriranja softvera ugrađenog u upravljačko računalo motora, kontrola onečišćenja isključuje pri vanjskoj temperaturi nižoj od 15 °C i pri vanjskoj temperaturi višoj od 33 °C kao i na nadmorskoj visini prometovanja iznad 1000 metara (u daljnjem tekstu: temperaturni okvir). Izvan tog okvira u rasponu od 10 stupnjeva Celzija i iznad 1000 metara nadmorske visine u rasponu od 250 metara nadmorske visine ta se stopa linearno smanjuje na 0 te tako dolazi do povećanja emisija NOx iznad graničnih vrijednosti iz Uredbe br. 715/2007.

Vozila iz drugog (C-134/20) i trećeg (C-145/20) predmeta sadržavaju i softver koji je upravljao sustavom za povrat ispušnih plinova prema temperaturnom okviru.

U tom su kontekstu Landesgericht Klagenfurt (Zemaljski sud u Klagenfurtu, Austrija), Landesgericht Eisenstadt (Zemaljski sud u Eisenstadtu, Austrija) i Oberster Gerichtshof (Vrhovni sud, Austrija) odlučili pitati Sud u biti predstavlja li takva vrsta softvera „poremećajni uređaj” u smislu Uredbe br. 715/2007. Ako je to slučaj, ti sudovi pitaju može li se taj softver odobriti na temelju iznimaka od zabrane takvih uređaja, kako su predviđene tom uredbom.

U svojem danas iznesenom mišljenju nezavisni odvjetnik A. Rantos najprije podsjeća na to da je Sud u svojoj presudi od 17. prosinca 2020.² prvi put odlučio o tumačenju odredbi o kojima je riječ. Predmet u kojem je donesena ta presuda odnosio se na motorna vozila opremljena softverom čiji je cilj utjecati na rezultate kontrole emisija onečišćujućih plinova, osobito NOx. U navedenoj presudi Sud je presudio da je „poremećajni uređaj” uređaj koji otkriva sve parametre vezane uz provođenje postupaka homologacije koji su propisani tom uredbom kako bi se tijekom tih

¹ Uredba (EZ) br. 715/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2007. o homologaciji tipa motornih vozila u odnosu na emisije iz lakih osobnih i gospodarskih vozila (Euro 5 i Euro 6) i pristupu podacima za popravke i održavanje vozila (SL 2007., L 171, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 13., svezak 30., str. 284.)

² Presuda Suda 17. prosinca 2020., CLCV i dr. (Poremećajni uređaj u dizelskom motoru), [C-693/18](#) (vidjeti također priopćenje za medije br. [170/20](#))

postupaka poboljšala učinkovitost sustava za kontrolu emisije i tako provela homologacija vozila, čak i ako se takvo poboljšanje na *ad hoc* osnovi može primijetiti i u uobičajenim uvjetima korištenja vozila.

Kako bi se odredilo predstavlja li predmetni softver „poremećajni uređaj” u smislu Uredbe br. 715/2007, nezavisni odvjetnik ispituje njegov rad tijekom „uobičajene uporabe” dotičnih vozila, koja, prema njegovu mišljenju ne upućuje na uvjete koji su predviđeni novim europskim ciklusom vožnje (NEDC), nego na stvarne uvjete vožnje.

U tom pogledu utvrđuje da temperaturni okvir nije reprezentativan za stvarne uvjete vožnje s obzirom na to da službene statistike pokazuju da su u Austriji i Njemačkoj te drugim državama članicama prosječne temperature za godine 2017. – 2019. znatno niže od 15. stupnjeva Celzija. Usto, s obzirom na reljef Austrije i Njemačke, motorna vozila ondje često prometuju na područjima iznad 1000 metara nadmorske visine.

Iz toga je zaključio da **predmetni softver smanjuje učinkovitost sustava za kontrolu emisija pri uobičajenom radu i upotrebi vozila, zbog čega čini „poremećajni uređaj” u smislu Uredbe br. 715/2007.**

Nezavisni odvjetnik zatim podsjeća na to da se tom uredbom predviđaju iznimke od zabrane poremećajnih uređaja, među ostalim kad je potreba za uređajem opravdana radi zaštite motora od oštećenja ili od prometne nezgode i radi sigurnog djelovanja vozila.

U tom pogledu naglašava da je zakonodavac Unije jasno uveo razliku između, s jedne strane, motora, iz te iznimke, i, s druge strane, sustava za kontrolu onečišćenja, koji obuhvaća povrat ispušnih plinova (EGR). Stoga, prema mišljenju nezavisnog odvjetnika, **poremećajni uređaj čiji je cilj prije svega očuvanje sastavnih dijelova poput ventila EGR, hladnjaka EGR i filtra dizelskih čestica nije obuhvaćen iznimkom od zabrane** s obzirom na to da rad tih elemenata ne utječe na zaštitu motora.

Osim toga, zakonitost takvog uređaja ne ovisi o tome je li dotično vozilo bilo opremljeno tim uređajem čim je proizvedeno ili je taj uređaj ugrađen naknadno.

Usto, u okviru EZ homologacije tipa vozila moraju poštovati zahtjeve iz prava Unije, osobito zahtjeve koji se odnose na poremećajne uređaje. Ako ne poštuju te zahtjeve, ta vozila nemaju valjani certifikat o sukladnosti koji izdaje proizvođač, a prodaja ili registracija nisu dopuštene.

Stoga, prema nezavisnom odvjetniku, **s obzirom na to da prosječni potrošač koji je uobičajeno obaviješten, razumno pažljiv i oprezan može očekivati da se poštuju normativni zahtjevi, predmetno vozilo nije u skladu s ugovorom o kupoprodaji u smislu Direktive 1999/44³, čak i u odsutnosti posebnih ugovornih odredbi.** Naime, ako ne postoji valjani certifikat o sukladnosti, predmetno vozilo ne odgovara „opisu koji je dao trgovac”, nije „prikladn[o] za svaku specifičnu namjenu za koju [ga] potrošač treba” i nije „prikladn[o] za upotrebu u svrhe za koje se roba iste vrste obično koristi” u smislu Direktive 1999/44, čak i ako tip navedenog vozila ima valjanu EZ homologaciju.

Konačno, **neusklađenost koja se sastoji od opreme predmetnog vozila nezakonitim poremećajnim uređajem ne može se smatrati „neznatnom”, čak i ako je potrošač, svjestan postojanja i načina rada tog uređaja, ipak kupio to vozilo.** U tim okolnostima potrošač nije lišen prava tražiti raskid ugovora na temelju Direktive 1999/44.

NAPOMENA: Sud nije vezan mišljenjem nezavisnog odvjetnika. Zadaća je nezavisnih odvjetnika predložiti Sudu u punoj neovisnosti pravno rješenje u predmetu za koji su zaduženi. Suci Suda sada počinju vijećati u ovom predmetu. Presuda će se donijeti naknadno.

³ Direktiva 1999/44/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 25. svibnja 1999. o određenim aspektima prodaje robe široke potrošnje i o jamstvima za takvu robu (SL 1999., L 171, str. 12.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 15., svezak 22., str. 17. i ispravak SL 2017., L 153, str. 41.)

NAPOMENA: Prethodno pitanje omogućuje sudovima država članica da, u okviru postupka koji se pred njima vodi, upute pitanje Sudu o tumačenju prava Unije ili o valjanosti akta Unije. Sud ne rješava spor pred nacionalnim sudom. Na nacionalnom je sudu da predmet riješi u skladu s odlukom Suda. odluka jednako obvezuje i druge nacionalne sudove pred kojima bi se moglo postaviti slično pitanje.

Neslužbeni dokument za medije koji ne obvezuje Sud.

Cjelovit tekst mišljenja (predmeti [C-128/20](#), [C-134/20](#) i [C-145/20](#)) objavljuje se na stranici CURIA na dan čitanja.

Osoba za kontakt: Iliana Paliova ☎ (+352) 4303 4293

Snimke s čitanja mišljenja dostupne su na "[Europe by Satellite](#)" ☎ (+32) 2 2964106