

**Zadeva C-592/23**

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

**Datum vložitve:**

26. september 2023

**Predložitveno sodišče:**

Oberster Gerichtshof (Avstrija)

**Datum predložitvene odločbe:**

6. september 2023

**Tožeci stranki:**

LK

AK

**Tožena stranka:**

Volkswagen AG

---

**Predmet postopka v glavni stvari**

Plačilo 20.532 EUR z obrestmi in stroški v zameno za vračilo vozila zaradi prisotnosti nedopustne odklopne naprave ali povrnitev škode

**Predmet in pravna podlaga predloga za sprejetje predhodne odločbe**

Razlaga prava Unije in Pravilnika št. 83 UN/ECE; člen 267 PDEU

**Vprašanja za predhodno odločanje**

1. Ali je treba člen 2, točka 6, Uredbe (ES) št. 692/2008 in odstavek 3.13.4 Priloge III k tej uredbi (v povezavi s členom 3, točka 10, Uredbe (ES) št. 715/2007) razlagati tako, da je naprava za uravnavanje onesnaževanja (nadzorni program za regeneracijo zbiralnega katalizatorja v pripravljalnem ciklu), ki šteje za sistem s stalno regeneracijo, ker se regeneracija (postopek

čiščenja) izvede vsaj enkrat med preskusom tipa I, potem ko se je že izvedla vsaj enkrat med ciklom priprave vozila („Precon“ ali predkondicioniranje), odklopna naprava v smislu člena 3, točka 10, Uredbe (ES) št. 715/2007?

2. (a) Ali je treba člen 5(2)(c) Uredbe (ES) št. 715/2007 (v povezavi s členom 3, točka 10, Uredbe (ES) št. 715/2007 ter členom 2, točka 6, Uredbe (ES) št. 692/2008 in odstavkom 3.13.4 Priloge III k tej uredbi) razlagati tako, da je (kadar je to primerno) taka odklopna naprava dopustna, ker so pogoji v zadevnem postopku preskusa emisij v bistvu izpolnjeni?

(b) Ali je treba člen 5(1) Uredbe (ES) št. 715/2007 (v povezavi s členom 3, točka 10, Uredbe (ES) št. 715/2007 ter členom 2, točka 6, Uredbe (ES) št. 692/2008 in odstavkom 3.13.4 Priloge III k uredbi) razlagati tako, da je (kadar je to primerno) taka odklopna naprava dopustna, če je način delovanja v zvezi z emisijami, ki ga ima v preskusnem postopku (postopku homologacije), prisoten tudi v 80 % primerov v običajnih pogojih delovanja (pri dejanskem obratovanju)?

3. Ali je treba odstavek 2.20 in odstavek 3 Priloge 13 k Pravilniku UN/ECE (v povezavi z odstavkom 3.13.1 Priloge III k Uredbi (ES) št. 692/2008 in členom 2, točka 6, te uredbe) razlagati tako, da je ureditev, standardizirana v odstavku 3, drugi stavek, Priloge 13 k Pravilniku UN/ECE, v skladu s katero se lahko stikalo (za preprečevanje ali omogočanje postopka regeneracije) med cikli predkondicioniranja sproži le, da se prepreči regeneracija, upoštevana le za poseben preskusni postopek v skladu s Prilogo 13 k Pravilniku UN/ECE in torej za preskus emisij za vozilo s sistemom z redno regeneracijo, ne pa tudi za vozilo s sistemom s stalno regeneracijo?

#### **Navedene določbe prava Skupnosti**

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 2, točka 6, in odstavka 3.13.1 in 3.13.4 Priloge III

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 5(1) in člen 5(2)(c)

#### **Navedene nacionalne določbe**

Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (splošni civilni zakonik, ABGB), člen 874 in člen 1295(2)

## 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, odstavek 2.20 Pravilnika in odstavek 3 Priloge 13 k Pravilniku

## Povzetek dejanskega stanja in postopka

- 1 Tožeči stranki sta 3. 4. 2015 pri prodajalcu avtomobilov kot novo vozilo kupili osebni avtomobil VW Golf Sportsvan Lounge BMT TDI DSG, ki ga je izdelala tožena stranka, po nakupni ceni 26.100 EUR. Vozilo je opremljeno z motorjem tipa EA 288 (EU-6 s katalizatorjem za zbiranje NOx); za vozilo velja standard emisij izpušnih plinov EU 6. Zaradi svoje konstrukcije in programske opreme na ta motor ne vpliva problematika, povezana z vrednostmi NOx iz serije motorjev EA 189 (EU 5). Homologacija EU za vozilo je še vedno veljavna.
- 2 Za čiščenje izpušnih plinov je v vozilo vgrajen nizkotlačni sistem za vračanje izpušnih plinov v valj (NT-EGR). Sistem za vračanje izpušnih plinov v valj se uporablja za zmanjšanje emisij dušikovih oksidov v motorju. Vozilo ima temperaturno okno za zunanje temperature med -24 stopinj Celzija in +70 stopinj Celzija. Uporaba tega temperaturnega okna je tehnično nujna za trajnost ventila EGR, hladilnika EGR in lopute hladilnika EGR ter filtra za trdne delce pri dizelskih motorjih in turbinskega polnilnika.
- 3 V zvezi s tem je nesporno, da pri tem ne gre za odklopno napravo, ki je v smislu člena 5(2)(a) Uredbe (ES) št. 715/2007 vsekakor nedopustna (ne glede na vprašanje zaščite motorja v posameznem primeru), saj zaradi prevladujočih zunanjih temperatur deluje pretežni del leta.
- 4 Nenehno zmanjševanje stopnje vračanja izpušnih plinov v valj v okviru temperaturnega okna neizogibno povečuje vrednosti NOx, ki nastajajo v motorju. Da bi bile emisije teh onesnaževal čim manjše, je v vozilo vgrajen katalizator za zbiranje NOx. Ta katalizator lahko med običajno vožnjo kemično zadrži od 50 do 70 % dušikovih oksidov. Za ohranjanje njegove funkcionalnosti se mora izvajati redna regeneracija z izgorevanjem. Regeneracija traja približno od 3 do 10 sekund in se med delovanjem izvaja v različnih intervalih približno od 5 do 10 km, odvisno od proizvajalca. V primeru vozila, ki je predmet tožbe, se regeneracija izvaja približno vsakih 5 km ali ko je katalizator popolnoma nasičen. Med regeneracijo se emisije NOx kratkoročno povečajo (v obdobju od 3 do 10 sekund).
- 5 V vozilu, ki je predmet tožbe, se izvaja „Precon“ (predkondicioniranje) s prepoznavanjem vozne krivulje. Ta nadzorni program prepozna, kdaj je vozilo pripravljeno za merjenje izpušnih plinov na preskusni napravi. V tem primeru se regeneracija sproži ne glede na število prevoženih kilometrov od zadnje regeneracije in ne glede na stopnjo nasičenosti katalizatorja. Zaradi tega se dejanski preskusni cikel vedno začne z regeneriranim katalizatorjem.

- 6 Pri preskušanju vrednosti izpušnih plinov na preskusni napravi se v skladu z evropskimi preskusnimi predpisi s standardiziranim preskusnim ciklom (NEDC) simulirajo specifične vozne lastnosti vozila, ki ustrezajo fazam pospeševanja, stalne vožnje in upočasnjevanja v mestnih in zunajmestnih območjih v trajanju 1180 sekund in na razdalji približno 11 km. Zaradi predkondicioniranja se regeneracija katalizatorja in s tem povezano kratkotrajno povečanje onesnaževal med simulirano vožnjo, dolgo 11 km, vedno izvede dvakrat in nikoli trikrat. To ne ustreza vedno procesom pri dejanskem obratovanju, saj se lahko vožnja, dolga 11 km, začne tudi s skoraj nasičenim katalizatorjem. Čisto matematično gledano se pri dejanskem obratovanju z intervali regeneracije po 5 km regeneracija na razdalji 11 km zgodi 2,2-krat. Brez prepoznavanja vozne krivulje v načinu predkondicioniranja bi se lahko regeneracija med preskusnim ciklom izvedla tudi trikrat, in sicer v čisto matematičnem smislu v enem od petih primerov.
- 7 Tožeči stranki sta (primarno) zahtevali plačilo 20.532 EUR z obrestmi in stroški v zameno za vračilo vozila. Vgrajeni motor naj bi bil opremljen z nedopustno odklopno napravo.
- 8 Sodišče prve stopnje je tožbenemu zahtevku delno ugodilo. V primeru obravnavanega motorja tipa EA 288 naj ne bi šlo za nedopustno odklopno napravo. Vendar naj bi bilo treba prepoznavanje vozne krivulje (predkondicioniranje), ki se izvaja na preskusni napravi, presoјati drugače, saj naj razlikovanje med regeneracijo v preskusnem načinu na eni strani in pri dejanskem obratovanju na drugi strani, ki je neodvisno od voznih lastnosti, ne bi služilo preprečevanju nevarnosti, tudi če naj s čisto tehničnega vidika ne bi bilo nič „izklopljeno“.
- 9 Pritožbeno sodišče je tožbeni zahtevek v celoti zavrnilo. V tem primeru naj ne bi šlo za nedopustno odklopno napravo.
- 10 Program predkondicioniranja naj bi bilo mogoče pri ločeni obravnavi šteti za (nedopustno) odklopno napravo, ker naj bi se z izvedbo regeneracije katalizatorja pred preskusom spremenil parameter sistema za uravnavanje emisij tako, da bi se „lahko“ zmanjšala njegova učinkovitost. Vendar naj zmanjšanje v tem smislu nikakor ne bi bilo nujno, saj naj bi lahko regeneracija katalizatorja dejansko potekala tudi na koncu zadnje vožnje, opravljene pred preskusom, tako da naj bi se tudi naslednja dejanska vožnja začela z očiščenim katalizatorjem, kar naj bi ustrezalo preskusni vožnji po predkondicioniranju na preskusni napravi. V tem primeru naj bi bili pogoji popolnoma enaki kot pri preskusnem ciklu, saj naj bi se vsakič začela s čistim katalizatorjem.
- 11 Vendar naj bi bilo s pravnega vidika odločilno to, da naj bi bil v skladu s členom 2, točka 6, Uredbe (ES) št. 692/2008 (v povezavi z odstavkom 3.13 Priloge III k tej uredbi in odstavkom 3 Priloge 13 k Pravilniku UN/ECE), ki se uporablja v obravnavanem primeru, določen tako sistem z redno regeneracijo kot tudi sistem s stalno regeneracijo; za slednjega naj ne bi bil potreben poseben preskusni postopek. Iz teh določb naj bi bilo razvidno, da naj bi bila uporaba takih

sistemov dopustna, kar naj bi konkretno veljalo za regeneracijo v okviru priprave vozila na preskusni cikel, če je bila nadaljnja regeneracija izvedena vsaj enkrat med preskusom. Regeneracija v načinu predkondicioniranja naj bi zagotavljala, da se v preskusnem ciklu poleg emisij, izpuščenih med tem postopkom, ne zabeležijo dodatne vrednosti NO<sub>x</sub>, shranjene v katalizatorju iz prejšnje vožnje, saj naj bi to popačilo zabeležene vrednosti.

- 12 Tožeči stranki sta zoper to odločbo vložili revizijo in zahtevali, da se tožbenemu zahtevku ugodi.
- 13 Tožena stranka je v odgovoru na revizijo predlagala, naj se pritožba nasprotne stranke zavrne, podredno naj se zavrne uspeh te pritožbe.

### **Bistvene trditve strank v postopku v glavni stvari**

- 14 Tožeči stranki navajata očitek, da sta programirani dve odklopni napravi, in sicer ena, ki je odvisna od temperature, in hkrati ena, ki je odvisna od preskusne naprave ali dejanskega obratovanja. Zaradi namerne manipulacije predstavnikov tožene stranke naj bi bili zavedeni, zato naj bi bili upravičeni do povrnitve škode v naravi. Tožena stranka naj bi bila prav tako deliktno odgovorna zaradi povzročitve škode v nasprotju z javnim redom in moralo.
- 15 Tožena stranka je odgovorila, da obravnavani motor tipa EA 288 ni opremljen z (nedopustno) odklopno napravo. Temperaturno območje temperaturnega okna naj bi bilo zato tako široko, da vračanje izpušnih plinov v valj v Avstriji deluje 100-odstotno. Da bi se dosegle primerljive izmerjene vrednosti, naj bi prepoznavanje vozne krivulje v načinu predkondicioniranja vplivalo na to, da se regeneracija katalizatorja za shranjevanje NO<sub>x</sub>, ki se sicer redno izvaja vsakih 5 km, izvaja med predkondicioniranjem, tako da naj bi bil reprezentativen dejanski preskusni cikel.

### **Povzetek obrazložitve predloga za sprejetje predhodne odločbe**

- 16 V okviru revizijskega postopka se postavlja vprašanje, ali je uporabljeno predkondicioniranje s prepoznavanjem vozne krivulje (nadzorni program za regeneracijo katalizatorja v pripravljalnem ciklu) nedopustna odklopna naprava v smislu člena 3, točka 10, v povezavi s členom 5 Uredbe (ES) št. 715/2007.
- 17 1.1 Prvo vprašanje se nanaša na to, ali je sistem s stalno regeneracijo (za razliko od sistema z zgolj redno regeneracijo) sploh lahko odklopna naprava. Oberster Gerichtshof (vrhovno sodišče) namreč izhaja iz tega, da gre pri zadevnem predkondicioniranju za sistem s stalno regeneracijo. Glede na ugotovitve so za sistem s stalno regeneracijo izpolnjeni tako pogoji iz člena 2, točka 6, Uredbe (ES) št. 692/2008 kot tudi pogoji iz odstavka 3.13.4 Priloge III k tej uredbi.

- 18 1.2 Člen 2, točka 6, Uredbe (ES) št. 692/2008 (po vsebini enak odstavku 2.10, prvi stavek, Pravilnika UN/ECE) opredeljuje sistem z redno regeneracijo. S to določbo je povezan odstavek 3.13.4 Priloge III k tej uredbi; prvi stavek pri tem ustreza odstavku 2.10, drugi stavek, Pravilnika UN/ECE. Drugi stavek (po vsebini enak odstavku 2.10, tretji stavek, Pravilnika UN/ECE) opredeljuje sistem s stalno regeneracijo kot posebno obliko sistema z redno regeneracijo in določa, da za sistem s stalno regeneracijo ni potreben poseben preskusni postopek.
- 19 Razlikovati je treba torej med sistemom z redno regeneracijo in sistemom s stalno regeneracijo. Posebnost sistema s stalno regeneracijo je, da se regeneracija izvede vsaj enkrat med preskusom tipa 1, potem ko se je že izvedla vsaj enkrat med ciklom priprave vozila.
- 20 Ureditev, da za sistem s stalno regeneracijo ni potreben poseben preskusni postopek, pomeni, da se odstavek 3 Priloge 13 k Pravilniku UN/ECE (v povezavi z odstavkom 3.13.1 Priloge III k Uredbi (ES) št. 692/2008) ne uporablja. Preskusni postopek v skladu z odstavkom 3 Priloge 13 k Pravilniku UN/ECE se zato uporablja le za vozila s sistemom z redno regeneracijo, ne pa tudi za vozila s sistemom s stalno regeneracijo. Te povezave nedvomno potrjujejo (vsebinsko enake določbe) odstavka 2.20 Pravilnika UN/ECE. V njih je izrecno navedeno, da se Priloga 13 k Pravilniku UN/ECE ne uporablja za sisteme s stalno regeneracijo. Za sistem s stalno regeneracijo se zato uporablja preskusni postopek v skladu s Prilogo 4A k Pravilniku UN/ECE. V tem primeru se meritve izpušnih plinov izvajajo le v dejanskem preskusnem ciklu. Nasprotno pa se pri sistemih z redno regeneracijo izvajajo še drugi preskusni cikli (pripravljalni cikel, regeneracijski cikel).
- 21 1.3 Zaradi pravne fikcije iz odstavka 3.13.4, drugi stavek, Priloge III k Uredbi (ES) št. 692/2008, v skladu s katerim se opisana posebna oblika sistema z redno regeneracijo šteje za sistem s stalno regeneracijo, je treba za preskusno delovanje (na preskusni napravi) predpostaviti, da regeneracijski sistem deluje neprekinjeno (stalno). Pri merjenju izpušnih plinov je torej treba zanemariti krmiljenje procesa regeneracije, tako da je treba po mnenju Oberster Gerichtshof (vrhovno sodišče) predpostaviti stalen (enoten) za merjenje relevanten način delovanja (in način učinkovanja) motorja.
- 22 Če enoten način delovanja motorja zaradi opisane pravne fikcije velja za preskusno delovanje, mora to veljati tudi za dejansko obratovanje, saj je smiselna primerjava z dejanskim obratovanjem (z negativnimi pravnimi posledicami v primeru sprememb, pomembnih za emisije) mogoča le, če obstajajo enaki izhodiščni pogoji glede delovanja sistema za uravnavanje emisij. Zato je v primeru sistema s stalno regeneracijo logično domnevati, da gre tudi pri dejanskem obratovanju za sistem regeneracije, ki deluje neprekinjeno.
- 23 To bi pomenilo, da sistem s stalno regeneracijo ne bi aktiviral, spremenil, zakasnil ali deaktiviral nobenega dela sistema za uravnavanje emisij in s tem zmanjšal učinkovitosti sistema za uravnavanje emisij pri dejanskem obratovanju. Če se

upoštevata ta pristop, tak sistem s stalno regeneracijo ne bi bil odklopna naprava v smislu člena 3, točka 10, Uredbe (ES) št. 715/2007.

- 24 2.1 Vprašanji 2(a) in (b) se nanašata na obstoj utemeljitve, tudi če naj bi bilo treba domnevati obstoj odklopne naprave.
- 25 2.2 Člen 5(2)(c) Uredbe (ES) št. 715/2007 določa izrecno utemeljitev, če so kljub odklopni napravi v bistvu izpolnjeni pogoji za zadevni preskusni postopek. Odstavek 3.13.4 Priloge III k Uredbi (ES) št. 692/2008 izrecno določa uporabo predkondicioniranja (nadzorni program za regeneracijo katalizatorja v pripravljalnem ciklu) in določa, da se pod določenimi pogoji, ki veljajo v obravnavanem primeru, sistem regeneracije šteje za sistem s stalno regeneracijo, zaradi česar je treba izvesti preskus tipa 1. V skladu s tem sporni preskusni pogoji za uporabo določenega postopka homologacije (tip 1) določajo, da mora biti regeneracija naprave za uravnavanje onesnaževanja (katalizatorja) izvedena vsaj enkrat v pripravljalnem ciklu. Če je ta pogoj določen v standardih za ustrezen preskusni postopek, mora biti izpolnjena tudi izjema v skladu s členom 5(2)(c) Uredbe (ES) št. 715/2007.
- 26 2.3 V skladu s členom 5(1) Uredbe (ES) št. 715/2007 morajo sestavni deli, ki vplivajo na emisije, zagotoviti, da je vozilo tudi med normalno uporabo v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007, to je, da se upoštevajo mejne vrednosti. V zvezi s tem je Sodišče Evropske unije v sodbi v zadevi C-693/18, CLCV, točka 99, razsodilo, da je treba člen 3, točka 10, Uredbe (ES) št. 715/2007 razlagati tako, da je programska oprema, ki spreminja raven emisij vozil glede na pogoje vožnje, ki jih zazna, in ki spoštovanje mejnih vrednosti emisij zagotavlja samo takrat, kadar ti pogoji ustrezajo pogojem iz postopkov homologacije, odklopna naprava, tudi če je mogoče izboljšanje delovanja sistema za uravnavanje emisij občasno opaziti tudi pri normalni uporabi vozila. To nasprotno pomeni, da mora biti odklopna naprava dopustna, če je nastajanje emisij, ki je prisotno v preskusnem ciklu, večinoma ali v večini primerov prisotno tudi pri dejanskem obratovanju.
- 27 To velja v primeru predkondicioniranja, ki je predmet presoje. Glede na ugotovitve se regeneracija med dejanskim preskusnim ciklom izvede dvakrat, medtem ko se pri dejanskem obratovanju – pri danih intervalih regeneracije po 5 km na razdalji 11 km (ki je primerljiva s preskusnim ciklom) – regeneracija čisto matematično izvede 2,2-krat. Pri dejanskem obratovanju se lahko v skladu s tem regeneracija izvede tudi trikrat, in sicer čisto matematično v enem od petih primerov. Na podlagi tega pri dejanskem obratovanju (v primerjavi s preskusnim delovanjem) nikakor ni mogoče predvideti rednih regeneracij, ki bi se izvedle trikrat. Take regeneracije so sicer možne – odvisno od stanja napolnjenosti katalizatorja – vendar so bistveno pogostejše regeneracije, ki se izvedejo zgolj dvakrat, in sicer v 80 % primerov. Zato se v večini primerov tudi pri dejanskem obratovanju katalizator regenerira tako, da so pogoji enaki kot v preskusnem ciklu.

- 28 Oberster Gerichtshof (vrhovno sodišče) meni, da ni mogoče sklepati, da je mogoče zmanjšanje emisij tudi pri dejanskem obratovanju opaziti le občasno, če je naprava za uravnavanje onesnaževanja (katalizator) pri dejanskem obratovanju v 80 % enako učinkovita kot pri preskusnem delovanju.
- 29 3. Tretje vprašanje se nanaša na ugovor tožečih strank, da pri predkondicioniranju ne gre za sistem s stalno regeneracijo, ker naj bi se obstoječe stikalo za preprečevanje ali omogočanje postopka regeneracije med pripravljalnimi cikli uporabljalo za sprožitev regeneracije katalizatorja in ne samo za njeno preprečevanje. To naj bi bilo prepovedano v skladu z odstavkom 3 Priloge 13 k Pravilniku UN/ECE (glej tudi odstavek 3.2.3).
- 30 Odstavek 3 Priloge 13 k Pravilniku UN/ECE se sicer uporablja za sistem z redno regeneracijo (s posebnimi preskusnimi postopki iz Priloge 13 k Pravilniku UN/ECE), ne pa za sistem s stalno regeneracijo (preskus tipa I v skladu s Prilogo 4A k Pravilniku UN/ECE). Za sistem s stalno regeneracijo odstavek 3.13.4 Priloge III k Uredbi (ES) št. 692/2008 (ki ima enako vsebino kot odstavek 2.20, tretji stavek, Pravilnika UN/ECE) namreč izrecno določa, da se mora katalizator vsaj enkrat regenerirati tudi v pripravljalnem ciklu. Dejstvo, da se ta regeneracija sproži namerno in se zato dejanski preskusni cikel začne s praznim katalizatorjem, je zato predpisano in ni škodljivo.