

**Zadeva C-308/23**

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

**Datum vložitve:**

17. maj 2023

**Predložitveno sodišče:**

Landgericht Duisburg (Nemčija)

**Datum predložitvene odločbe:**

26. april 2023

**Tožeča stranka:**

YV

**Tožena stranka:**

Mercedes-Benz Group AG

---

**Predmet postopka v glavni stvari**

Razlaga Uredbe (ES) št. 715/2007 v zvezi s prepovedanimi odklopnimi napravami in manipulacijo preskusnih naprav v osebnih avtomobilih na dizelski pogon

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

Razlaga prava Unije, člen 267 PDEU, zlasti

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) (v nadaljevanju: Uredba št. 715/2007)

Direktive 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) (v nadaljevanju: Direktiva 2007/46/ES)

## Vprašanja za predhodno odločanje

1. Ali lahko del vozila, ki zaznava temperaturo, hitrost vozila, vrtilno frekvenco motorja, uporabljeno prestavo, podtlak v polnilnem zbiralniku ali kateri koli drug parameter, da bi spremenil parametre procesa zgorevanja v motorju glede na rezultat te zaznave, zmanjša učinkovitost sistema za uravnavanje emisij v smislu člena 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007 in v skladu s tem pomeni odklopno napravo v smislu člena 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007, tudi če sprememba parametrov procesa zgorevanja, ki jo povzroči del vozila na podlagi rezultata zaznave, na eni strani poveča emisije določene škodljive snovi, na primer dušikovih oksidov, hkrati pa zmanjša emisije ene ali več drugih škodljivih snovi, na primer trdnih delcev, ogljikovodikov, ogljikovega monoksida in/ali ogljikovega dioksida?

2. Če je odgovor na prvo vprašanje pritrdilen: pod kakšnimi pogoji v takem primeru del vozila pomeni odklopno napravo?

3. Ali je lahko vezje ali krmilni sistem v vozilu, ki s spremembo parametrov procesa zgorevanja na eni strani poveča emisije določene škodljive snovi, na primer dušikovih oksidov, hkrati pa zmanjša emisije ene ali več drugih škodljivih snovi, na primer trdnih delcev, ogljikovodikov, ogljikovega monoksida in/ali ogljikovega dioksida, prepovedan v skladu z evropskim pravom z drugih vidikov kot z vidika obstoja odklopne naprave v smislu člena 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007?

4. Če je odgovor na tretje vprašanje pritrdilen: pod kakšnimi pogoji to velja?

5. Če je odgovor na prvo vprašanje pritrdilen: ali je v skladu s členom 5(2), drugi stavek, točka (a), Uredbe št. 715/2007 odklopna naprava v smislu člena 3, točka 10, te uredbe dovoljena, tudi če ni potrebna za zaščito motorja pred okvarami ali poškodbami, vendar je potrebna za zagotovitev varnega delovanja vozila?

6. Če je odgovor na prvo vprašanje pritrdilen: ali so določbe nacionalnega prava, v skladu s katerimi mora kupec vozila v celoti dokazati obstoj odklopne naprave v smislu člena 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007 in poleg tega neobstoja dejstva, na podlagi katerega je morebitna odklopna naprava v zgornjem smislu izjemoma dovoljena na podlagi člena 5(2), drugi stavek, točka (a), Uredbe št. 715/2007, ne da bi moral proizvajalec vozila v zvezi s tem zagotoviti informacije v okviru izvajanja dokazov, v nasprotju s členom 18(1), členom 26(1) in členom 46 Direktive 2007/46/ES, navedenimi v sodbi Sodišča z dne 21. marca 2023 (zadeva C-100/21), v kolikor iz teh določb izhaja, da mora imeti kupec vozila pravico zahtevati odškodnino od njegovega proizvajalca, če je vanj vgrajena prepovedana odklopna naprava (glej točki 91 in 93 navedene sodbe)?

7. Če je odgovor na šesto vprašanje pritrdilen: kakšno porazdelitev dokaznega bremena predvideva evropsko pravo v pravnem sporu med kupcem vozila in njegovim proizvajalcem v zvezi z odškodninskim zahtevkom prvega proti

drugemu zaradi obstoja odklopne naprave v smislu člena 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007 in obstoja dejstva, na podlagi katerega je ta izjemoma dovoljena na podlagi člena 5(2), drugi stavek, točka (a), Uredbe št. 715/2007? Ali imata zadevni stranki koristi od olajšav pri dokaznem bremenu, če da, katere, ali imata obveznosti, če da, katere? Če imata obveznosti: kakšne so posledice njihovega neupoštevanja?

8. Če je odgovor na tretje vprašanje pritrdilen: ali so določbe nacionalnega prava, v skladu s katerimi mora kupec vozila v celoti dokazati obstoj vezja ali krmilnega sistema, ki sicer ne šteje za odklopno napravo v smislu člena 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007, vendar je iz drugih razlogov prepovedan, ne da bi moral proizvajalec vozila v zvezi s tem zagotoviti informacije v okviru izvajanja dokazov, v nasprotju s členom 18(1), členom 26(1) in členom 46 Direktive 2007/46/ES, navedenimi v sodbi Sodišča z dne 21. marca 2023 (zadeva C-100/21), v kolikor iz teh določb izhaja, da mora imeti kupec vozila pravico zahtevati odškodnino od njegovega proizvajalca, če je vanj vgrajeno prepovedano vezje ali krmilni sistem (glej točki 91 in 93 navedene sodbe)?

9. Če je odgovor na osmo vprašanje pritrdilen: kakšno porazdelitev dokaznega bremena predvideva evropsko pravo v pravnem sporu med kupcem in proizvajalcem vozila v zvezi z odškodninskim zahtevkom prvega proti drugemu zaradi obstoja prepovedanega vezja ali krmilnega sistema v smislu osmega vprašanja? Ali imata zadevni stranki koristi od olajšav pri dokaznem bremenu, če da, katere, ali imata obveznosti, če da, katere? Če imata obveznosti: kakšne so posledice njihovega neupoštevanja?

#### **Navedene določbe prava Unije**

PDEU, zlasti člen 267 ter člen 67(1) in (4)

Uredba št. 715/2007, zlasti člen 3, točka 10, in člen 5(2), drugi stavek, točka (a)

Direktiva 2007/46/ES, zlasti člena 18(1) in 26(1) ter člen 46 in člen 3, točka 36

#### **Navedene nacionalne določbe**

Bürgerliches Gesetzbuch (civilni zakonik, v nadaljevanju: BGB)

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))

## Dejansko stanje in postopek

- 1 Tožeča stranka zahteva odškodnino v zvezi s tako imenovanim „dizelskim škandalom“.
- 2 Tožeča stranka je na podlagi naročila z dne 14. septembra 2016 od prodajalca, ki ni enak toženi stranki, kupila vozilo znamke Mercedes Benz (Mercedes E 220 BlueTec) (v nadaljevanju: sporno vozilo).
- 3 Vozilo je opremljeno z motorjem tipa OM 651, ki naj bi izpolnjeval zahteve standarda Euro 6 za emisije izpušnih plinov. Ta motor in tudi vozilo tožeče stranke je razvila tožena stranka. Vozilo ima tudi sistem s selektivno katalitsko redukcijo (v nadaljevanju: sistem SCR) za naknadno obdelavo izpušnih plinov.
- 4 Tožeča stranka v bistvu predlaga, naj se toženi stranki naloži plačilo zneska 21.841,66 EUR, skupaj z obrestmi, v zameno za sočasen prenos lastništva in izročitev spornega vozila. Tožena stranka predlaga, naj se tožba zavrne.

## Trditve tožeče stranke

- 5 Tožeča stranka med drugim trdi, da ji je tožena stranka naklepno ter v nasprotju z javnim redom in moralo povzročila škodo in jo ogoljufala. Poleg tega naj bi imela pravico od tožene stranke zahtevati odškodnino na podlagi člena 823(2) BGB v povezavi s členom 6(1) in členom 27 EG-FGV ter členom 5 Uredbe št. 715/2007 in določbami Direktive 2007/46/ES, ker naj njeno vozilo v nasprotju s certifikatom o skladnosti ne bi bilo v skladu z veljavnim pravom Evropske unije.
- 6 Sporno vozilo naj bi imelo vsaj eno nezakonito odklopno napravo. Vozilo naj bi prepoznalo, ali je v načinu preskusne naprave ali v običajnem načinu vožnje, in v skladu s tem upravljalo naknadno obdelavo izpušnih plinov. Imelo naj bi temperaturno nadzorovano odklopno napravo, ki se odziva na zunanjo temperaturo. Poleg tega naj bi prepoznalo preskusni cikel po novem evropskem voznem ciklu (NEDC) za razliko od običajnih voznih pogojev.
- 7 Na podlagi zaznanih različnih pogojev delovanja krmilnik motorja aktivira ali deaktivira sistem za naknadno obdelavo emisij. Odklopne naprave naj bi se uporabljale le za skladnost z mejnimi vrednostmi emisij pod preskusnimi pogoji za pridobitev homologacije, med drugim s spremembo stopnje vračanja izpušnih plinov v valj.
- 8 Na delovanje dizelskega motorja, vgrajenega v sporno vozilo, naj bi vplivala programska oprema, ki uporablja podatke meritev zunanje temperature.
- 9 Temperatura na preskusni napravi naj bi bila od 20 °C do 30 °C. Če je zunanja temperatura višja ali nižja od temperature v preskusni komori, naj bi se stopnja vračanja izpušnih plinov zmanjšala ali celo prekinila (temperaturno okno ali temperaturno nadzorovana odklopna naprava). V skladu s tem naj bi imelo sporno

vozilo pri običajnem delovanju znatno višje emisije dušikovih oksidov, kot jih je za to serijsko vozilo navedla tožena stranka.

- 10 Poleg tega naj bi bil v spornem vozilu na preskusni napravi aktiven tako imenovani regulator nastavljene temperature hladilne tekočine. Ta naj bi zagotovil, da ob zaznavi NEDC motor umetno ohrani hladnejšo temperaturo kot v normalnih pogojih delovanja, zaradi česar naj bi bile mejne vrednosti dušikovih oksidov upoštewane. Pri običajnem delovanju na cesti pa naj ta funkcija ne bi bila aktivna, tako da naj bi bile predpisane mejne vrednosti presežene.
- 11 Dalje, v vozilih z istim motorjem naj bi se žaluzija hladilnika pri normalnem delovanju odprla šele, ko temperatura hladilne tekočine preseže 105 °C, na preskusni napravi pa naj bi se odprla že pri temperaturi hladilne tekočine nad 69 °C.
- 12 Ker naj bi imelo vozilo sistem SCR, naj bi se izpušnim plinom prek katalizatorja dodajal AdBlue, ki dušikove okside pretvori v neškodljive snovi. Med preskusnim ciklom naj bi krmilna enota prepoznala, da je vozilo v načinu preskusne naprave, zato naj bi se dodala večja količina tekočine AdBlue kot v dejanskem načinu vožnje.
- 13 Poleg tega naj bi tožena stranka v svoje vozilo vgradila odklopne naprave Slipguard, BITI3, BITI4 in BIT 15, ki naj bi prav tako omogočale, da vozilo v načinu preskusne naprave upošteva mejne vrednosti.
- 14 Upravni odbor in inženirji tožene stranke naj bi vedeli, da so bile v motorje vgrajene odklopne naprave in da so bile nato dane na trg, pri čemer naj bi bile potrebne odobritve in dovoljenja pridobljeni z goljufijo.
- 15 Prodajna pogodba za sporno vozilo naj bi bila za tožečo stranko neugodna, saj naj bi pridobila vozilo, ki ga ni mogoče registrirati.
- 16 Zato naj bi bila upravičena do odškodnine v višini, navedeni v tožbenem zahtevku, ob upoštevanju kilometrov, prevoženih z vozilom.

#### ***Trditve tožene stranke***

- 17 Tožena stranka med drugim trdi, da ima vozilo veljavno ES-homologacijo, ki ji ne grozi prenehanje veljavnosti. Prav tako naj ne bi obstajala nevarnost izgube registracije ali odvzema homologacije. Obstoječa ES-homologacija naj bi izključeval domnevo o prepovedani odklopni napravi.
- 18 Vse funkcije, ki jih je tožeča stranka zatrjevala, naj bi delovale pod enakimi pogoji med običajno vožnjo po cesti in na preskusni napravi.
- 19 Emisije dušikovih oksidov na eni strani ter emisije drugih onesnaževal in poraba na drugi strani naj bi bile medsebojno povezane. Ukrep nadzora emisij naj bi torej vodil bodisi do zmanjšanja emisij dušikovih oksidov in s tem hkrati do povečanja

emisij drugih onesnaževal in porabe bodisi do povečanja emisij dušikovih oksidov, vendar hkrati do zmanjšanja emisij drugih onesnaževal in porabe.

- 20 Pomembno naj bi bilo najti ravnovesje med emisijami dušikovih oksidov in drugimi emisijami motorja. Z zelo poenostavljenega vidika naj bi se emisije dušikovih oksidov iz motorja pojavljale bolj pri visokih temperaturah zgorevanja, medtem ko naj bi se emisije delcev iz motorja pojavljale bolj pri nizkih temperaturah zgorevanja, kar naj bi veljalo tudi za emisije ogljikovega monoksida in ogljikovodikov.
- 21 Iz različnih pogojev za nastanek zadevnih emisij naj bi izhajal tako imenovani „trade-off“ (kompromis) med emisijami dušikovih oksidov na eni strani ter emisijami drugih onesnaževal in porabo na drugi strani.
- 22 Zakonodajalec Unije naj bi s tem, ko je določil skupne mejne vrednosti, izrecno priznal koncept kompromisa. Tako naj na primer za emisije ogljikovodikov iz dizelskih vozil ne bi bila določena ločena mejna vrednost, temveč mejna vrednost, ki se nanaša na vsoto skupnih emisij ogljikovodikov in dušikovih oksidov, in sicer 230 mg/km ogljikovodikov (HC) in NO<sub>x</sub> skupaj.
- 23 Dejstvo, da se sistem za uravnavanje emisij v različnih pogojih delovanja obnaša različno, naj bi bila posledica tehničnih in fizikalnih razlogov, zlasti zato, ker naj bi bil kompromis pri delovni temperaturi motorja drugačen kot pri ogrevanju motorja.
- 24 Dejstvo, da je sistem za vračanje izpušnih plinov zasnovan drugače za pogoje delovanja „hladnega“ in „toplega“ motorja, zato naj ne bi pomenilo, da se učinkovitost sistema za uravnavanje emisij zmanjša v eno ali drugo smer, če upoštevamo vse emisije, omejene z mejnimi vrednostmi. Primerjava emisij „hladnega“ in „toplega“ motorja naj ne bi bila tehnično smiselna in naj zato ne bi bila mogoča.
- 25 Pri uravnavanju stopnje vračanja izpušnih plinov naj bi bilo treba upoštevati kompromis med emisijami delcev in emisijami dušikovih oksidov.
- 26 Vračanje izpušnih plinov v valj glede na temperaturo naj bi bilo potrebno tudi za zaščito motorja pred okvarami.
- 27 Regeneracija filtra za trdne delce pri dizelskih motorjih naj bi bila povezana s povečanimi emisijami dušikovih oksidov in naj bi na splošno povzročila dodatne emisije.
- 28 Regulirani termostat za hladilno tekočino naj bi lahko med ogrevanjem motorja vozila v določenih pogojih delovanja zmanjšal emisije. Z regulacijo termostata za hladilno tekočino naj bi se lahko optimizirale emisije, zmogljivost in poraba motorja. Ta termostat naj bi torej ustvaril razmeroma boljše ravnovesje med emisijami dušikovih oksidov in emisijami delcev.

- 29 Pri razmerju med emisijami dušikovih oksidov in delcev, ki naj bi se zaradi reguliranega termostata za hladilno tekočino med ogrevanjem motorja relativno izboljšalo, naj bi imela odločilno vlogo nižja temperatura sestavnih delov in boljše polnjenje prostora valjev s kisikom pri nižjih temperaturah. Ko je motor segret, naj bi ti vplivi izginili. Nadaljnja uporaba funkcije naj v tem primeru ne bi imela praktično nobenega pomembnega učinka.
- 30 Žaluzija hladilnika, vgrajena v sporno vozilo, naj ne bi bila del sistema za uravnavanje emisij. Funkcije sistema SCR naj ne bi bile prepovedana odklopna naprava. Tožena stranka zavrača trditve tožeče stranke glede programske funkcije Slipguard. Poleg tega naj v spornem vozilu ne bi bile na voljo funkcije, ki jih je tožeča stranka imenovala BITI3, BIT14 in BITI5.
- 31 Vozilo naj bi upoštevalo predpisane mejne vrednosti dušikovih oksidov. V zvezi s tem naj bi bile upoštevne vrednosti na preskusni napravi. Kraftfahrtbundesamt (zvezni organ za motorni promet) naj spornega vozila ne bi vključil v odpoklic, ker naj delovanje reguliranega termostata za hladilno tekočino ne bi bilo odločilno za upoštevanje mejnih vrednosti dušikovih oksidov v NEDC. Mejne vrednosti dušikovih oksidov naj bi bile upoštevane tudi brez reguliranega termostata za hladilno tekočino.

#### **Obrazložitev predloga za sprejetje predhodne odločbe**

- 32 V skladu s členom 267 PDEU je treba zadevo predložiti Sodišču Evropske unije (v nadaljevanju: Sodišče) s prošnjo za odgovor na vprašanja za predhodno odločanje, med drugim ob upoštevanju njegove sodbe z dne 21. marca 2023 (Mercedes-Benz Group (Odgovornost proizvajalcev vozil z odklopnimi napravami), C-100/21, EU:C:2023:229).
- 33 Nadaljnja obravnava in rešitev spora sta tudi ob upoštevanju zgoraj navedene sodbo Sodišča v vsakem primeru odvisna od odgovora na prvo in po potrebi drugo vprašanje za predhodno odločanje. Rešitev spora je lahko odvisna tudi od odgovora na tretje in po potrebi četrto vprašanje za predhodno odločanje. Če je treba na prvo in/ali tretje vprašanje za predhodno odločanje odgovoriti pritrdilno, je mogoče, da je upošteven tudi odgovor na vprašanja od petega do devetega.
- 34 Tožena stranka bi bila odškodninsko odgovorna na podlagi člena 823(2) in člena 31 BGB v povezavi s členom 18(1), členom 26(1), členom 46 in členom 3, točka 36, Direktive 2007/46/ES, če bi imelo vozilo tožeče stranke vsaj eno prepovedano odklopno napravo v smislu člena 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007 in/ali vsaj eno vezje ali krmilni sistem, ki bi bil prepovedan iz drugih razlogov in bi vplival na njegove emisijske lastnosti.
- 35 V tem primeru bi tožena stranka izdala neustrezen certifikat o skladnosti v smislu člena 3, točka 36, Direktive 2007/46/ES. V certifikatu o skladnosti bi bilo v skladu z navedeno določbo navedeno, da je bilo vozilo ob izdelavi skladno z vsemi

pravnimi akti, kar pa ne bi držalo. S tem bi tožena stranka kršila člen 18(1), člen 26(1) in člen 46 navedene direktive.

- 36 Po mnenju predložitvenega sodišča je treba toženi stranki načeloma vsekakor po temelju naložiti plačilo odškodnine tožeči stranki, če se ugotovi obstoj prepovedanega vezja ali krmilnega sistema v spornem vozilu, ki vpliva na njegove emisije.

***Prvo in drugo vprašanje za predhodno odločanje***

- 37 Ker tožeča stranka trdi, da je žaluzija hladilnika prepovedana odklopna naprava, bo vsebina nadaljnjih odločitev, ki jih bo sprejelo predložitveno sodišče, odvisna od odgovora na prvo vprašanje za predhodno odločanje in po potrebi na vprašanja od drugega do četrtega.
- 38 Če se domneva, da del (vozila), vgrajen v vozilo, zaznava različne parametre v smislu člena 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007, da bi spremenil parametre procesa zgorevanja v motorju glede na rezultat te zaznave, ves čas zmanjšuje učinkovitost sistema za uravnavanje emisij in zato pomeni odklopno napravo v smislu te določbe, če sprememba parametrov procesa zgorevanja, ki jo povzroči del vozila na podlagi rezultata zaznave, poveča emisije določene škodljive snovi, na primer dušikovih oksidov, tudi če hkrati zmanjša emisije ene ali več drugih škodljivih snovi, na primer ogljikovodikov, je torej treba domnevati, da krmiljenje odpiranja in zapiranja žaluzije hladilnika v spornem vozilu pomeni prepovedano odklopno napravo v smislu člena 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007. Tožba bi bila tako vsekakor v veliki meri utemeljena. V tem primeru ni treba izvajati dokazov.
- 39 Računalnik, ki krmili odpiranje in zapiranje žaluzije hladilnika, vgrajene v sporno vozilo, je del vozila v smislu člena 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007 (glej sodbo Sodišča z dne 17. decembra 2020, CLCV in drugi (Odklopna naprava na dizelskem motorju), C-693/18, EU:C:2020:1040, točka 68).
- 40 Krmiljenje odpiranja in zapiranja žaluzije hladilnika je tudi del sistema za uravnavanje emisij, saj ciljno vpliva na emisije vozila in s tem na preskusni cikel v skladu z NEDC.
- 41 Tožena stranka je odškodninsko odgovorna, tudi če zgoraj obravnavano krmiljenje odpiranja in zapiranja žaluzije hladilnika ne pomeni odklopne naprave, vendar je prepovedano iz drugih razlogov v skladu s pravom Unije.
- 42 Zlasti ob upoštevanju na primer dejstva, da je treba spoštovati mejne vrednosti nekaterih emisij, predložitveno sodišče tudi v primeru, da krmiljenje odpiranja in zapiranja žaluzije hladilnika, ki je predmet te zadeve, ne pomeni odklopne naprave, ne more izključiti možnosti, da je krmiljenje prepovedano iz drugih razlogov v skladu z določbami prava Unije, zlasti tistimi o mejnih vrednostih nekaterih emisij, vsaj pod določenimi pogoji.

- 43 Predložitvenemu sodišču zlasti ni jasno, ali na primer mejne vrednosti emisij dušikovih oksidov, določene za vozila na dizelski pogon, veljajo le, če vozilo na dizelski pogon po preskusu s hladnim zagonom deluje pod pogoji, ki veljajo med preskusno vožnjo v skladu z NEDC, ali pa je treba te mejne vrednosti upoštevati tudi, če na primer vozilo na dizelski pogon po preskusu s toplim zagonom deluje pod pogoji, ki veljajo med preskusno vožnjo v skladu z NEDC, ali na primer tudi, če vozilo na dizelski pogon po preskusu s hladnim zagonom deluje pri zunanji temperaturi na primer 15 °C in poleg tega pod pogoji, ki veljajo med preskusno vožnjo v skladu z NEDC, in je zato krmilni sistem ali vezje, ki to preprečuje, prepovedano.
- 44 Če se po drugi strani domneva, da del (vozila), vgrajen v vozilo, zaznava različne parametre v smislu člena 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007, da bi spremenil parametre procesa zgorevanja v motorju glede na rezultat te zaznave, *ne zmanjšuje učinkovitosti sistema za uravnavanje emisij ali pa to počne le pod določenimi pogoji* in zato pomeni odklopno napravo v smislu te določbe, tudi če sprememba parametrov procesa zgorevanja, ki jo povzroči del vozila na podlagi rezultata zaznave, poveča emisije določene škodljive snovi, na primer dušikovih oksidov, hkrati pa se zmanjšajo emisije ene ali več drugih škodljivih snovi, na primer trdnih delcev, ogljikovodikov, ogljikovega monoksida in/ali ogljikovega dioksida, in da je tak del vozila prepovedan tudi z drugih vidikov prava Unije ali je prepovedan le pod določenimi pogoji, je položaj lahko drugačen, tako da ni mogoče brez nadaljnega govoriti o odklopni napravi v smislu člena 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007.
- 45 V skladu s trditvijo tožene stranke, ki je v veliki meri pravilna tudi glede na izjave strokovnjakov, ki so bile razkrite v drugih postopkih pred predložitvenim sodiščem, se ob sicer enakih pogojih z znižanjem temperature zgorevanja na eni strani zmanjšajo emisije dušikovih oksidov, na drugi strani pa povečajo emisije drugih škodljivih snovi, medtem ko se z zvišanjem temperature zgorevanja povečajo emisije dušikovih oksidov, zmanjšajo pa emisije drugih škodljivih snovi.
- 46 Če iz teh razlogov krmiljenje odpiranja in zapiranja žaluzije hladilnika ne bi pomenilo odklopne naprave in če to krmiljenje tudi ne bi bilo prepovedano iz drugih razlogov, toženi stranki zaradi delovanja žaluzije hladilnika ne bi bilo mogoče naložiti plačila odškodnine tožeči stranki.

#### ***Druga vprašanja za predhodno odločanje***

- 47 Predložitveno sodišče ni spregledalo dejstva, da bi lahko že odgovor Sodišča na prvo in drugo vprašanje za predhodno odločanje omogočil sprejetje končne odločitve o sporu.
- 48 Vendar meni, da ne more oblikovati pogojev, pod katerimi bi bilo mogoče že brez odgovorov na tretje in po potrebi četrto vprašanje za predhodno odločanje zanesljivo ugotoviti, ali je odločitev o pravnem sporu mogoča ali ne.

Predložitveno sodišče zato meni, da je treba vprašanja za predhodno odločanje od tretjega do devetega Sodišču predložiti dodatno, da bi nanje odgovorilo.

- 49 Zaradi obravnavanega predloga za sprejetje predhodne odločbe je že zdaj mogoče pričakovati vsaj dveletno postopkovno zamudo do izdaje sodbe Sodišča. Od zadevnih strank ni mogoče pričakovati, da bodo ta vprašanja postavili šele v poznejši fazi postopka, in sicer zaradi ponovnih postopkovnih zamud, ki bi verjetno trajale vsaj dve leti in bi spremljale nadaljnjo predložitev predloga za sprejetje predhodne odločbe Sodišču.
- 50 Na zadevna vprašanja je mogoče brez nadaljnjega odgovoriti že v pričakovani sodbi Sodišča. Če v okviru obravnavanega predloga ne bi postavili vprašanj od tretjega do devetega, to ne bi bilo skladno z učinkovitim pravnim varstvom na območju svobode, varnosti in pravice (glej člen 67 PDEU).
- 51 Ker bo morda treba odgovoriti na vprašanja za predhodno odločanje od tretjega do devetega, je torej zaradi ekonomičnosti postopka in učinkovitega pravnega varstva smotno in po mnenju predložitvenega sodišča tudi dopustno, da se ta vprašanja postavijo že zdaj.

*Tretje in četrto vprašanje za predhodno odločanje*

- 52 O sporu ni mogoče odločiti brez odgovora na prvo vprašanje za predhodno odločanje in po potrebi na drugo, tretje in četrto vprašanje za predhodno odločanje.
- 53 Predložitveno sodišče je seznanjeno s sodno prakso Sodišča iz sodb z dne 14. julija 2022 (GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, in Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, glej tudi sodbo z dne 17. decembra 2020, CLCV in drugi (Odklopna naprava na dizelskem motorju), C-693/18, EU:C:2020:1040), v skladu s katero krmiljenje temperature pri vračanju izpušnih plinov, ki zagotavlja upoštevanje mejnih vrednosti emisij, določenih v Uredbi št. 715/2007, le v okviru temperaturnega okna, pomeni odklopno napravo v smislu člena 3, točka 10, te uredbe in je dovoljeno le pod strogimi pogoji.
- 54 Iz sodbe Sodišča z dne 17. decembra 2020 (CLCV in drugi (Odklopna naprava na dizelskem motorju), C-693/18, EU:C:2020:1040) je mogoče smiselno sklepati, da bi se, če bi ventil EGR deloval v običajnih pogojih uporabe, tako kot v postopku homologacije, zmanjšale tudi emisije ogljikovega dioksida vozil.
- 55 V točki 36 sodbe Sodišča z dne 14. julija 2022 (GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570) je navedeno: „Zato je taka programska oprema, ker vpliva na delovanje sistema za uravnavanje emisij in zmanjšuje njegovo učinkovitost, ‚del vozila‘ v smislu te določbe“. Ta ugotovitev je v enakem smislu navedena v sodbah Sodišča z dne 14. julija 2022 (Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, točka 43) in z dne 17. decembra 2020 (CLCV in drugi (Odklopna naprava na dizelskem motorju), C-693/18, EU:C:2020:1040, točka 66). Na odklopne naprave se je

nanašala tudi sodba Sodišča z dne 21. marca 2023 (Mercedes-Benz Group (Odgovornost proizvajalcev vozil z odklopnimi napravami), C-100/21, EU:C:2023:229, točka 58). V nobeni od teh sodb Sodišče ni obravnavalo posebnega vprašanja, ki je predmet obravnavane zadeve.

- 56 Sodišče v sodbah v zvezi s temperaturno reguliranim krmiljenjem vračanja izpušnih plinov vsaj izrecno še ni ugotovilo, pod kakšnimi pogoji – ob upoštevanju nasprotnih učinkov na emisije različnih škodljivih snovi, ki so predmet te zadeve – sprememba funkcije dela sistema za uravnavanje emisij zmanjša učinkovitost sistema za uravnavanje emisij v smislu člena 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007.
- 57 Zato je tudi ob upoštevanju predhodne sodne prakse Sodišča obravnavani predlog za sprejetje predhodne odločbe potreben.
- 58 Zlasti ob upoštevanju na primer dejstva, da je treba spoštovati mejne vrednosti nekaterih emisij, predložitveno sodišče tudi v primeru, da krmiljenje vračanja izpušnih plinov ali nastavljene temperature hladilne tekočine, ki je predmet te zadeve, ne pomeni odklopne naprave, ne more izključiti, da bi bilo lahko krmiljenje prepovedano z drugih vidikov v skladu z določbami prava Unije, zaradi česar bi bila tožena stranka morda dolžna tožeči stranki plačati odškodnino.
- 59 Zato predložitveno sodišče meni, da je treba, tudi zaradi temperaturno odvisnega krmiljenja vračanja izpušnih plinov v spornem vozilu, Sodišču dodatno predložiti v odločanje tretje in četrto vprašanje za predhodno odločanje.
- 60 Z drugimi trditvami tožeče stranke v zvezi z dodajanjem tekočine AdBlue, odklopnimi napravami Slipguard, BIT13, BIT 14 in BIT15 ter funkcijo Slipguard ni mogoče dokazati obstoja prepovedane odklopne naprave.
- 61 Trditev tožene stranke, da obstoj veljavne ES-homologacije izključuje domnevo o prepovedani odklopni napravi, ne dovoljuje zavrnitve tožbe brez odgovora na vprašanja za predhodno odločanje. ES-homologacija se lahko po potrebi razveljavi, če ni v skladu s pravnim položajem.

*Peto vprašanje za predhodno odločanje*

- 62 Če bi senat na podlagi odgovorov Sodišča na prvo in drugo vprašanje za predhodno odločanje ugotovil, da je v vozilo tožeče stranke vgrajena odklopna naprava, se postavlja vprašanje, ali je ta naprava prepovedana.
- 63 Mogoče je, da odklopna naprava ni prepovedana, če je temperaturno odvisno krmiljenje vračanja izpušnih plinov v valj zahtevano, zaradi česar se postavlja peto vprašanje za predhodno odločanje.
- 64 Predložitveno sodišče ugotovitve Sodišča v sodbah z dne 14. julija 2022 (GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, točka 61, in Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, točka 73) razume tako, da je odklopna naprava prepovedana, tudi

če ni potrebna za zaščito motorja pred okvarami ali nesrečami, vendar pa je potrebna za zagotovitev varnega delovanja vozila.

- 65 Vprašanje, ki ga je postavilo predložitveno sodišče, konkretno izhaja iz dejstva, da lahko po navedbah strokovnjakov v drugi sodni zadevi prekomerno nastajanje delcev v zelo redkih primerih privede do vžiga filtra za trdne delce pri dizelskih motorjih med postopkom regeneracije in do požara v vozilu. Ker filter za trdne delce ni sestavni del dizelskega motorja, bi nikalen odgovor na peto vprašanje za predhodno odločanje pomenil, da tega vidika ne bi bilo treba dodatno obravnavati v okviru preverjanja, ali je morebitna odklopna naprava v obravnavanem vozilu prepovedana ali ne.

*Vprašanja za predhodno odločanje od šestega do devetega*

- 66 Ugotovitve Sodišča v sodbi z dne 21. marca 2023 (Mercedes-Benz Group (Odgovornost proizvajalcev vozil z odklopnimi napravami), C-100/21, EU:C:2023:229, točka 93) so podlaga za preučitev, ali je porazdelitev dokaznega bremena, ki jo v zvezi z odklopnimi napravami predvideva nemško pravo, skladna s pravom Unije.
- 67 Po nemškem pravu je dokazno breme porazdeljeno tako, da mora kupec vozila v celoti dokazati vse dejanske pogoje za obstoj odklopne naprave. Dokazati mora namreč obstoj škode in tudi kršitev zaščitnega zakona. Če je odgovor na prvo vprašanje za predhodno odločanje nikalen, se pri obojem predpostavlja, da je nameščena odklopna naprava. Poleg tega določbe Direktive 2007/46/ES, ki se obravnavajo v tej zadevi in služijo individualni zaščiti vsakega kupca vozila, za katero je treba izdati certifikat o skladnosti, pomenijo tak zaščitni zakon.
- 68 Brez predložitve dokumentov in razkritja programiranja, ki ju tožena stranka v skladu z nemškim pravom načeloma ni dolžna zagotoviti, je obstoj odklopne naprave mogoče dokazati le z dejanskimi preskusi po načelu „trial and error“, ki so zelo dragi.
- 69 Izvajanje dokazov o obstoju odklopne naprave bi verjetno stalo vsaj 10.000 EUR. Če je treba izvajanje dokazov poglobiti, se lahko slednje precej podraži. Kupci, ki nimajo sklenjenega zavarovanja stroškov postopka, si pogosto ne bodo mogli privoščiti ali pa si bodo le s težavo privoščili predujme za stroške, ki jih je treba v skladu z nemškim civilnim procesnim pravom zahtevati za izvajanje dokazov, in se bodo morda vzdržali uveljavljanja svojih pravic.
- 70 Če je treba predložiti celo dokaze glede odklopne naprave, ki je izjemoma dovoljena v skladu s členom 5(2), drugi stavek, točka (a), Uredbe št. 715/2007, kupec vsaj v številnih primerih praktično ne bo mogel predložiti dokaza o nasprotnem, kot mu nalaga nemško pravo, zlasti če nima nobenih dokumentov in ni seznanjen s programiranjem.

- 71 To vsekakor pomeni, da v precejšnjem številu primerov obstaja nevarnost, da kupci ne bodo mogli uveljavljati pravic iz člena 18(1), člena 26(1), člena 46 in člena 3, točka 36, Direktive 2007/46/ES, do katerih so upravičeni na podlagi sodne prakse Sodišča (sodba z dne 21. marca 2023, Mercedes-Benz Group (Odgovornost proizvajalcev vozil z odklopnimi napravami), C-100/21, EU:C:2023:229).
- 72 V primeru nadaljnjega izvajanja dokazov pa se postavlja vprašanje, od koga je treba zahtevati domnevno visok predujem za stroške izvajanja dokazov in v čigavo morebitno škodo gre odsotnost ugotovljivosti posameznih dejstev, ki jih je treba dokazati.

DELOVNI DOKUMENT