



## Zbirka odločb sodne prakse

SODBA SODIŠČA (veliki senat)

z dne 14. julija 2022\*

„Predhodno odločanje – Približevanje zakonodaj – Uredba (ES) št. 715/2007 – Homologacija motornih vozil – Člen 3, točka 10 – Člen 5(1) in (2) – Odklopna naprava – Motorna vozila – Dizelski motor – Emisije onesnaževal – Sistem za uravnavanje emisij – Programska oprema, vgrajena v krmilno enoto motorja – Ventil za vračanje izpušnih plinov v valj (ventil EGR) – Zmanjšanje emisij dušikovega oksida (NOx), omejeno s ‚temperaturnim oknom‘ – Prepoved uporabe odklopnih naprav, ki zmanjšujejo učinkovitost sistemov za uravnavanje emisij – Člen 5(2)(a) – Izjema od te prepovedi – Direktiva 1999/44/ES – Prodaja potrošniškega blaga in z njim povezane garancije – Člen 3(2) – Naprava, vgrajena v okviru popravila vozila“

V zadevi C-134/20,

katere predmet je predlog za sprejetje predhodne odločbe na podlagi člena 267 PDEU, ki ga je vložilo Landesgericht Eisenstadt (deželno sodišče v Eisenstadtu, Avstrija) z odločbo z dne 29. januarja 2020, ki je na Sodišče prispela 11. marca 2020, v postopku

**IR**

proti

**Volkswagen AG,**

SODIŠČE (veliki senat),

v sestavi K. Lenaerts, predsednik, L. Bay Larsen, podpredsednik, A. Arabadjiev, predsednik senata, A. Prechal, K. Jürimäe, predsednici senata, C. Lycourgos, predsednik senata, I. Ziemele, predsednica senata, M. Ilešič, J.-C. Bonichot, F. Biltgen, P. G. Xuereb (poročevalec), N. Piçarra in N. Wahl, sodniki,

generalni pravobranilec: A. Rantos,

sodni tajnik: A. Calot Escobar,

na podlagi pisnega postopka,

ob upoštevanju stališč, ki so jih predložili:

– za IR M. Poduschka, Rechtsanwalt,

\* Jezik postopka: nemščina.

- za Volkswagen AG H. Gärtner, F. Gebert, F. Gonsior, C. Harms, N. Hellermann, F. Kroll, M. Lerbinger, S. Lutz-Bachmann, L.-K. Mannefeld, K.-U. Opper, H. Posser, J. Quecke, K. Schramm, W. F. Spieth, J. von Nordheim, K. Vorbeck, B. Wolfers in B. Wollenschläger, Rechtsanwälte,
- za nemško vlado J. Möller in D. Klebs, agenta,
- za Evropsko komisijo M. Huttunen in M. Noll-Ehlers, agenta,

po predstavitvi sklepnih predlogov generalnega pravobranilca na obravnavi 23. septembra 2021

izreka naslednjo

### **Sodbo**

- 1 Predlog za sprejetje predhodne odločbe se nanaša na razlago člena 3, točka 10, in člena 5(1) in (2) 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 na informacije o popravilu in vzdrževanju vozil (UL 2007, L 171, str. 1) ter člena 3(2) Direktive 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).
- 2 Ta predlog je bil vložen v okviru spora med osebo IR in družbo Volkswagen AG v zvezi s predlogom za razglasitev ničnosti prodajne pogodbe glede motornega vozila, opremljenega s programsko opremo, s katero se vračanje onesnaževalnih plinov tega vozila zmanjšuje glede na zaznano temperaturo in zaznano nadmorsko višino.

### **Pravni okvir**

#### ***Pravo Unije***

##### *Direktiva 1999/44*

- 3 Direktiva 1999/44 je bila z učinkom od 1. januarja 2022 razveljavljena z Direktivo (EU) 2019/771 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. maja 2019 o nekaterih vidikih pogodb za prodajo blaga, spremembi Uredbe (EU) 2017/2394 in Direktive 2009/22/ES ter razveljavitvi Direktive 1999/44/ES (UL 2019, L 136, str. 28). Glede na čas dejanskega stanja spora o glavni stvari se za ta spor vseeno uporablja Direktiva 1999/44.
- 4 Člen 1(2)(f) Direktive 1999/44 je določal:

„V tej direktivi:

[...]

f) popravilo: v primeru neskladnosti s pogodbo pomeni vzpostavitev skladnosti potrošniškega blaga s prodajno pogodbo.“

5 Člen 3 te direktive, naslovljen „Pravice potrošnika“, je določal:

„1. Prodajalec je odgovoren potrošniku za vsako neskladnost s pogodbo, ki obstaja v času dobave blaga.

2. V primeru neskladnosti ima potrošnik pravico zahtevati neodplačno vzpostavitev skladnosti blaga s pogodbo, in sicer popravilo ali zamenjavo v skladu z odstavkom 3, ali zahtevati znižanje kupnine ali odstop od pogodbe glede tega blaga v skladu z odstavkoma 5 in 6.

[...]“.

*Uredba št. 715/2007*

6 V uvodnih izjavah 1 in 6 Uredbe št. 715/2007 je navedeno:

„(1) [...] Tehnične zahteve za podelitev homologacije motornim vozilom glede na emisije bi morale biti [...] usklajene, da bi se izognili zahtevam, ki se od države do države razlikujejo, in zagotovili visoko raven varstva okolja.

[...]

(6) Še zlasti je za izboljšanje kakovosti zraka in upoštevanje mejnih vrednosti za onesnaževala potrebno znatno zmanjšanje emisij dušikovega oksida iz dizelskih vozil. [...]“.

7 Člen 1(1) te uredbe določa:

„Ta uredba določa skupne tehnične zahteve za podelitev homologacije za motorna vozila („vozila“) glede na njihove emisije in za nadomestne dele, kot so nadomestne naprave za uravnavanje onesnaževanja.“

8 Člen 3, točka 10, navedene uredbe določa:

„V tej uredbi in njenih izvedbenih ukrepih se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

[...]

10. ‚odklopna naprava‘ pomeni vsak del vozila, ki zaznava temperaturo, hitrost vozila, vrtilno frekvenco motorja, uporabljeno prestavo, podtlak v polnilnem zbiralniku ali kateri koli drug parameter z namenom aktiviranja, prilagajanja, zakasnitve ali prekinitve delovanja katerega koli dela sistema za uravnavanje emisij, ki zmanjšuje učinkovitost sistema za uravnavanje emisij pod pogoji, pričakovanimi pri normalnem delovanju vozila in pri normalni uporabi[...]“.

9 Člen 4(1) in (2) iste uredbe določa:

„1. Proizvajalci morajo dokazati, da so vsa nova vozila, ki so bila prodana, registrirana ali so se začela uporabljati v Skupnosti, homologirana v skladu s to uredbo in njenimi izvedbenimi ukrepi.

Proizvajalci morajo dokazati, da so vse nove nadomestne naprave za uravnavanje onesnaževanja, ki jih je treba homologirati in ki se prodajo ali začnejo uporabljati v Skupnosti, homologirane v skladu s to uredbo in njenimi izvedbenimi ukrepi.

Te obveznosti vključujejo izpolnjevanje zahtev glede mejnih vrednosti emisij, določenih v Prilogi I, in ukrepe za izvajanje iz člena 5.

2. Proizvajalci zagotovijo, da se upoštevajo postopki homologacije za potrjevanje skladnosti proizvodnje, trajnosti naprav za uravnavanje onesnaževanja in skladnosti v uporabi.

Poleg tega morajo tehnični ukrepi, ki jih izvede proizvajalec, zagotavljati, da se emisije iz izpušne cevi in emisije izhlapevanja v skladu s to uredbo učinkovito omejujejo v celotni običajni življenjski dobi vozil v uporabi v normalnih pogojih. [...]

[...]“.

10 Člen 5(1) in (2) Uredbe št. 715/2007 določa:

„1. Proizvajalec vozilo opremi tako, da so sestavni deli, ki lahko vplivajo na emisije, načrtovani, izdelani in sestavljeni tako, da med normalno uporabo omogočijo vozilu, da je skladno s to uredbo in njenimi izvedbenimi ukrepi.

2. Uporaba odklopnih naprav, ki zmanjšujejo učinkovitost sistemov za uravnavanje emisij, je prepovedana. Prepoved ne velja, kadar:

(a) je potreba po napravi upravičena zaradi zaščite motorja pred okvarami ali poškodbami in varnega delovanja vozila;

(b) naprava po zagonu motorja ne deluje več;

ali

(c) so pogoji v bistvu vključeni v preskusne postopke za potrditev emisij izhlapevanja in povprečnih emisij iz izpušne cevi.“

11 Priloga I k tej uredbi, naslovljena „Mejne vrednosti emisij“, med drugim določa mejne vrednosti emisij dušikovega oksida (NOx).

*Uredba št. 692/2008*

12 Uredba Komisije (ES) št. 692/2008 z dne 18. julija 2008 o izvajanju in spremembi Uredbe (ES) št. 715/2007 (UL 2008, L 199, str. 1) je bila spremenjena z Uredbo Komisije (EU) št. 566/2011 z dne 8. junija 2011 (UL 2011, L 158, str. 1) (v nadaljevanju: Uredba št. 692/2008). Uredba št. 692/2008 je bila s 1. januarjem 2022 razveljavljena z Uredbo Komisije (EU) 2017/1151 z dne 1. junija 2017 o dopolnitvi Uredbe št. 715/2007, o spremembah Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta, Uredbe št. 692/2008 in Uredbe Komisije (EU) št. 1230/2012 ter o razveljavitvi Uredbe št. 692/2008 (UL 2017, L 175, str. 1). Vendar se glede na čas dejanskega stanja spora o glavni stvari za ta spor še naprej uporablja Uredba št. 692/2008.

13 Člen 1 Uredbe št. 692/2008 je določal:

„Ta uredba določa ukrepe za izvajanje členov 4, 5 in 8 Uredbe (ES) št. 715/2007.“

14 Člen 2, točka 18, Uredbe št. 692/2008 je določal:

„V tej uredbi se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

[...]

18. ‚sistem za uravnavanje emisij‘ pomeni, v okviru vgrajenega sistema za diagnostiko na vozilu [(sistema OBD)], napravo za elektronski nadzor upravljanja motorja in druge sestavne dele v sistemu uravnavanja emisij v izpušnih plinih ali sistemu izhlapevanja, ki vnašajo informacije v to napravo ali jih sprejemajo iz njega.“

15 Člen 3(9) te uredbe je določal:

„Preskus tipa 6, s katerim merimo emisije pri nizkih temperaturah in je določen v Prilogi VIII, se ne uporablja za dizelska vozila.

Kljub temu pa pri vlogi za homologacijo proizvajalci homologacijskemu organu predložijo informacije, ki kažejo[, da naprava za naknadno obdelavo dušikovih oksidov [(NO<sub>x</sub>)] doseže dovolj visoko temperaturo za učinkovito delovanje v 400 sekundah po hladnem zagonu pri –7 [stopinjah Celzija], kot je opisano v preskusu tipa 6.

Poleg tega proizvajalec predloži homologacijskemu organu informacije o strategiji delovanja sistema za vračanje izpušnih plinov v valj (EGR), vključno z informacijami o delovanju pri nizkih temperaturah.

Te informacije morajo vključevati tudi opis morebitnih učinkov na emisije.

Homologacijski organ ne podeli homologacije, če so predložene informacije nezadostne, da bi pokazale da naprava za naknadno obdelavo dejansko doseže dovolj visoko temperaturo za učinkovito delovanje v navedenem času.

[...]“.

16 Člen 10 navedene uredbe, naslovljen „Naprave za uravnavanje onesnaževanja“, je v odstavku 1 določal:

„Proizvajalec zagotovi, da so nadomestne naprave za uravnavanje onesnaževanja namenjene namestitvi na ES-homologirana vozila, zajeta v okviru Uredbe (ES) št. 715/2007, ES-homologirane kot samostojne tehnične enote v smislu člena 10(2) 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 skladu s členom 12, členom 13 in Prilogo XIII k tej uredbi.

[...]“.

- 17 Priloga I k Uredbi št. 692/2008, naslovljena „Upravne določbe za ES-homologacijo“, je v točki 3.3, naslovljeni „Razširitev glede trajnosti naprav za uravnavanje onesnaževanja (preskus tipa 5)“, določala:

„3.3.1. Homologacija se razširi na druge tipe vozil pod pogojem, da so spodaj navedeni parametri vozila, motorja ali sistema za uravnavanje onesnaževanja enaki, ali ostanejo v okviru predpisanih omejitev:

3.3.1.1. Vozilo:

[...]

3.3.1.2. Motor

[...]

3.3.1.3. Parametri sistema za uravnavanje onesnaževanja:

[...]

(c) Vračanje izpušnih plinov v valj (EGR):

z vračanjem ali brez vračanja

vrsta (hlajeno ali nehajeno, aktivni ali pasivni nadzor, visokotlačno ali nizkotlačno).

[...]“.

### ***Avstrijsko pravo***

- 18 Člen 871 Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (splošni civilni zakonik) v različici, ki se uporablja v postopku v glavni stvari (v nadaljevanju: ABGB), določa:

„Če je bila ena stranka o vsebini svoje izjave ali izjave, ki jo je prejela druga stranka, v zmoti, ki se nanaša na glavno stvar ali njeno bistveno lastnost, ki je bila glavni namen in predmet izjave, ne nastane zanjo nobena obveznost, če je zmoto povzročila druga stranka ali bi jo morala ta na podlagi okoliščin očitno opaziti ali je bila nanjo še pravočasno opozorjena“

### **Spor o glavni stvari in vprašanja za predhodno odločanje**

- 19 IR, potrošnik, je leta 2013 sklenil prodajno pogodbo za avtomobil znamke Volkswagen, model Touran Comfortline BMT TDI, opremljen z dizelskim motorjem tipa EA 189 generacije Euro 5 z delovno prostornino motorja 1,6 litra in močjo 77 kW.
- 20 IR je pri Landesgericht Eisenstadt (deželno sodišče v Eisenstadtu, Avstrija), predložitvenem sodišču, vložil tožbo, s katero je predlagal razglasitev ničnosti te prodajne pogodbe na podlagi člena 871 ABGB.

- 21 Iz predložitvene odločbe je razvidno, da je zadevno vozilo opremljeno z notranjo napravo za zmanjševanje emisij, in sicer ventilom za vračanje izpušnih plinov v valj (v nadaljevanju: ventil EGR), in da ima sistem za naknadno obdelavo izpušnih plinov s pomočjo filtra za delce, nima pa nobenega sistema za obdelavo dušikovega oksida (NOx).
- 22 V skladu z informacijami, ki jih je zagotovilo predložitveno sodišče, je bilo zadevno vozilo izvorno opremljeno s programsko opremo, vgrajeno v krmilno enoto motorja, ki je omogočala delovanje sistema za vračanje izpušnih plinov v valj v dveh načinih (v nadaljevanju: sistem preklapljanja), in sicer načinu 0, ki se je aktiviral pri vožnji tega vozila po cesti, in načinu 1, v katerem je vozilo delovalo med homologacijskim testom v zvezi z emisijami onesnaževal, imenovanim „*New European Driving Cycle*“ (NEDC), ki se opravi v laboratoriju. Ko je vozilo delovalo v načinu 0, se je delež vračanja izpušnih plinov v valj zmanjšal. V normalnih pogojih uporabe je navedeno vozilo delovalo skoraj izključno v načinu 0 in ni izpolnjevalo mejnih vrednosti emisij dušikovega oksida (NOx), določenih z Uredbo št. 715/2007.
- 23 IR je bil z dopisom uvoznika vozil VW v Avstrijo z dne 8. oktobra 2015 obveščen, da so potrebne spremembe njegovega vozila in da bo proizvajalec nosil stroške vseh popravil, potrebnih za to. Nato je bil IR pozvan, naj namesti posodobitev navedene programske opreme, s katero je bil prekinjen sistem preklapljanja, kar je sprejel.
- 24 Poleg tega je bila posledica te posodobitve nastavitve ventila EGR za reguliranje stopnje recikliranja izpušnih plinov tako, da ta ventil le pri temperaturah med 15 in 33 stopinjami Celzija in le pri nadmorski višini pod 1000 m (v nadaljevanju: „temperaturno okno“) zagotavlja način obratovanja z nizko emisijo onesnaževal, zunaj tega temperaturnega okna pa se ta stopnja linearno zmanjša na 0, kar je povzročilo povečanje emisij dušikovega oksida (NOx) nad mejne vrednosti, določene z Uredbo št. 715/2007.
- 25 Kraftfahrt-Bundesamt (zvezni urad za motorna vozila, Nemčija), homologacijski organ v Nemčiji, je odobril tehnično predelavo, in sicer posodobitev zadevne programske opreme, in torej ni odvzel ES-homologacije. Ta organ je zlasti ugotovil, da ni bilo nobene prepovedane odklopne naprave v smislu Uredbe št. 715/2007. Vendar po mnenju predložitvenega sodišča navedeni organ ni razpolagal z nobenim podatkom o programski opremi, ki se je uporabljala za posodobitev, ker ni zahteval njene predložitve.
- 26 Predložitveno sodišče meni, da sistem preklapljanja, s katerim je bilo izvorno opremljeno zadevno vozilo, ni bil v skladu z zahtevami iz Uredbe št. 715/2007, zlasti zahtevami iz člena 5 te uredbe. V zvezi s tem na eni strani poudarja, da je iz tega sistema izhajalo, da je bil ventil EGR reguliran tako, da kadar se je to vozilo uporabljalo v normalnih pogojih, ta uporaba ni bila skladna z zahtevami te uredbe in njenimi izvedbenimi ukrepi, in na drugi strani, da ni šlo za dopustno odklopno napravo v smislu člena 5(2) navedene uredbe.
- 27 To sodišče tudi navaja, da je iz dejanskega stanja spora, o katerem odloča, razvidno, da je IR mislil, da kupuje vozilo, ki je skladno s temi zahtevami, in da ga ne bi kupil, če bi vedel, da ni tako.
- 28 Vendar navedeno sodišče navaja, da lahko v skladu z avstrijskim pravom sopogodbenu osebo, ki je soglasje dala zaradi bistvene zmote, pravne posledice te zmote prepreči s tem, da to osebo postavi v položaj, ki je enak položaju, v katerem bi bila, če te napake ne bi bilo. V tem primeru zadevna oseba ne bi imela več pravnega interesa.

- 29 Družba Volkswagen pa naj bi trdila, da so bila s posodobitvijo zadevne programske opreme pričakovanja IR izpolnjena, zato naj ne bi imel več pravnega interesa, kar pa ta izpodbija.
- 30 Predložitveno sodišče tako šteje, da mora za odločitev ugotoviti, ali je temperaturno okno tehnična rešitev, ki je skladna z zahtevami prava Unije, zlasti z zahtevami iz uredb št. 715/2007 in št. 692/2008. Če bi bil odgovor pritrdilen, prodajne pogodbe, ki jo je sklenil IR, ne bi bilo mogoče razglasiti za nično in bi bilo zato treba njegovo tožbo zavrniti.
- 31 Navedeno sodišče ugotavlja, da je v Avstriji temperatura večji del leta nižja od 15 stopinj Celzija. Poudarja, da ni mogoče ugotoviti, ali je temperaturno okno potrebno zaradi zaščite motorja zadevnega vozila pred okvarami. Prav tako naj ne bi bilo mogoče ugotoviti, ali bi se v primeru posodobitve navedene programske opreme, ne da bi bilo to okno predvideno, izpolnjevale zahteve glede trajnosti naprav za uravnavanje onesnaževanja iz člena 4(2) Uredbe št. 715/2007.
- 32 V teh okoliščinah je Landesgericht Eisenstadt (deželno sodišče v Eisenstadtu) prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo ta vprašanja:

- „1. Ali je treba člen 5(1) Uredbe [št. 715/2007] razlagati tako, da je oprema vozila – v smislu člena 1(1) Uredbe št. 715/2007 – prepovedana, če je ventil [EGR], torej sestavni del, ki lahko vpliva na emisije, načrtovan tako, da je stopnja vračanja izpušnih plinov v valj, torej delež izpušnih plinov, ki se vrne v valj, regulirana tako, da ta ventil le [znotraj temperaturnega okna] in le pri nadmorski višini pod 1000 m zagotavlja način obratovanja z nizko emisijo onesnaževal, zunaj tega temperaturnega okna pa se v intervalu 10 stopinj Celzija in na nadmorski višini nad 1000 m v intervalu 250 višinskih metrov linearno zmanjša na 0, s čimer torej pride do povišanja emisij [dušikovega oksida (NO<sub>x</sub>)] nad mejne vrednosti, določene z Uredbo št. 715/2007?
2. Ali je za presojo prvega vprašanja pomembno, ali je potreba po opremi vozila, navedeni v prvem vprašanju, upravičena zaradi zaščite motorja pred okvarami?
3. Ali je za presojo drugega vprašanja poleg tega pomembno, ali je del motorja, ki ga je treba zaščititi pred okvarami, ventil [EGR]?
4. Ali je odgovor na prvo vprašanje odvisen od tega, ali je bila oprema vozila, navedena v prvem vprašanju, v vozilo vgrajena že pri njegovi proizvodnji, ali pa je bilo krmiljenje ventila [EGR], na način, opisan v prvem vprašanju, nastavljeno v okviru popravila v smislu člena 3(2) [Direktive 1999/44]?“

## Vprašanja za predhodno odločanje

### *Prvo vprašanje*

- 33 Uvodoma je treba opozoriti, da mora Sodišče v skladu z ustaljeno sodno prakso v okviru postopka sodelovanja med nacionalnimi sodišči in Sodiščem, ki je uveden s členom 267 PDEU, nacionalnemu sodišču podati koristen odgovor, ki mu omogoča rešitev spora, o katerem odloča. Posledično, čeprav je predložitveno sodišče svoje vprašanje formalno omejilo samo na razlago določene določbe prava Unije, to Sodišča ne ovira, da predložitvenemu sodišču poda vse vidike razlage tega prava, ki bi mu lahko koristili pri presoji predložene zadeve, in sicer ne glede na to, ali se navedeno sodišče v svojih vprašanjih nanje sklicuje ali ne. Tako mora Sodišče iz elementov,



ki jih je predložilo nacionalno sodišče, zlasti iz obrazložitve predložitvene odločbe, izluščiti elemente tega prava, ki jih je treba razložiti ob upoštevanju predmeta spora (sodba z dne 15. julija 2021, DocMorris, C-190/20, EU:C:2021:609, točka 23 in navedena sodna praksa).

- 34 V obravnavanem primeru se prvo vprašanje sklicuje na člen 5(1) Uredbe št. 715/2007. Vendar je iz predloga za sprejetje predhodne odločbe razvidno, da želi predložitveno sodišče ugotoviti, ali je temperaturno okno „odklopna naprava“ v smislu člena 3, točka 10, te uredbe, katere uporaba je v skladu s členom 5(2) navedene uredbe načeloma prepovedana.
- 35 Poudariti je treba, da družba Volkswagen v pisnem stališču trdi, da predložitveno sodišče delovanje zadevne programske opreme predstavlja napačno. Ta programska oprema naj bi namreč zmanjšanje stopnje vračanja izpušnih plinov povzročila, kadar je temperatura vsesanega zraka v motorju, in ne temperatura okolja, nižja od 15 stopinj Celzija. S tehničnega vidika pa naj ne bi bilo sporno, da je ta temperatura vsesanega zraka v motorju povprečno 5 stopinj Celzija višja od temperature okolja. Zato naj bi se vsi izpušni plini vračali v valj, dokler je temperatura okolja višja ali enaka 10 stopinjam Celzija, in ne 15 stopinjam Celzija, torej znotraj območja povprečne letne temperature v Nemčiji, ki znaša 10,4 stopinje Celzija. Poleg tega naj to sodišče ne bi navedlo, da če je temperatura okolja nižja od 10 stopinj Celzija, naj bi se stopnja vračanja izpušnih plinov samo postopoma linearno zmanjšala na 0, in sicer vse do temperature okolja –5 stopinj Celzija.
- 36 Vendar je treba opozoriti, da je v okviru postopka iz člena 267 PDEU, ki temelji na jasni ločitvi nalog med nacionalnimi sodišči in Sodiščem, zgolj nacionalno sodišče pristojno za ugotavljanje in presojo dejanskega stanja spora o glavni stvari ter za razlago in uporabo nacionalnega prava (sodba z dne 9. julija 2020, Raiffeisen Bank in BRD Groupe Société Générale, C-698/18 in C-699/18, EU:C:2020:537, točka 46).
- 37 V teh okoliščinah je treba za koristen odgovor predložitvenemu sodišču šteti, da navedeno sodišče s prvim vprašanjem v bistvu sprašuje, ali je treba člen 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007 v povezavi s členom 5(1) te uredbe razlagati tako, da je naprava, ki upoštevanje mejnih vrednosti emisij, določenih z navedeno uredbo, zagotavlja le v temperaturnem oknu, „odklopna naprava“ v smislu tega člena 3, točka 10.
- 38 V členu 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007 je „odklopna naprava“ opredeljena kot „vsak del vozila, ki zaznava temperaturo, hitrost vozila, vrtilno frekvenco motorja, uporabljeno prestavo, podtlak v polnilnem zbiralniku [sesalnem kolektorju] ali kateri koli drug parameter z namenom aktiviranja, prilagajanja, zakasnitve ali prekinitve delovanja katerega koli dela sistema za uravnavanje emisij, ki zmanjšuje učinkovitost sistema za uravnavanje emisij pod pogoji, pričakovanimi pri normalnem delovanju vozila in pri normalni uporabi“.
- 39 Sodišče je razsodilo, da ima pojem „del vozila“ zaradi take opredelitve odklopne naprave širok obseg, ki zajema tako mehanske dele kot elektronske elemente, ki krmilijo aktivacijo takih delov, ker vplivajo na delovanje sistema za uravnavanje emisij in zmanjšujejo njegovo učinkovitost (sodba z dne 17. decembra 2020, CLCV in drugi (Odklopna naprava na dizelskem motorju), C-693/18, EU:C:2020:1040, točka 64).
- 40 Sodišče je prav tako razsodilo, da pojem „sistem za uravnavanje emisij“ v smislu člena 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007 zajema tako tehnologije in tako imenovano strategijo „naknadne obdelave izpušnih plinov“, ki emisije zmanjšujejo naknadno, torej po njihovem nastanku, kot tudi tiste,

ki – tako kot sistem EGR – emisije zmanjšujejo predhodno, torej ob njihovem nastanku (sodba z dne 17. decembra 2020, CLCV in drugi (Odklopna naprava na dizelskem motorju), C-693/18, EU:C:2020:1040, točka 90).

- 41 V obravnavanem primeru je iz predložitvene odločbe razvidno, da je zadevno vozilo opremljeno z ventilom EGR in programsko opremo, vgrajeno v krmilno enoto motorja. Ta ventil je ena od tehnologij, ki jih proizvajalci avtomobilov uporabljajo za uravnavanje in zmanjševanje emisij dušikovega oksida (NOx), ki nastanejo zaradi nepopolnega izgorevanja goriva. Učinkovitost sistema za zmanjševanje onesnaževanja je odvisna od odprtosti ventila EGR, ki mu ukaze pošilja zgoraj navedena programska oprema. Zunaj temperaturnega okna iz točke 24 te sodbe, določenega s posodobitvijo navedene programske opreme, se stopnja vračanja izpušnih plinov linearno zmanjša na 0, kar privede do preseganja mejnih vrednosti emisij, ki so za dušikov oksid (NOx) določene z Uredbo št. 715/2007.
- 42 Tako programska oprema iz postopka v glavni stvari, ki je programirana glede na temperaturno okno, zaznava temperaturo zraka in nadmorsko višino vožnje, „zaradi aktiviranja, prilagajanja, zakasnitve ali prekinitve delovanja katerega koli dela sistema za uravnavanje emisij“ v smislu člena 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007.
- 43 Zato je taka programska oprema, ker vpliva na delovanje sistema za uravnavanje emisij in zmanjšuje njegovo učinkovitost, „del vozila“ v smislu te določbe (glej v tem smislu sodbo z dne 17. decembra 2020, CLCV in drugi (Odklopna naprava na dizelskem motorju), C-693/18, EU:C:2020:1040, točka 66).
- 44 Za ugotovitev, ali je programska oprema iz postopka v glavni stvari odklopna naprava v smislu člena 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007, je treba preučiti še, ali ta programska oprema zmanjšuje učinkovitost sistema za uravnavanje emisij „pod pogoji, pričakovanimi pri normalnem delovanju vozila in pri normalni uporabi“.
- 45 Uredba št. 715/2007 ne opredeljuje pojma „normaln[o] delovanj[e] vozila in [...] normaln[a] uporab[a]“ in ne napotuje na pravo držav članic za določitev pomena in obsega tega pojma.
- 46 Zato gre za pojem prava Unije, ki ga je treba v vsej Evropski uniji razlagati avtonomno in enotno, pri čemer se ne upošteva zgolj besedilo določb, v katere je ta pojem umeščen, ampak tudi sobesedilo teh določb in cilj, ki mu sledijo (glej po analogiji sodbo z dne 26. januarja 2021, Hessischer Rundfunk, C-422/19 in C-423/19, EU:C:2021:63, točka 45).
- 47 Kot je razvidno iz samega člena 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007, pojem „normaln[o] delovanj[e] vozila in [...] normaln[a] uporab[a]“ napotuje na uporabo vozila v normalnih voznih pogojih, torej ne le – kot v bistvu trdi družba Volkswagen v pisnem stališču – na uporabo tega vozila v pogojih, določenih za homologacijski test iz točke 22 te sodbe, ki se je uporabljal v času dejanskega stanja iz spora o glavni stvari, ki se opravi v laboratoriju in je sestavljen iz štirih zaporednih mestnih ciklov, ki jim sledi en izvenmestni cikel. Ta pojem tako napotuje na uporabo tega vozila v dejanskih voznih pogojih, ki običajno obstajajo na ozemlju Unije (glej v tem smislu sodbo z dne 17. decembra 2020, CLCV in drugi (Odklopna naprava na dizelskem motorju), C-693/18, EU:C:2020:1040, točki 96 in 101). Cikli testiranja emisij iz vozil v homologacijskem postopku namreč ne temeljijo na dejanskih okoliščinah vožnje (glej v tem smislu sodbo z dne 17. decembra 2020, CLCV in drugi (Odklopna naprava na dizelskem motorju), C-693/18, EU:C:2020:1040, točka 92).

- 48 To razlago potrjuje sobesedilo, v katero je umeščen člen 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007. V skladu s členom 4(2) te uredbe morajo namreč tehnični ukrepi, ki jih izvede proizvajalec, med drugim zagotavljati, da se emisije iz izpušne cevi v skladu s to uredbo učinkovito omejujejo v celotni običajni življenjski dobi vozil v uporabi v normalnih pogojih. Poleg tega člen 5(1) te uredbe določa, da mora proizvajalec vozila opremiti tako, da sestavni deli, ki lahko vplivajo na emisije, kakršen je programska oprema iz postopka v glavni stvari, med normalno uporabo vozilom omogočajo, da so skladna z mejnimi vrednostmi emisij iz navedene uredbe in njenih izvedbenih ukrepov (sodba z dne 17. decembra 2020, CLCV in drugi (Odklopna naprava na dizelskem motorju), C-693/18, EU:C:2020:1040, točka 97).
- 49 Iz teh določb pa ni razviden noben element, na podlagi katerega bi bilo mogoče razlikovati med delovanjem naprave, kakršna je programska oprema iz postopka v glavni stvari, v fazi homologacijskega testa in med vožnjo v normalnih pogojih uporabe vozil. Nasprotno, namestitev naprave, ki bi zagotavljanje izpolnjevanja zakonskih mejnih vrednosti emisij, določenih z Uredbo št. 715/2007, omogočala zgolj v fazi homologacijskega testa, čeprav ta testna faza ne omogoča reprodukcije normalnih pogojev uporabe vozila, bi bila v nasprotju z obveznostjo zagotavljanja učinkovitega omejevanja emisij v takih pogojih uporabe (glej v tem smislu sodbo z dne 17. decembra 2020, CLCV in drugi (Odklopna naprava na dizelskem motorju), C-693/18, EU:C:2020:1040, točki 97 in 98). Enako velja za namestitev naprave, ki bi to izpolnjevanje zagotavljala le v okviru temperaturnega okna, ki sicer zajema pogoje, v katerih se opravi faza homologacijskega testa, vendar ne ustreza normalnim voznim pogojem, kot so opredeljeni v točki 47 te sodbe.
- 50 Razlaga iz točke 40 te sodbe, v skladu s katero pojem „normaln[o] delovanj[e] vozila in [...] normaln[a] uporab[a]“ napotuje na uporabo vozila v normalnih voznih pogojih, kakršni običajno obstajajo na ozemlju Unije, je potrjena tudi s ciljem, ki mu sledi Uredba št. 715/2007, ki je, kot je razvidno iz uvodnih izjav 1 in 6 te uredbe, zagotavljanje visoke ravni varstva okolja in, natančneje, znatno zmanjšanje emisij dušikovega oksida (NOx) dizelskih vozil za izboljšanje kakovosti zraka in upoštevanje mejnih vrednosti za onesnaževala (glej v tem smislu sodbo z dne 17. decembra 2020, CLCV in drugi (Odklopna naprava na dizelskem motorju), C-693/18, EU:C:2020:1040, točke 67, 86 in 87).
- 51 Glede vprašanja, ali programska oprema, kakršna je ta iz postopka v glavni stvari, zmanjšuje učinkovitost sistema za uravnavanje emisij v normalnih voznih pogojih, ni sporno, da so temperature okolja pod 15 stopinjami Celzija in vožnja po cestah na nadmorski višini nad 1000 metrov običajne na ozemlju Unije.
- 52 Poleg tega je treba poudariti, da Uredba št. 692/2008, ki se uporablja za dejansko stanje iz postopka v glavni stvari in ki v skladu s svojim členom 1 določa ukrepe za izvajanje členov 4, 5 in 8 Uredbe št. 715/2007, v členu 3(9), drugi pododstavek, določa, da proizvajalci homologacijskemu organu predložijo informacije, ki kažejo, da naprava za naknadno obdelavo dušikovih oksidov (NOx) doseže dovolj visoko temperaturo za učinkovito delovanje v 400 sekundah po hladnem zagonu pri –7 stopinjah Celzija. V skladu s tem členom 3(9), peti pododstavek, homologacijski organ ne podeli homologacije, če so predložene informacije nezadostne, da bi pokazale, da naprava za naknadno obdelavo dejansko doseže dovolj visoko temperaturo za učinkovito delovanje v navedenem času. Zadnji navedena določba potrjuje razlago, da je treba mejne vrednosti emisij iz Uredbe št. 715/2007 upoštevati, če so temperature znatno nižje od 15 stopinj Celzija.

- 53 Zato je treba ugotoviti, da programska oprema, kakršna je ta iz postopka v glavni stvari, zmanjšuje učinkovitost sistema za uravnavanje emisij „pod pogoji, pričakovanimi pri normalnem delovanju vozila in pri normalni uporabi“ v smislu člena 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007, in da je torej odklopna naprava v smislu te določbe.
- 54 Zato je treba na prvo vprašanje odgovoriti, da je treba člen 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007 v povezavi s členom 5(1) te uredbe razlagati tako, da je naprava, ki upoštevanje mejnih vrednosti emisij, določenih z navedeno uredbo, zagotavlja le v temperaturnem oknu, „odklopna naprava“ v smislu tega člena 3, točka 10.

### ***Drugo in tretje vprašanje***

#### *Dopustnost*

- 55 IR trdi, da je drugo vprašanje – s katerim predložitveno sodišče sprašuje, ali okoliščina, da je naprava, kakršna je temperaturno okno, potrebna zaradi zaščite motorja pred okvarami, vpliva na dovoljenost take naprave – hipotetično, ker je to sodišče navedlo, da ni moglo ugotoviti, ali je temperaturno okno potrebno zaradi zaščite motorja zadevnega vozila pred okvarami.
- 56 Opozoriti je treba, da je v skladu z ustaljeno sodno prakso v okviru sodelovanja med Sodiščem in nacionalnimi sodišči, ki ga določa člen 267 PDEU, le nacionalno sodišče, ki odloča o sporu in ki mora prevzeti odgovornost za sodno odločitev, pristojno, da ob upoštevanju posebnosti zadeve presodi potrebo po izdaji predhodne odločbe, da bi lahko izdalo sodbo, in upoštevnost vprašanj, ki jih predloži Sodišču. Zato je Sodišče, kadar se predložena vprašanja nanašajo na razlago prava Unije, načeloma dolžno odločiti (sodba z dne 24. novembra 2020, Openbaar Ministerie (Ponarejanje listin), C-510/19, EU:C:2020:953, točka 25 in navedena sodna praksa).
- 57 Iz tega sledi, da za vprašanja, ki se nanašajo na pravo Unije, velja domneva upoštevnosti. Sodišče lahko zavrne odločanje o vprašanju za predhodno odločanje, ki ga postavi nacionalno sodišče, le takrat, kadar je očitno, da zahtevana razlaga prava Unije nima nikakršne zveze z dejanskim stanjem ali predmetom spora o glavni stvari, kadar gre za hipotetičen problem oziroma kadar Sodišče nima na voljo dejanskih in pravnih elementov, ki so potrebni, da bi lahko na postavljena vprašanja podalo koristne odgovore (sodba z dne 24. novembra 2020, Openbaar Ministerie (Ponarejanje listin), C-510/19, EU:C:2020:953, točka 26 in navedena sodna praksa).
- 58 V obravnavanem primeru je res, da predložitveno sodišče v predlogu za sprejetje predhodne odločbe navaja, da ni mogoče ugotoviti, ali je temperaturno okno potrebno zaradi zaščite motorja zadevnega vozila pred okvarami.
- 59 Vendar je iz tega predloga razvidno tudi, da predložitveno sodišče z drugim in tretjim vprašanjem, ki ju je treba obravnavati skupaj, izraža dvome glede razlage člena 5(2)(a) Uredbe št. 715/2007, ki določa, da se prepoved uporabe odklopnih naprav, ki zmanjšujejo učinkovitost sistemov za uravnavanje emisij, ne uporablja, če „je potreba po napravi upravičena zaradi zaščite motorja pred okvarami ali poškodbami in varnega delovanja vozila“.
- 60 V teh okoliščinah ni očitno, da razlaga člena 5(2) (a) Uredbe št. 715/2007, za katero je zaprosilo navedeno sodišče, nima nobene zveze z dejanskim stanjem ali predmetom spora o glavni stvari ali da se nanaša na hipotetičen problem.

61 Drugo in tretje vprašanje sta zato dopustni.

*Vsebinska presoja*

- 62 Predložitveno sodišče z drugim in tretjim vprašanjem v bistvu sprašuje, ali je treba člen 5(2)(a) Uredbe št. 715/2007 razlagati tako, da je odklopna naprava, ki upoštevanje mejnih vrednosti emisij, določenih s to uredbo, zagotavlja le v temperaturnem oknu, lahko zajeta z izjemo od prepovedi uporabe takih naprav iz te določbe, če je namen te naprave varstvo ventila EGR.
- 63 Ker določa izjemo od prepovedi uporabe odklopnih naprav, ki zmanjšujejo učinkovitost sistemov za uravnavanje emisij, je treba to določbo razlagati ozko (glej v tem smislu sodbo z dne 17. decembra 2020, CLCV in drugi (Odklopna naprava na dizelskem motorju), C-693/18, EU:C:2020:1040, točki 111 in 112).
- 64 Najprej, glede pojma „motor“ iz člena 5(2)(a) Uredbe št. 715/2007, kot je generalni pravobranilec navedel v točkah 118 in 119 sklepnih predlogov, se v Prilogi I k Uredbi št. 692/2008 izrecno razlikuje med motorjem in sistemom za uravnavanje onesnaževanja. Zahteve glede „[m]otorja“ so namreč vsebovane v točki 3.3.1.2 te priloge, medtem ko so zahteve glede „[p]arametrov sistema za uravnavanje onesnaževanja“ vsebovane v točki 3.3.1.3 navedene priloge. Zadnjenavedena točka, (c), izrecno vključuje filtre za trdne delce in vračanje izpušnih plinov. Zato je ventil EGR, ki ob odprtju omogoča, da izpušni plini prehajajo skozi sesalni kolektor, kjer še drugič zgorijo, sestavni del, ki je ločen od motorja. Ta ventil je namreč nameščen pri izpustu motorja, po izpušnem kolektorju.
- 65 Dalje, v zvezi s pojmom „nesreča“ in „okvara“ iz člena 5(2)(a) Uredbe št. 715/2007 je Sodišče razsodilo, da mora za to, da bi bila utemeljena v skladu s to določbo, odklopna naprava, ki zmanjšuje učinkovitost sistema za uravnavanje emisij, omogočati zaščito motorja pred nenadno in izjemno škodo (sodba z dne 17. decembra 2020, CLCV in drugi (Odklopna naprava na dizelskem motorju), C-693/18, EU:C:2020:1040, točka 109).
- 66 Nalaganja oblog na motorju in njegovega staranja torej ni mogoče šteti za „poškodbo“ ali „okvaro“ v smislu navedene določbe, ker je to načeloma predvidljivo in neločljivo povezano z običajnim delovanjem vozila (sodba z dne 17. decembra 2020, CLCV in drugi (Odklopna naprava na dizelskem motorju), C-693/18, EU:C:2020:1040, točka 110).
- 67 Ta razlaga je potrjena s ciljem Uredbe št. 715/2007, ki je, kot je bilo poudarjeno v točki 43 te sodbe, zagotoviti visoko raven varstva okolja in izboljšati kakovost zraka v Uniji, kar pomeni dejansko zmanjšanje emisij dušikovega oksida (NO<sub>x</sub>) v celotni običajni življenjski dobi vozil. Prepoved iz člena 5(2)(a) navedene uredbe bi namreč izgubila ves pomen in polni učinek, če bi proizvajalci smeli vozila opremljati s takimi odklopnimi napravami z edinim ciljem zaščite motorja pred nalaganjem oblog in staranjem (sodba z dne 17. decembra 2020, CLCV in drugi (Odklopna naprava na dizelskem motorju), C-693/18, EU:C:2020:1040, točka 113).
- 68 Zato lahko le neposredno tveganje okvare ali poškodbe motorja, ki povzroči konkretno nevarnost pri vožnji vozila, upraviči uporabo odklopne naprave v skladu s členom 5(2)(a) Uredbe št. 715/2007.

- 69 Razlage izraza „okvara“, ki jo je Sodišče podalo v sodbi z dne 17. decembra 2020, CLCV in drugi (Odklopna naprava na dizelskem motorju) (C-693/18, EU:C:2020:1040), ne omaja trditve nemške vlade in družbe Volkswagen, da iz angleške („*damage*“) in nemške („*Beschädigung*“) različice tega izraza izhajata, da navedeni izraz ne zajema le nenadnih in nepredvidljivih dogodkov.
- 70 Na eni strani namreč, kot je v bistvu navedel generalni pravobranilec v točki 115 sklepnih predlogov, čeprav v nasprotju z opredelitvijo tega izraza v francoščini njegova opredelitev v angleščini in nemščini ne pomeni nujno, da je okvara posledica „nenadnega“ dogodka, to ne ovrže razlage izraza „okvara“, ki jo je podalo Sodišče. Na drugi strani je treba opozoriti, da ozka razlaga, ki jo je sprejelo Sodišče, temelji na razlogih, navedenih v točkah 64 in 68 te sodbe.
- 71 Vendar nemška vlada in družba Volkswagen trdita, da je zadevna odklopna naprava upravičena, ker lahko pri prenizkih ali previsokih temperaturah pri vračanju izpušnih plinov v valj nastanejo obloge in tako povzročijo slabo delovanje ventila EGR, in sicer na primer tako, da se ventil ne odpre ali ne zapre več pravilno ali da se celo popolnoma zamaši. Poškodovan ali slabo delujoč ventil EGR pa naj bi lahko povzročil okvare samega motorja in med drugim povzročil izgubo moči vozila. Poleg tega naj ne bi bilo mogoče predvideti in izračunati, kdaj naj bi bil dosežen prag za odpoved ventila EGR, saj se lahko ta prag preseže nenadoma in nepredvidljivo, tudi če bi se ta ventil redno vzdrževal. Nenadna in nepredvidljiva izguba moči vozila naj bi vplivala na varno delovanje vozila, tako da bi se na primer znatno povečalo tveganje hude prometne nesreče pri prehitevanju.
- 72 Družba Volkswagen poleg tega trdi, da lahko nalaganje oblog na dele sistema za vračanje izpušnih plinov v valj zaradi povzročitve napake v delovanju ventila EGR, ki lahko gre vse do njegove zamašitve, povzroči zgorevanje filtra za trdne delce in požar motorja ali posledično celo požar celotnega vozila, kar bi ogrozilo varno delovanje vozila.
- 73 V zvezi s tem je treba poudariti, da je iz samega člena 5(2)(a) Uredbe št. 715/2007 razvidno, da mora biti potreba po odklopni napravi, da bi bila zajeta z izjemo iz te določbe, upravičena ne le zaradi zaščite motorja pred okvarami ali poškodbami, ampak tudi zaradi varnega delovanja vozila. Kot je namreč generalni pravobranilec navedel v točki 106 sklepnih predlogov, je treba, ker je v tej določbi uporabljen veznik „in“, navedeno določbo razlagati tako, da sta pogoja, ki ju določa, kumulativna.
- 74 Zato in ob upoštevanju ozke razlage, ki jo je, kot je bilo poudarjeno v točki 63 te sodbe, treba sprejeti za to izjemo, je mogoče na podlagi te izjeme odklopno napravo, kakršna je ta iz postopka v glavni stvari, upravičiti le, če se dokaže, da je ta naprava strogo potrebna za preprečevanje tako hudega neposrednega tveganja okvare ali poškodbe motorja – ki nastane zaradi napake dela sistema za vračanje izpušnih plinov v valj – ki povzroča konkretno nevarnost pri vožnji vozila, opremljenega z navedeno napravo. Kot je generalni pravobranilec poudaril v točki 126 sklepnih predlogov, pa je tako preverjanje zajeto s preučitvijo dejanskega stanja iz spora v glavni stvari, za katero je pristojno predložitveno sodišče.
- 75 Poleg tega, čeprav je res, da člen 5(2)(a) Uredbe št. 715/2007 za uporabo izjeme iz te določbe formalno ne določa drugih pogojev, bi bila odklopna naprava, ki bi morala, da bi bil motor zaščiten pred okvarami ali poškodbami in da bi se zagotovilo varno delovanje vozila, v normalnih pogojih vožnje delovati v večjem delu leta, očitno v nasprotju s ciljem, ki mu sledi ta uredba in od katerega je v skladu z navedeno določbo dovoljeno odstopati le v zelo posebnih okoliščinah, in bi pomenila nesorazmerno kršitev samega načela omejevanja emisij dušikovega oksida (NOx) iz vozil.

- 76 Ob upoštevanju ozke razlage tega člena 5(2)(a) take odklopne naprave zato ni mogoče upravičiti na podlagi te določbe.
- 77 Če bi se dopustilo, da bi bila odklopna naprava, kakršna je opisana v točki 63 te sodbe, zajeta z izjemo iz člena 5(2)(a) te uredbe, bi to povzročilo, da bi se ta izjema v večjem delu leta uporabljala v dejanskih pogojih vožnje, ki prevladujejo na ozemlju Unije, tako da bi se lahko načelo prepovedi takih odklopnih naprav iz člena 5(2) navedene uredbe v praksi uporabljalo manj pogosto, kot navedena izjema.
- 78 Družba Volkswagen in nemška vlada poleg tega trdita, da se s pojmom „potreba“ po odklopni napravi ne zahteva najboljše razpoložljiva tehnika in da je treba pri presoji, ali je ta potreba upravičena zaradi zaščite motorja in varnega delovanja vozila v smislu člena 5(2)(a) Uredbe št. 715/2007, upoštevati stanje tehnike na dan ES-homologacije. Vendar naj ne bi bilo sporno, da uporaba sistema EGR, ki deluje po temperaturnem oknu v različnem obsegu glede na datum homologacije, ustreza stanju tehnike. Poleg tega naj bi bilo treba pri razlagi izraza „potreba“ iz te določbe upoštevati nujnost tehtanja interesov v okoljskih zadevah z ekonomskimi interesi proizvajalcev.
- 79 V zvezi s tem je treba poudariti, kot je generalni pravobranilec navedel v točki 129 sklepnih predlogov, prvič, da iz uvodne izjave 7 Uredbe št. 715/2007 izhaja, da je zakonodajalec Unije, ko je določil mejne vrednosti emisij onesnaževal, upošteval interese proizvajalcev in zlasti stroške za podjetja zaradi upoštevanja teh vrednosti. Tako se morajo proizvajalci prilagoditi in uporabiti ustrezne tehnične naprave za upoštevanje navedenih vrednosti, saj ta uredba nikakor ne nalaga uporabe določene tehnologije.
- 80 Na drugi strani, kot je bilo navedeno v točki 67 te sodbe, cilj Uredbe št. 715/2007, ki je zagotoviti visoko raven varstva okolja in izboljšati kakovost zraka v Uniji, pomeni dejansko zmanjšanje emisij dušikovega oksida (NOx) v celotni običajni življenjski dobi vozil (sodba z dne 17. decembra 2020, CLCV in drugi (Odklopna naprava na dizelskem motorju), C-693/18, EU:C:2020:1040, točka 113). Če pa bi se odklopna naprava na podlagi člena 5(2)(a) te uredbe dovolila zgolj zato, ker so na primer stroški raziskav visoki, ker je tehnična naprava draga ali ker je vzdrževanje vozila za uporabnika pogostejše in dražje, bi to ogrozilo ta cilj.
- 81 V teh okoliščinah in ob upoštevanju, da je treba to določbo, kot je bilo opozorjeno v točkah 63 in 74 te sodbe, razlagati ozko, je treba šteti, da „potreba“ po odklopni napravi v smislu navedene določbe obstaja le, če ob ES-homologaciji te naprave ali vozila, ki je opremljeno s to napravo, nobena druga tehnična rešitev ne omogoča preprečitve neposrednega tveganja okvare ali poškodbe motorja, ki povzroča konkretno nevarnost pri vožnji vozila.
- 82 Zato je treba na drugo in tretje vprašanje odgovoriti, da je treba člen 5(2)(a) Uredbe št. 715/2007 razlagati tako, da odklopna naprava, ki upoštevanje mejnih vrednosti emisij, določenih s to uredbo, zagotavlja le v temperaturnem oknu, ne more biti zajeta z izjemo od prepovedi uporabe takih naprav iz te določbe zgolj zato, ker je namen te naprave varstvo ventila EGR, razen če se dokaže, da je navedena naprava strogo potrebna za preprečevanje tako hudega neposrednega tveganja okvare ali poškodbe motorja – ki nastane zaradi napake tega dela – ki povzroča konkretno nevarnost pri vožnji vozila, opremljenega z isto napravo. Z izjemo iz člena 5(2)(a) Uredbe št. 715/2007 nikakor ne more biti zajeta odklopna naprava, ki bi morala, da bi bil motor zaščiten pred okvarami ali poškodbami in da bi se zagotovilo varno delovanje vozila, v normalnih pogojih vožnje delovati v večjem delu leta.

### *Četrto vprašanje*

- 83 V skladu s sodno prakso, navedeno v točki 33 te sodbe, in ob upoštevanju navedb v predlogu za sprejetje predhodne odločbe je treba za koristen odgovor predložitvenemu sodišču šteti, da to sodišče s četrtem vprašanjem v bistvu sprašuje, ali je člen 5(1) in (2) Uredbe št. 715/2007 v povezavi s členom 3, točka 10, te uredbe treba razlagati tako, da je okoliščina, da je bila odklopna naprava v smislu zadnjenavedene določbe vgrajena po začetku uporabe vozila, ob popravilu v smislu člena 3(2) Direktive 1999/44, upoštevana za presojo, ali je uporaba te naprave na podlagi tega člena 5(2) prepovedana.

### *Dopustnost*

- 84 Nemška vlada meni, da to vprašanje ni dopustno, ker v predložitveni odločbi niso navedeni razlogi, iz katerih bi bil odgovor na tako vprašanje potreben za rešitev spora o glavni stvari.
- 85 V obravnavanem primeru ni očitno, da četrto vprašanje spada med primere, naštete v točki 57 te sodbe, v katerih lahko Sodišče zavrne odločanje o vprašanju za predhodno odločanje.
- 86 Nasprotno, iz predloga za sprejetje predhodne odločbe je na eni strani razvidno, da je bil cilj namestitve zadevne odklopne naprave odprava nedopustnosti sistema preklapljanja in izpolnitev zahtev Uredbe št. 715/2007 s popravilom, na drugi strani pa, da predložitveno sodišče meni, da je treba ugotoviti, ali okoliščina, da vozilo ob začetku njegove uporabe ni bilo opremljeno z zadevno odklopno napravo, vpliva na presojo skladnosti te naprave s to uredbo.
- 87 Četrto vprašanje je zato dopustno.

### *Vsebinska presoja*

- 88 Niti iz člena 5(2) Uredbe št. 715/2007, ki določa, da je uporaba odklopnih naprav, ki zmanjšujejo učinkovitost sistemov za uravnavanje emisij, razen nekaterih izjem prepovedana, niti iz člena 3, točka 10, te uredbe, ki opredeljuje pojem „odklopna naprava“, ne izhaja, da je treba za presojo, ali je uporaba te naprave prepovedana, razlikovati med tem, ali je taka naprava vgrajena v fazi proizvodnje vozila ali šele po začetku njegove uporabe, zlasti po popravilu v smislu člena 3(2) Direktive 1999/44.
- 89 Ta razlaga je, kot je generalni pravobranilec navedel v točkah 137 in 138 sklepnih predlogov, podprta s sobesedilom, v katero sta umeščeni ti določbi Uredbe št. 715/2007, in ciljem, ki mu ta uredba sledi.
- 90 Na eni strani je namreč treba v zvezi s sobesedilom navedenih določb navesti, da morajo proizvajalci v skladu s členom 4(1), prvi pododstavek, drugi stavek, Uredbe št. 715/2007 dokazati, da so vse nove nadomestne naprave za uravnavanje onesnaževanja, ki jih je treba homologirati in ki se prodajo ali začnejo uporabljati v Uniji, homologirane v skladu s to uredbo in njenimi izvedbenimi ukrepi. Ta člen 4(1), drugi pododstavek, določa, da ta obveznost vključuje izpolnjevanje zahtev glede mejnih vrednosti emisij, določenih v Prilogi I k navedeni uredbi in izvedbenih ukrepov iz člena 5 iste uredbe.



- 91 Poleg tega člen 10(1) Uredbe št. 692/2008 določa, da „[p]roizvajalec zagotovi, da so nadomestne naprave za uravnavanje onesnaževanja namenjene namestitvi na ES-homologirana vozila, zajeta v okviru Uredbe [št. 715/2007], ES-homologirane kot samostojne tehnične enote v smislu člena 10(2) Direktive [2007/46], v skladu s členom 12, členom 13 in Prilogo XIII k tej uredbi“.
- 92 Iz teh določb uredb št. 715/2007 in št. 692/2008 izhaja, da morajo naprave za uravnavanje onesnaževanja obveznosti, določene z Uredbo št. 715/2007, izpolnjevati ne glede na to, ali so nameščene že izvorno ali po začetku uporabe vozila.
- 93 Poleg tega bi bilo to, da bi se proizvajalcem vozil po začetku uporabe vozila dovolila vgradnja odklopne naprave, ki ne izpolnjuje teh obveznosti, v nasprotju s ciljem, ki mu sledi Uredba št. 715/2007, na katerega je opozorjeno v točki 50 te sodbe in ki je zagotavljanje visoke ravni varstva okolja in, natančneje, znatno zmanjšanje emisij dušikovega oksida (NOx) dizelskih vozil za izboljšanje kakovosti zraka in upoštevanje mejnih vrednosti za onesnaževala.
- 94 Zato je treba na četrto vprašanje odgovoriti, da je treba člen 5(1) in (2) Uredbe št. 715/2007 v povezavi s členom 3, točka 10, te uredbe razlagati tako, da okoliščina, da je bila odklopna naprava v smislu zadnjenavedene določbe vgrajena po začetku uporabe vozila, ob popravilu v smislu člena 3(2) Direktive 1999/44, ni upoštevana za presojo, ali je uporaba te naprave na podlagi tega člena 5(2) prepovedana.

## **Stroški**

- 95 Ker je ta postopek za stranki v postopku v glavni stvari ena od stopenj v postopku pred predložitvenim sodiščem, to odloči o stroških. Stroški za predložitev stališč Sodišču, ki niso stroški omenjenih strank, se ne povrnejo.

Iz teh razlogov je Sodišče (veliki senat) razsodilo:

- Člen 3, točka 10, Uredbe Evropskega parlamenta in Sveta (ES) št. 715/2007 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 v povezavi s členom 5(1) te uredbe je treba razlagati tako, da je naprava, ki upoštevanje mejnih vrednosti emisij, določenih z navedeno uredbo, zagotavlja le ob zunanji temperaturi med 15 in 33 stopinj Celzija in na nadmorski višini vožnje pod 1000 metrov, „odklopna naprava“ v smislu tega člena 3, točka 10.**
- Člen 5(2)(a) Uredbe št. 715/2007 je treba razlagati tako, da odklopna naprava, ki upoštevanje mejnih vrednosti emisij, določenih s to uredbo, zagotavlja le ob zunanji temperaturi med 15 in 33 stopinjami Celzija in na nadmorski višini vožnje pod 1000 metrov, ne more biti zajeta z izjemo od prepovedi takih naprav iz te določbe zgolj zato, ker je namen te naprave varstvo ventila za vračanje izpušnih plinov v valj, razen če se dokaže, da je navedena naprava strogo potrebna za preprečevanje tako hudega neposrednega tveganja okvare ali poškodbe motorja – ki nastane zaradi napake tega dela – ki povzroča konkretno nevarnost pri vožnji vozila, opremljenega z isto napravo. Z izjemo iz člena 5(2)(a) Uredbe št. 715/2007 nikakor ne more biti zajeta odklopna naprava, ki bi morala, da bi bil motor zaščiten pred okvarami ali poškodbami in da bi se zagotovilo varno delovanje vozila, v normalnih pogojih vožnje delovati v večjem delu leta.**

- 3. Člen 5(1) in (2) Uredbe št. 715/2007 v povezavi s členom 3, točka 10, te uredbe je treba razlagati tako, da okoliščina, da je bila odklopna naprava v smislu zadnjenavedene določbe vgrajena po začetku uporabe vozila, ob popravilu v smislu člena 3(2) Direktive 1999/44/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. maja 1999 o nekaterih vidikih prodaje potrošniškega blaga in z njim povezanih garancij, ni upoštevna za presojo, ali je uporaba te naprave na podlagi tega člena 5(2) prepovedana.**

Podpisi