



## 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 5(2) – Odklopna naprava – Motorna vozila – Dizelski motor – 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 – Varstvo potrošnikov – Direktiva 1999/44/ES – Prodaja potrošniškega blaga in z njim povezane garancije – Člen 2(2)(d) – Pojem ‚blago, ki ima kakovost in lastnosti, ki so običajne za blago iste vrste in jih potrošnik lahko razumno pričakuje, ob upoštevanju vrste blaga‘ – Vozilo, za katero velja ES-homologacija – Člen 3(6) – Pojem ‚neskladnost manjšega pomena‘“

V zadevi C-145/20,

katere predmet je predlog za sprejetje predhodne odločbe na podlagi člena 267 PDEU, ki ga je vložilo Oberster Gerichtshof (vrhovno sodišče, Avstrija) z odločbo z dne 17. marca 2020, ki je na Sodišče prispela 24. marca 2020, v postopku

**DS**

proti

**Porsche Inter Auto GmbH & Co. KG,**

**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,

\* Jezik postopka: nemščina.

ob upoštevanju stališč, ki so jih predložili:

- za DS M. Poduschka, Rechtsanwalt,
- za Porsche Inter Auto GmbH & Co. KG in 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, P. Schroeder, 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, M. Noll-Ehlers in N. Ruiz García, agenti,

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 5(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 2(2)(d) in člena 3(6) 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 DS in družbama Porsche Inter Auto GmbH & Co. KG in 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 med drugim glede na zaznano temperaturo.

### **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 datum spora o glavni stvari se za ta spor vseeno uporablja Direktiva 1999/44.

4 V uvodnih izjavah 1 in od 10 do 12 Direktive 1999/44 je bilo navedeno:

„(1) ker člen 153(1) in (3) [ES] določa, da mora Skupnost z ukrepi, ki jih sprejme po členu 95 [ES], prispevati k doseganju visoke ravni varstva potrošnikov;

[...]

(10) ker morajo imeti potrošniki v primeru neskladnosti blaga s pogodbo pravico zahtevati neodplačno vzpostavitev skladnosti blaga s pogodbo, pri čemer lahko izbirajo med popravilom ali zamenjavo blaga, v nasprotnem primeru pa morajo imeti pravico do znižanja kupnine ali odstopa od pogodb;

(11) ker lahko potrošnik od prodajalca najprej zahteva popravilo ali zamenjavo blaga, razen če bi bila ta sredstva nemogoča ali nesorazmerna; ker je treba objektivno določiti, ali je sredstvo nesorazmerno; ker je sredstvo nesorazmerno, če v primerjavi z drugim sredstvom povzroči nesorazmerne stroške; ker je pri določitvi nesorazmernosti stroškov odločilno, ali so stroški znatno višji kakor pri drugem sredstvu;

(12) ker lahko prodajalec v primeru neskladnosti blaga s pogodbo za dosego sporazumnega dogovora potrošniku vedno ponudi vsako razpoložljivo sredstvo; ker lahko potrošnik odloči, ali bo tak predlog sprejel ali zavrnil“.

5 Člen 1(2)(f) te direktive je določal:

„V tej direktivi:

[...]

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

6 Člen 2 navedene direktive, naslovljen „Skladnost s pogodbo“, je v odstavkih od 1 do 3 določal:

„1. Prodajalec mora potrošniku dobaviti blago v skladu s prodajno pogodbo.

2. „Domneva se, da je potrošniško blago v skladu s pogodbo, če:

(a) je v skladu z opisom, ki ga je dal prodajalec, in ima lastnosti blaga, ki ga je prodajalec predložil kot vzorec ali model;

(b) je primerno za poseben namen, za katerega ga potrošnik zahteva ter s katerim je seznanil prodajalca ob sklenitvi pogodbe in je prodajalec s tem soglašal;

(c) je primerno za namene, za katere se blago iste vrste običajno uporablja;

(d) ima kakovost in lastnosti, ki so običajne za blago iste vrste in jih potrošnik lahko razumno pričakuje, ob upoštevanju vrste blaga ter vsake javne izjave prodajalca, proizvajalca ali njegovega zastopnika, zlasti v oglasu ali pri etiketiranju blaga, glede posebnih lastnosti blaga.

3. Za neskladnost s pogodbo v smislu tega člena ne šteje, če je bila potrošniku ob sklenitvi pogodbe neskladnost znana ali mu razumno ni mogla biti neznana ali če neskladnost izvira iz materiala, ki ga je dobavil potrošnik.“

7 Člen 3 iste 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.

3. Potrošnik lahko od prodajalca najprej zahteva neodplačno popravilo ali neodplačno zamenjavo blaga, razen če je to nemogoče ali nesorazmerno.

Sredstvo šteje za nesorazmerno, če v primerjavi z drugim sredstvom prodajalcu povzroči nesprejemljive stroške, pri čemer se upoštevajo:

- vrednost, ki bi jo blago imelo v primeru skladnosti,
- pomen neskladnosti s pogodbo

in

- vprašanje, ali bi lahko potrošnik brez znatnih neprijetnosti uporabil drugo sredstvo.

Vsako popravilo ali zamenjava mora biti opravljeno v razumnem roku in brez znatnih neprijetnosti za potrošnika, pri čemer se upoštevata vrsto blaga in namen, za katerega je potrošnik blago zahteval.

4. Pojem ‚neodplačno‘ v odstavkih 2 in 3 zajema vse stroške, potrebne za vzpostavitev skladnosti s pogodbo, zlasti stroške pošiljanja, dela in materiala.

5. Potrošnik lahko zahteva ustrezno znižanje kupnine ali odstopi od pogodbe:

- če potrošnik ni upravičen niti do popravila niti do zamenjave,

ali

- če prodajalec ni uporabil sredstva v razumnem roku, ali

ali

- ali če prodajalec ni uporabil sredstva brez znatnih neprijetnosti za potrošnika.

6. Potrošnik ni upravičen do odstopa od pogodbe, če je neskladnost manjšega pomena.“

*Uredba št. 715/2007*

8 V uvodnih izjavah 1 in od 4 do 7 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.

[...]

(4) [...] [Z]a dosego ciljev EU glede kakovosti zraka [je] potrebno nadaljnje zmanjšanje emisij v prevoznem sektorju (zračnem, pomorskem in kopenskem prevozu), v gospodinjstvih in v energetske, kmetijskem in industrijskem sektorju. V tem okviru bi se bilo treba z nalogo zniževanja emisij vozil spoprijeti v sklopu celostne strategije. Standarda Euro 5 in Euro 6 sodita med ukrepe, ki so bili oblikovani za zmanjšanje emisij trdnih delcev in predhodnikov ozona, kot so dušikovi oksidi in ogljikovodiki.

(5) Da bi dosegli cilje EU glede kakovosti zraka, si je treba trajno prizadevati za zmanjšanje emisij iz vozil. [...]

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

(7) Pri določanju standardov glede emisij je pomembno upoštevati vpliv na trge in na konkurenčnost proizvajalcev, neposredne in posredne stroške za podjetja ter koristi, ki iz tega izhajajo, kot so spodbujanje inovacij, izboljšanje kakovosti zraka, nižji stroški zdravstva in podaljšanje življenjske dobe, kakor tudi vpliv na emisije CO<sub>2</sub> v celoti.“

9 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.“

10 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“.

11 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. [...]

[...]“

12 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.“

13 Priloga I k tej uredbi, naslovljena „Mejne vrednosti emisij“, med drugim določa mejne vrednosti emisij dušikovega oksida (NO<sub>x</sub>).

*Uredba št. 692/2008*

14 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.

- 15 Člen 10 Uredbe št. 692/2008, 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.

Za namene te uredbe se katalizatorji in filtri za delce obravnavajo kot naprave za uravnavanje onesnaževanja.

[...]“

- 16 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:

(a) Katalizatorji in filtri za trdne delce:

[...]

[...]

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

z vračanjem ali brez vračanja

tip (hlajeno ali nehlajeno, aktivni ali pasivni nadzor, visokotlačno ali nizkotlačno).

[...]“

*Direktiva 2007/46*

- 17 Direktiva 2007/46, kakor je bila spremenjena z Uredbo Komisije (EU) št. 1229/2012 z dne 10. decembra 2012 (UL 2012, L 353, str. 1, v nadaljevanju: Direktiva 2007/46), je bila z učinkom od 1. septembra 2020 razveljavljena z Uredbo (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. maja 2018 o odobritvi in tržnem nadzoru motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, spremembi

uredb (ES) št. 715/2007 in (ES) št. 595/2009 ter razveljavitvi Direktive 2007/46/ES (UL 2018, L 151, str. 1). Vendar se glede na čas dejanskega stanja spora o glavni stvari za ta spor še naprej uporablja ta direktiva.

18 V uvodni izjavi 3 navedene direktive je bilo navedeno:

„Tehnične zahteve za sisteme, sestavne dele, samostojne tehnične enote in vozila bi bilo treba uskladiti in opredeliti v regulativnih aktih. Ti regulativni akti bi si morali v prvi vrsti prizadevati za visoko raven varnosti v cestnem prometu, varovanja zdravja, varstva okolja, energetske učinkovitosti in zaščite pred nepooblaščenno uporabo.“

19 Člen 1 iste direktive, naslovljen „Predmet urejanja“, je določal:

„Ta direktiva vzpostavlja usklajen okvir, ki vsebuje upravne predpise in splošne tehnične zahteve za odobritev vseh novih vozil iz njenega področja uporabe, ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za ta vozila, zato da bi olajšali njihovo registracijo, prodajo in začetek uporabe v Skupnosti.

[...]

Za uporabo te direktive se v regulativnih aktih iz popolnega seznama iz Priloge IV določijo posebne tehnične zahteve o izdelavi in delovanju vozil.“

20 Člen 3 Direktive 2007/46, naslovljen „Opredelitve“, je v točkah 5 in 36 določal:

„V tej direktivi in v regulativnih aktih iz Priloge IV, razen če ni drugače določeno:

[...]

5. ‚ES-homologacija‘ pomeni postopek, s katerim država članica potrdi, da tip vozila, sistema, sestavnega dela ali samostojne tehnične enote izpolnjuje ustrezne upravne predpise in tehnične zahteve iz te direktive ali regulativnih aktov iz Priloge IV ali Priloge XI;

[...]

36. ‚certifikat o skladnosti‘ pomeni dokument iz Priloge IX, ki ga izda proizvajalec in s katerim potrjuje, da je vozilo iz serije, homologirane v skladu s to direktivo, ob izdelavi skladno z vsemi regulativnimi akti“.

21 Člen 4 te direktive, naslovljen „Obveznosti držav članic“, je določal:

„1. Države članice zagotovijo, da proizvajalci, ki zaprosijo za odobritev, izpolnjujejo vse obveznosti iz te direktive.

2. Države članiceodobrijo le tista vozila, sisteme, sestavne dele in samostojne tehnične enote, ki izpolnjujejo zahteve iz te direktive.

3. Države članice registrirajo, dovolijo prodajo ali začetek uporabe le tistih vozil, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, ki izpolnjujejo zahteve iz te direktive.

[...]“



22 Člen 8(6) navedene direktive je določal:

„Homologacijski organ nemudoma obvesti homologacijske organe drugih držav članic o zavrnitvi ali preklicu vsake homologacije vozila in razlogih za njegovo odločitev.“

23 Člen 13(1) iste direktive je določal:

„Proizvajalec državo članico, ki je podelila ES-homologacijo, nemudoma obvesti o vsaki spremembi podatkov v opisni dokumentaciji. Ta država članica v skladu s pravili, določenimi v tem poglavju, odloči, kateri postopek bo uporabila. Če je to potrebno, lahko država članica v posvetovanju s proizvajalcem odloči, da bo podelila novo ES-homologacijo.“

24 Člen 18 Direktive 2007/46, naslovljen „Certifikat o skladnosti“, je v odstavku 1 določal:

„Proizvajalec kot imetnik ES-homologacije vozila dostavi certifikat o skladnosti, ki spremlja vsako vozilo, bodisi dokončano, nedodelano ali dodelano, izdelano skladno s homologiranim tipom vozila.

[...]“

25 Člen 26 te direktive, naslovljen „Registracija, prodaja in začetek uporabe vozil“, je v odstavku 1 določal:

„Države članice brez poseganja v določbe členov 29 in 30 vozila registrirajo in dovolijo njihovo prodajo ali začetek uporabe le, če vsebujejo veljaven certifikat o skladnosti, izdan po členu 18.

[...]“

26 Priloga IV k tej direktivi, naslovljena „Zahteve za ES-homologacijo vozila“, se je v delu I, naslovljenem „Regulativni akti za ES-homologacijo vozil, izdelanih v neomejenih serijah“, sklicevala na Uredbo 715/2007, kar zadeva „[e]misije lahkih vozil (Euro 5 in 6) – dostop do informacij“.

### ***Avstrijsko pravo***

27 Člen 922(1) Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (splošni civilni zakonik) v različici, ki se uporablja v postopku v glavni stvari (v nadaljevanju: ABGB), določa:

„Kdor prepusti stvar drugemu za plačilo, jamči, da je stvar skladna s pogodbo. Odgovarja torej za to, da ima stvar dogovorjene lastnosti ali lastnosti, ki se običajno pri njej domnevajo, da ustreza svojemu opisu, vzorcu ali modelu in da jo je mogoče uporabljati v skladu z naravo posla ali sklenjenega dogovora.“

28 Člen 932(1) in (4) ABGB določa:

„1. Prezemnik lahko zaradi napake zahteva izboljšanje (popravo ali dopolnitev tega, kar manjka), zamenjavo stvari, primerno znižanje plačila (znižanje cene) ali razveljavitev pogodbe (odstop).

[...]

4. Če izboljšanje in zamenjava nista možna ali sta povezana z nesorazmerno visokimi stroški izročitelja, ima prevzemnik pravico do znižanja cene ali, če ne gre za manjšo napako, pravico do odstopa. [...]“

## **Nemško pravo**

- 29 Člen 25(2) Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung) (uredba o ES-homologaciji motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila (uredba o homologaciji ES)) (v nadaljevanju: EG-FGV) določa:

„Zvezni urad za motorna vozila lahko za odpravo nastalih napak in zagotovitev skladnosti vozil, samostojnih tehničnih enot ali sestavnih delov, ki so se že začeli uporabljati, naknadno odredi dodatne zahteve.“

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

- 30 DS, potrošnik, je 21. decembra 2013 pri družbi Porsche Inter Auto, neodvisnem avtomobilskem koncesionarju družbe Volkswagen, kupil vozilo znamke Volkswagen, opremljeno z dizelskim motorjem tipa EA 189 generacije Euro 5.
- 31 To vozilo je bilo opremljeno s programsko opremo, ki je omogočala delovanje sistema za vračanje izpušnih plinov v valj v dveh načinih (v nadaljevanju: sistem preklapljanja). Prvi način se je aktiviral le med homologacijskim testom, imenovanim „*New European Driving Cycle*“ (NEDC), ki se opravi v laboratoriju. V tem načinu je bil delež vračanja izpušnih plinov v valj višji kot v drugem načinu, ki se je aktiviral v dejanskih voznih razmerah. Zadevni tip vozila je homologiral Kraftfahrt-Bundesamt (zvezni urad za motorna vozila, Nemčija, v nadaljevanju: KBA), ki je homologacijski organ v Nemčiji. Ta organ s sistemom preklapljanja ni bil seznanjen.
- 32 Iz predložitvene odločbe je razvidno, da če bi bil KBA s tem sistemom seznanjen, ES-homologacije za ta tip vozila ne bi podelil. Iz nje je razvidno tudi, da naj bi DS zadevno vozilo kupil tudi, če bi vedel za navedeni sistem.
- 33 KBA je s sklepom z dne 15. oktobra 2015, sprejetim na podlagi člena 25(2) EG-FGV, družbi Volkswagen naložil, naj umakne sistem preklapljanja, da bi ponovno vzpostavil skladnost motorjev tipa EA 189 generacije Euro 5 z Uredbo št. 715/2007. KBA je z dopisom z dne 20. decembra 2016 družbo Volkswagen obvestil, da je predlagana posodobitev programske opreme iz točke 31 te sodbe (v nadaljevanju: posodobitev programske opreme) primerna za ponovno vzpostavitev te skladnosti. KBA nato ES-homologacije za zadevni tip vozila ni preklical niti je ni odvzel.
- 34 DS je 15. februarja 2017 naročil namestitev posodobitve programske opreme na svojem vozilu. S to posodobitvijo je bil sistem preklapljanja nadomeščen s programom, v skladu s katerim je bil način za uravnavanje onesnaževanja aktiviran ne le med homologacijskim testom iz točke 31 te sodbe, ampak tudi ob uporabi vozila po cesti. Vendar je imelo vračanje izpušnih plinov v valj polni učinek samo pri zunanjih temperaturah med 15 in 33 stopinjami Celzija (v nadaljevanju: temperaturno okno).
- 35 DS je pri Landesgericht Linz (deželno sodišče v Linzu, Avstrija) vložil tožbo, s katero je primarno želel doseči vračilo kupnine za zadevno vozilo v zameno za njegovo vrnitev, podredno, znižanje cene tega vozila, in še bolj podredno, ugotovitev odgovornosti družb Porsche Inter Auto in Volkswagen za škodo zaradi vgradnje prepovedane odklopne naprave v smislu člena 5(2) Uredbe št. 715/2007.

- 36 Navedeno sodišče je s sodbo z dne 12. decembra 2018 to tožbo zavrnilo.
- 37 Oberlandesgericht Linz (višje deželno sodišče v Linzu, Avstrija) je s sodbo z dne 4. aprila 2019 to sodbo potrdilo.
- 38 DS je zoper to sodbo vložil revizijo pri Oberster Gerichtshof (vrhovno sodišče, Avstrija), predložitvenem sodišču, z obrazložitvijo, da je zadevno vozilo imelo napako, ker je bil sistem preklapljanja nedovoljena odklopna naprava v smislu člena 5(2) Uredbe št. 715/2007. Po mnenju DS, ker s posodobitvijo programske opreme ta napaka ni bila odpravljena, je obstajala nevarnost, da bo vozilo izgubilo vrednost in da bo na njem nastala škoda zaradi te posodobitve.
- 39 Družbi Porsche Inter Auto in Volkswagen trdita, da temperaturno okno pomeni zakonito odklopno napravo na podlagi člena 5(2) Uredbe št. 715/2007. S to presojo naj bi se strinjal tudi KBA.
- 40 Predložitveno sodišče meni, da je sistem preklapljanja prepovedana odklopna naprava v smislu člena 3, točka 10, in člena 5(2) Uredbe št. 715/2007. Vsekakor naj zadevno vozilo ne bi bilo skladno s pogodbo v smislu člena 922 ABGB, ker KBA s to odklopno napravo ni bil seznanjen.
- 41 V tem okviru se to sodišče sprašuje, ali je ob upoštevanju obveznosti dobave vozila brez take odklopne naprave zadevno vozilo imelo neskladnost v smislu Direktive 1999/44. Če bi bilo tako, bi bilo treba po njegovem mnenju preučiti, ali je bilo to vozilo po posodobitvi programske opreme, ki je omogočala delovanje sistema za vračanje izpušnih plinov v valj, še vedno opremljeno z nezakonito odklopno napravo, in pojasniti pravne učinke morebitnega nadaljnjega obstoja take napake po posodobitvi programske opreme.
- 42 Natančneje, predložitveno sodišče se, na prvem mestu, sprašuje, ali ima zadevno vozilo, če je – čeprav je njegova ES-homologacija veljavna – to vozilo opremljeno z odklopno napravo, katere uporaba je na podlagi člena 3, točka 10, in člena 5(2) Uredbe št. 715/2007 prepovedana, kakovost, ki je običajna za blago iste vrste in jo potrošnik lahko razumno pričakuje v smislu člena 2(2)(d) Direktive 1999/44, in je zato treba domnevati, da je skladno s pogodbo. V zvezi s tem to sodišče meni, da v primeru proizvoda, kot je vozilo, ki mora izpolnjevati zakonske predpise, povprečni potrošnik, ki je normalno obveščen ter razumno pozoren in preudaren, dejansko pričakuje, da se bodo ti predpisi spoštovali. Dejstvo, da mora biti za zadevna vozila izpeljan postopek homologacije, naj ne bi bilo nujno v nasprotju s takim razumevanjem navedenega člena 2(2)(d).
- 43 Predložitveno sodišče se, na drugem mestu, sprašuje o tem, ali je lahko temperaturno okno zajeto z izjemo iz člena 5(2)(a) Uredbe št. 715/2007, ki jo uveljavljata družbi Porsche Inter Auto in Volkswagen, ali pa je to vsekakor izključeno, kot trdi DS. V zvezi s tem navedeno sodišče meni, da je treba ob upoštevanju cilja varovanja okolja, ki izhaja iz uvodnih izjav 1 in 6 Uredbe št. 715/2007, izjeme, določene v tem členu 5(2), razlagati ozko. Navedeno sodišče pa meni, da je splošno znano, da je na delu ozemlja Unije, vključno z Avstrijo, povprečna temperatura več mesecev v letu nižja od 15 stopinj Celzija, in da zato zunanja temperatura, pri kateri ima sistem za vračanje izpušnih plinov v valj vozila, kakršno je to v postopku v glavni stvari, polni učinek, v velikem delu leta v povprečju sploh ni dosežena. V teh okoliščinah naj bi se zdelo, da odklopne naprave, ki deluje tako pogosto, ni mogoče upravičiti z eno od teh izjem.

- 44 Predložitveno sodišče se na tretjem mestu sprašuje, ali je mogoče to, da je vozilo opremljeno z odklopno napravo v smislu člena 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007, katere uporaba je na podlagi člena 5(2) te uredbe prepovedana, šteti za neskladnost manjšega pomena v smislu člena 3(6) Direktive 1999/44, ker bi zadevni potrošnik to vozilo, čeprav bi bil seznanjen z obstojem te naprave in z njenim delovanjem, vseeno kupil.
- 45 V teh okoliščinah je Oberster Gerichtshof (vrhovno sodišče) prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo ta vprašanja:
- „1. Ali je treba člen 2(2)(d) Direktive [1999/44] razlagati tako, da ima motorno vozilo, ki spada na področje uporabe Uredbe [št. 715/2007], kakovost, ki je običajna za blago iste vrste in jo potrošnik lahko razumno pričakuje, če je vozilo opremljeno s prepovedano odklopno napravo v smislu člena 3, točka 10, in člena 5(2) [Uredbe št. 715/2007], ES-homologacija za ta tip vozila pa je kljub temu veljavna, tako da je vozilo mogoče uporabljati v cestnem prometu?
2. Ali je treba člen 5(2)(a) Uredbe [št. 715/2007] razlagati tako, da je lahko odklopna naprava v smislu člena 3, točka 10, te uredbe, ki je načrtovana tako, da ima sistem za vračanje izpušnih plinov v valj, če vozilo ni na preskusni napravi in pod laboratorijskimi pogoji, med dejansko vožnjo polni učinek samo v [temperaturnem oknu], dovoljena na podlagi člena 5(2)(a) te uredbe, oziroma je uporaba navedene določbe o izjemi vnaprej izključena že zato, ker ima sistem za vračanje izpušnih plinov v valj polni učinek zgolj v pogojih, ki so za nekatere dele [Unije] značilni samo približno polovico leta?
3. Ali je treba člen 3(6) Direktive [1999/44] razlagati tako, da je treba neskladnost s pogodbo, ki temelji na tem, da je vozilo opremljeno z odklopno napravo, ki je na podlagi člena 3, točka 10, v povezavi s členom 5(2) Uredbe št. 715/2007 prepovedana, opredeliti za neskladnost ‚manjšega pomena‘ v smislu navedene določbe, če bi prevzemnik vozilo kupil, čeprav bi bil seznanjen z njeno vgradnjo in njenim načinom delovanja?“

## Vprašanja za predhodno odločanje

### *Prvo vprašanje*

- 46 Predložitveno sodišče s prvim vprašanjem v bistvu sprašuje, ali je treba člen 2(2)(d) Direktive 1999/44 razlagati tako, da ima motorno vozilo, ki spada na področje uporabe Uredbe št. 715/2007, kakovost, ki je običajna za blago iste vrste in jo potrošnik lahko razumno pričakuje, in je zato treba domnevati, da je skladno s prodajno pogodbo, katere predmet je bilo, če je to vozilo – čeprav je njegova ES-homologacija veljavna in ga je zato mogoče uporabljati v cestnem prometu – opremljeno z odklopno napravo, katere uporaba je na podlagi člena 5(2) te uredbe prepovedana.
- 47 Člen 2(1) Direktive 1999/44 določa obveznost prodajalca, da potrošniku dobavi blago, ki je v skladu s prodajno pogodbo.
- 48 V skladu s členom 2(2)(d) te direktive se domneva, da je potrošniško blago v skladu s pogodbo, če ima kakovost in lastnosti, ki so običajne za blago iste vrste in jih potrošnik lahko razumno pričakuje, zlasti ob upoštevanju vrste blaga.

- 49 Glede blaga, kot je to v postopku v glavni stvari, in sicer motornega vozila, je treba opozoriti, da je v členu 3, točka 5, Direktive 2007/46 „ES-homologacija“ opredeljena kot „postopek, s katerim država članica potrdi, da tip vozila, sistema, sestavnega dela ali samostojne tehnične enote izpolnjuje ustrezne upravne predpise in tehnične zahteve iz te direktive ali regulativnih aktov iz Priloge IV ali Priloge XI“. Ta Priloga IV, naslovljena „Zahteve za ES-homologacijo vozila“, v delu I, naslovljenem „Regulativni akti za ES-homologacijo vozil, izdelanih v neomejenih serijah“, napotuje na Uredbo 715/2007, kar zadeva „[e]misije lahkih vozil (Euro 5 in 6) – dostop do informacij“.
- 50 Prav tako je treba opozoriti, da člen 4(3), prvi pododstavek, navedene direktive določa, da države članice registrirajo ali dovolijo prodajo ali začetek uporabe le tistih vozil, ki izpolnjujejo zahteve iz iste direktive.
- 51 Nazadnje, člen 4(1) Uredbe št. 715/2007 določa, da morajo proizvajalci dokazati, da so vsa nova vozila, ki so bila prodana, registrirana ali so se začela uporabljati v Uniji, homologirana v skladu s to uredbo in njenimi izvedbenimi ukrepi.
- 52 Iz določb, navedenih v točkah od 49 do 51 te sodbe, na eni strani izhaja, da se morajo vozila, ki spadajo na področje uporabe Direktive 2007/46, homologirati, in na drugi strani, da se ta homologacija lahko podeli le, če zadevni tip vozila izpolnjuje določbe Uredbe št. 715/2007, zlasti tiste glede emisij, med katerimi je člen 5 te uredbe.
- 53 Poleg tega v skladu s členom 18(1) Direktive 2007/46 proizvajalec kot imetnik ES-homologacije dostavi certifikat o skladnosti, ki spremlja vsako vozilo, bodisi dokončano, nedodelano ali dodelano, izdelano skladno s homologiranim tipom vozila. V skladu s členom 26(1) te direktive je to potrdilo obvezno za registracijo in prodajo ali začetek uporabe vozila.
- 54 Če potrošnik kupi vozilo, ki spada v serijo homologiranega tipa vozila in mu je posledično priloženo potrdilo o skladnosti, lahko razumno pričakuje, da bosta v zvezi s tem vozilom Uredba št. 715/2007 in zlasti njen člen 5 spoštovana, in to tudi, če pogodba v zvezi s tem ne vsebuje posebnih določb.
- 55 Zato je treba člen 2(2)(d) Direktive 1999/44 razlagati tako, da vozilo, ki ni skladno z zahtevami iz tega člena 5, nima kakovost in lastnosti, ki so običajne za blago iste vrste in jih potrošnik lahko razumno pričakuje, ob upoštevanju vrste tega blaga, v smislu navedenega člena 2(2)(d).
- 56 Kot je poudaril generalni pravobranilec v točki 149 sklepnih predlogov, te razlage ne omaja dejstvo, da ima zadevni tip vozila ES-homologacijo, tako da je mogoče to vozilo uporabljati v cestnem prometu. Direktiva 2007/46 namreč predvideva položaj, v katerem se nedovoljenost dela vozila, na primer glede na zahteve iz člena 5, odkrije šele po tej homologaciji. Tako člen 8(6) te direktive določa, da lahko homologacijski organ prekliče homologacijo vozila. Poleg tega iz člena 13(1), prvi in tretji stavek, navedene direktive izhaja, da če proizvajalec državo članico, ki je podelila ES-homologacijo, obvesti o spremembi podatkov v opisni dokumentaciji, lahko ta država članica, če je to potrebno, v posvetovanju s proizvajalcem odloči, da bo podelila novo ES-homologacijo.
- 57 Zdi se, da gre v obravnavanem primeru za tak primer, saj je iz predložitvene odločbe razvidno, da je KBA tip vozila iz postopka v glavni stvari prvotno homologiral, ne da bi mu bil obstoj sistema preklapljanja razkrit. Poleg tega je iz te odločbe razvidno, da KBA, če bi bil s tem sistemom seznanjen, ne bi podelil ES-homologacije za ta tip vozila.

58 Zato je treba na prvo vprašanje odgovoriti, da je treba člen 2(2)(d) Direktive 1999/44 razlagati tako, da motorno vozilo, ki spada na področje uporabe Uredbe št. 715/2007, nima kakovosti, ki je običajna za blago iste vrste in jo potrošnik lahko razumno pričakuje, če je to vozilo – čeprav je njegova ES-homologacija veljavna in ga je zato mogoče uporabljati v cestnem prometu – opremljeno z odklopno napravo, katere uporaba je na podlagi člena 5(2) te uredbe prepovedana.

### *Drugo vprašanje*

- 59 Predložitveno sodišče z drugim vprašanjem v bistvu sprašuje, ali je treba člen 5(2)(a) Uredbe št. 715/2007 razlagati tako, da je odklopna naprava, ki med drugim upoštevanje mejnih vrednosti emisij, določenih s to uredbo, zagotavlja le v temperaturnem oknu, tako da v nekaterih delih Unije to vračanje v valj polno deluje samo približno polovico leta, lahko upravičena podlagi te določbe.
- 60 V skladu s členom 5(2) Uredbe št. 715/2007 je uporaba odklopnih naprav, ki zmanjšujejo učinkovitost sistemov za uravnavanje emisij, prepovedana. Vendar ima ta prepoved tri izjeme, med katerimi je tudi tista iz člena 5(2)(a), v skladu s katero ta prepoved ne velja, če „je potreba po napravi upravičena zaradi zaščite motorja pred okvarami ali poškodbami in varnega delovanja vozila“.
- 61 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).
- 62 Najprej, glede pojma „motor“, 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, (a) in (c), izrecno vključuje filtre za trdne delce in vračanje izpušnih plinov. Poleg tega se v skladu s členom 10(1), drugi pododstavek, te uredbe za namene te uredbe katalizatorji in filtri za trdne delce razumejo kot naprave za uravnavanje onesnaževanja.
- 63 Zato so ventil EGR, hladilnik EGR in filter za trdne delce, ki naj bi bili po trditvah družbe Porsche Inter Auto varovani s temperaturnim oknom, ločeni sestavni deli motorja. Ventil EGR je namreč nameščen pri izpustu motorja, po izpušnem kolektorju. Ta ventil ob odprtju omogoča, da izpušni plini prehajajo skozi sesalni kolektor, kjer še drugič zgorijo in se ohladijo s pomočjo toplotnega izmenjevalnika, hladilnika EGR. Filter za trdne delce, ki je pred izpušno cevjo, pa omogoča filtriranje zraka za zadržanje drobnih onesnaževal.
- 64 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).
- 65 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).

- 66 To razlago potrjuje cilj Uredbe št. 715/2007, ki je zagotoviti visoko raven varstva okolja in izboljšati kakovost zraka v Uniji, kar pomeni dejansko zmanjšanje emisij dušikovega oksida (NOx) 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).
- 67 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.
- 68 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 Porsche Inter Auto, da iz angleške („*damage*“) in nemške („*Beschädigung*“) različice tega izraza izhaja, da navedeni izraz ne zajema le nenadnih in nepredvidljivih dogodkov.
- 69 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.
- 70 Vendar nemška vlada ter družbi Porsche Inter Auto in Volkswagen trdijo, 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.
- 71 Družbi Porsche Inter Auto in Volkswagen poleg tega trdita, 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.
- 72 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.
- 73 Zato in ob upoštevanju ozke razlage, ki jo je, kot je bilo poudarjeno v točki 61 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.

- 74 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 (NO<sub>x</sub>) iz vozil.
- 75 Ob upoštevanju ozke razlage tega člena 5(2)(a) take odklopne naprave zato ni mogoče upravičiti na podlagi te določbe.
- 76 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.
- 77 Družbi Porsche Inter Auto in Volkswagen ter nemška vlada poleg tega trdijo, da se s pojmom „potreba“ po odklopni napravi ne zahteva najboljša 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.
- 78 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.
- 79 Na drugi strani, kot je bilo navedeno v točki 68 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 (NO<sub>x</sub>) 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.



- 80 V teh okoliščinah in ob upoštevanju, da je treba to določbo, kot je bilo opozorjeno v točkah 50 in 62 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 motorja ali nesreče, ki povzroča konkretno nevarnost pri vožnji vozila.
- 81 Zato je treba na drugo vprašanje odgovoriti, da je treba člen 5(2)(a) Uredbe št. 715/2007 razlagati tako, da je lahko odklopna naprava, ki med drugim upoštevanje mejnih vrednosti emisij, določenih s to uredbo, zagotavlja le v temperaturnem oknu, na podlagi te določbe upravičena 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. 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.

### *Tretje vprašanje*

- 82 Predložitveno sodišče s tretjim vprašanjem za predhodno odločanje v bistvu sprašuje, ali je treba člen 3(6) Direktive 1999/44 razlagati tako, da je neskladnost, ki temelji na tem, da je vozilo opremljeno z odklopno napravo, katere uporaba je na podlagi člena 5(2) Uredbe št. 715/2007 prepovedana, mogoče opredeliti za neskladnost „manjšega pomena“, če bi potrošnik to vozilo, čeprav bi bil seznanjen z obstojem te naprave in z njenim delovanjem, vseeno kupil.
- 83 V skladu s členom 2(3) Direktive 1999/44 za neskladnost s pogodbo ne šteje, če je bila potrošniku ob sklenitvi pogodbe neskladnost znana ali mu razumno ni mogla biti neznan ali če neskladnost izvira iz materiala, ki ga je dobavil potrošnik.
- 84 Vendar, kot je poudaril generalni pravobranilec v točki 158 sklepnih predlogov, se ta določba ne uporablja za spor o glavni stvari, ker ni sporno, da zatrjevana neskladnost DS ob prodaji zadevnega vozila ni bila znana niti ni bilo mogoče razumno pričakovati, da mu je znana.
- 85 Nasprotno pa „manjši pomen“ neskladnosti v smislu člena 3(6) Direktive 1999/44, od katerega je odvisno, ali je potrošnik upravičen do odstopa od pogodbe, ni odvisen od takega subjektivnega elementa.
- 86 Zato okoliščina, da potrošnik po nakupu blaga prizna, da bi to blago kupil, čeprav bi bil s tako neskladnostjo seznanjen, ni upoštevna za ugotovitev, ali je treba neskladnost opredeliti za neskladnost „manjšega pomena“.
- 87 To, ali je treba člen 3(6) Direktive 1999/44 razlagati tako, da je neskladnost, ki temelji na tem, da je vozilo opremljeno z odklopno napravo, katere uporaba je na podlagi člena 5(2) Uredbe št. 715/2007 prepovedana, mogoče opredeliti za neskladnost „manjšega pomena“, je treba ugotoviti ob upoštevanju tega pojasnila.
- 88 Ker v Direktivi 1999/44 pojem „neskladnost manjšega pomena“ ni opredeljen, je treba njegov pomen in obseg določiti v skladu z njegovim običajnim pomenom v vsakdanjem jeziku, pri čemer je treba upoštevati kontekst, v katerem se uporablja, in cilje, ki jim sledi ureditev, katere del je (glej v tem smislu sodbi z dne 9. julija 2020, Constantin Film Verleih, C-264/19, EU:C:2020:542, točka 29, in z dne 3. junija 2021, Madžarska/Parlament, C-650/18, EU:C:2021:426, točka 83).

- 89 Najprej, glede na običajni pomen izraza „manjši pomen“ se pojem „neskladnost manjšega pomena“ nanaša na manj pomembno neskladnost.
- 90 Dalje, glede konteksta, v katerem se ta pojem uporablja, je treba poudariti, da člen 3(3), (5) in (6) Direktive 1999/44 jasno določa, kako si časovno sledi izvajanje sredstev, do katerih je potrošnik upravičen, če je blago neskladno (sodba z dne 23. maja 2019, Füllá, C-52/18, EU:C:2019:447, točka 58).
- 91 Tako lahko potrošnik v skladu s členom 3(3), prvi pododstavek, te direktive najprej zahteva popravilo ali zamenjavo blaga, razen če to ni mogoče ali ni sorazmerno (sodba z dne 23. maja 2019, Füllá, C-52/18, EU:C:2019:447, točka 59).
- 92 Le če potrošnik ni upravičen do popravila ali do zamenjave neskladnega blaga ali če prodajalec ni izvedel nobenega od teh sredstev v razumnem roku ali brez znatnih neprijetnosti za potrošnika, lahko ta na podlagi člena 3(5) navedene direktive odstopi od pogodbe, razen če je v skladu s členom 3(6) iste direktive neskladnost blaga manjšega pomena (sodba z dne 23. maja 2019, Füllá, C-52/18, EU:C:2019:447, točka 60).
- 93 Nazadnje, v zvezi s cilji Direktive 1999/44 je treba poudariti, da je iz uvodnih izjav 1 in od 10 do 12 te direktive razvidno, da je njen namen vzpostaviti pravično ravnotežje med interesi potrošnika in interesi prodajalca s tem, da se potrošniku kot šibkejši pogodbeni stranki zagotovi popolno in učinkovito varstvo pred nepravilno izpolnitvijo pogodbenih obveznosti prodajalca, pri čemer pa je treba upoštevati ekonomske interese prodajalca (glej v tem smislu sodbi z dne 16. junija 2011, Gebr. Weber in Putz, C-65/09 in C-87/09, EU:C:2011:396, točka 75, in z dne 23. maja 2019, Füllá, C-52/18, EU:C:2019:447, točki 41 in 52).
- 94 Zato je, kot je generalni pravobranilec navedel v točki 160 sklepnih predlogov, mogoče odstop od pogodbe, ki je najmočnejše pravno sredstvo, ki je na voljo potrošniku, zahtevati le, če je neskladnost dovolj pomembna.
- 95 V obravnavanem primeru je glede tega, da je vozilo opremljeno z odklopno napravo, katere uporaba je na podlagi člena 5(2) Uredbe št. 715/2007 prepovedana, iz točk od 49 do 52 te sodbe razvidno, da tipa vozila, ki vsebuje tako napravo, ni mogoče homologirati. Poleg tega je treba poudariti, da tako vozilo ne more upoštevati mejnih vrednosti emisij, določenih v Prilogi I k tej uredbi. V uvodnih izjavah 1 in od 4 do 6 navedene uredbe pa je poudarjen pomen varstva okolja in potreba po znatnem zmanjšanju emisij dušikovega oksida (NOx) vozil na dizelski pogon za izboljšanje kakovosti zraka in upoštevanje mejnih vrednosti za onesnaževala.
- 96 Zato tega, da je vozilo opremljeno z odklopno napravo, katere uporaba je na podlagi člena 5(2) Uredbe št. 715/2007 prepovedana, ni mogoče opredeliti za neskladnost „manjšega pomena“ v smislu člena 3(6) Direktive 1999/44.
- 97 Zato je treba na tretje vprašanje odgovoriti, da je treba člen 3(6) Direktive 1999/44 razlagati tako, da neskladnosti, ki temelji na tem, da je vozilo opremljeno z odklopno napravo, katere uporaba je na podlagi člena 5(2) Uredbe št. 715/2007 prepovedana, ni mogoče opredeliti za neskladnost „manjšega pomena“, tudi če bi potrošnik to vozilo, čeprav bi bil seznanjen z obstojem te naprave in z njenim delovanjem, vseeno kupil.

## **Stroški**

- 98 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:

- 1. Člen 2(2)(d) Direktive 1999/44/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. maja 1999 o nekaterih vidikih prodaje potrošniškega blaga in z njim povezanih garancij je treba razlagati tako, da motorno vozilo, ki spada na področje uporabe 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, nima kakovosti, ki je običajna za blago iste vrste in jo potrošnik lahko razumno pričakuje, če je to vozilo – čeprav je njegova ES-homologacija veljavna in ga je zato mogoče uporabljati v cestnem prometu – opremljeno z odklopno napravo, katere uporaba je na podlagi člena 5(2) te uredbe prepovedana.**
- 2. Člen 5(2)(a) Uredbe št. 715/2007 je treba razlagati tako, da je lahko odklopna naprava, ki upoštevanje mejnih vrednosti emisij, določenih s to uredbo, med drugim zagotavlja le ob zunanji temperaturi med 15 in 33 stopinjami Celzija, na podlagi te določbe upravičena 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. 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 3(6) Direktive 1999/44 je treba razlagati tako, da neskladnosti, ki temelji na tem, da je vozilo opremljeno z odklopno napravo, katere uporaba je na podlagi člena 5(2) Uredbe št. 715/2007 prepovedana, ni mogoče opredeliti za neskladnost „manjšega pomena“, tudi če bi potrošnik to vozilo, čeprav bi bil seznanjen z obstojem te naprave in z njenim delovanjem, vseeno kupil.**

Podpisi