



Zbornik sudske prakse

MIŠLJENJE NEZAVISNOG ODVJETNIKA
ATHANASIOSA RANTOSA
od 23. rujna 2021.¹

Predmeti C-128/20, C-134/20 i C-145/20

GSMB Invest GmbH & Co. KG

protiv

Auto Krainer Gesellschaft mbH

(zahtjev za prethodnu odluku koji je uputio Landesgericht Klagenfurt (Zemaljski sud u Klagenfurtu, Austrija))

i

IR

protiv

Volkswagen AG

(zahtjev za prethodnu odluku koji je uputio Landesgericht Eisenstadt (Zemaljski sud u Eisenstadtu, Austrija))

i

DS

protiv

Porsche Inter Auto GmbH & Co. KG,

Volkswagen AG

(zahtjev za prethodnu odluku koji je uputio Oberster Gerichtshof (Vrhovni sud, Austrija))

„Zahtjev za prethodnu odluku – Približavanje zakonodavstava – Uredba (EZ) br. 715/2007 – Motorna vozila – Članak 3. točka 10. – Članak 5. stavci 1. i 2. – Dizelski motori – Emisije onečišćujućih tvari – Softver ugrađen u upravljačko računalo motora – Ventil za povrat ispušnih plinova – Smanjenje emisija dušikova oksida koje se ograničava ,temperaturnim okvirom’ – Poremećajni uređaj – Odobrenje takvog uređaja kad je potreba za njime opravdana radi zaštite motora od oštećenja ili od prometne nezgode – Ugradnja uređaja u okviru popravka vozila – Direktiva 1999/44/EZ – Prodaja robe široke potrošnje i jamstva za takvu robu – Roba koja je u skladu s ugovorom o kupoprodaji – Članak 2. stavak 2. točka (d) – Pretpostavka usklađenosti robe koja pokazuje kakvoću i funkcionalnost kakve su uobičajene za robu iste vrste i koje potrošač može razumno očekivati – Valjana EZ homologacija tipa – Članak 3. stavak 6. – Kupnja predmetnog vozila čak i ako je potrošač znao za postojanje poremećajnog uređaja u trenutku prodaje – Neznatna neusklađenost”

¹ Izvorni jezik: francuski

I. Uvod

1. Kao što se to navodi u članku 11. UFEU-a, „[z]ahtjevi u pogledu zaštite okoliša moraju se uključiti u utvrđivanje i provedbu politika i aktivnosti Unije, posebice s ciljem promicanja održivog razvoja”. Povećana razina svijesti o važnosti zaštite okoliša osobito se odražava u želji zakonodavca Europske unije da se ograniče emisije onečišćujućih tvari².

2. U tom se smislu na motorna vozila primjenjuju sve stroži propisi³, osobito nakon donošenja Uredbe (EZ) br. 715/2007⁴. Proizvođači automobila moraju se prilagoditi novim zajedničkim tehničkim zahtjevima za homologaciju takvih vozila, što može dovesti do sporova s tijelima javne vlasti i potrošačima.

3. Stoga se u predmetu u kojem je donesena presuda od 17. prosinca 2020., X (Poremećajni uređaj u dizelskom motoru) (C-693/18, u daljnjem tekstu: presuda X, EU:C:2020:1040), dotičnom proizvođaču automobila prigovara da je stavio u promet vozila opremljena softverom čiji je cilj utjecati na rezultate kontrole emisije onečišćujućih plinova, osobito NO_x⁵. U toj je presudi Sud prvi put tumačio pojam „poremećajni uređaj”, u smislu članka 3. točke 10. Uredbe br. 715/2007 te je odredio u kojoj mjeri je takav uređaj nedopušten s obzirom na članak 5. stavak 2. točku (a) te uredbe, kojim se predviđaju iznimke od zabrane upotrebe poremećajnog uređaja, među kojima je potreba zaštite motora od oštećenja ili od prometne nezgode i sigurno djelovanje vozila.

4. Ova se tri predmeta nastavljaju na taj predmet jer se odnose na vozila opremljena softverom ugrađenim u upravljačko računalo motora koji, uzimajući u obzir određene uvjete vanjske temperature i nadmorske visine prometovanja, ograničava smanjenje emisija NO_x, što dovodi do prekoračenja graničnih vrijednosti utvrđenih Uredbom br. 715/2007. U biti se postavljaju sljedeća pitanja: Predstavlja li takva vrsta softvera „poremećajni uređaj” u smislu članka 3. točke 10. te uredbe? Ako je to slučaj, može li se taj softver odobriti na temelju članka 5. stavka 2. točke (a) navedene uredbe? U slučaju da navedeni uređaj nije odobren, može li njegova upotreba dovesti do otkazivanja prodaje zbog neusklađenosti vozila u odnosu na ugovor na temelju Direktive 1999/44/EZ⁶?

5. Glede veza koje postoje između ovih predmeta, osobito jer se pravna pitanja koja se u njima postavljaju u velikom dijelu preklapaju, bilo je primjereno iznijeti zajedničke zaključke o njima, iako je Sud odlučio da ih neće spojiti s obzirom na posebne značajke svakog od tih predmeta.

² Prema podacima Svjetske zdravstvene organizacije (SZO), onečišćenje zraka glavni je rizik za zdravlje povezan s okolišem. Vidjeti izvješće te organizacije, naslovljeno „Ambient air pollution: A global assessment of exposure and burden of disease”, 13. svibnja 2016., str. 15.

³ U pogledu uzastopnih normi Euro u području emisija dušikovog oksida (NO_x), vidjeti informativni dokument Europskog revizorskog suda, naslovljen „Odgovor EU-a na skandal „Dieselgate””, veljača 2019., str. 9.

⁴ Uredba Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2007. o homologaciji tipa motornih vozila u odnosu na emisije iz lakih osobnih i gospodarskih vozila (Euro 5 i Euro 6) i pristupu podacima za popravke i održavanje vozila (SL 2007., L 171, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 13., svezak 30., str. 284.), kako je izmijenjena Uredbom Komisije (EZ) br. 692/2008 od 18. srpnja 2008. (SL 2008., L 199, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 13, svezak 24., str. 133.) (u daljnjem tekstu: Uredba br. 715/2007)

⁵ Vidjeti presudu X (t. 27.).

⁶ Direktiva Europskog parlamenta i Vijeća od 25. svibnja 1999. o određenim aspektima prodaje robe široke potrošnje i o jamstvima za takvu robu (SL 1999., L 171, str. 12.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 15., svezak 22., str. 17. i ispravak SL 2017., L 153, str. 41.)

II. Pravni okvir

A. Pravo Unije

1. Direktiva 1999/44

6. U skladu s uvodnim izjavama 1. i 8. Direktive 1999/44:

„(1) budući da se u članku 153. stavcima 1. i 3. [UEZ-a] utvrđuje da bi Zajednica trebala doprinijeti postizanju visoke razine zaštite potrošača putem mjera koje usvaja u skladu s [...] člankom 95. [UEZ-a],

[...]

(8) budući da je, kako bi se olakšala primjena načela usklađenosti s ugovorom, korisno uvesti oborivu pretpostavku o usklađenosti s ugovorom koja obuhvaća većinu uobičajenih situacija; budući da ta pretpostavka ne ograničava načelo slobode ugovaranja; budući da, k tome, u odsutnosti posebnih ugovornih uvjeta, kao i kad se primjenjuje klauzula o minimalnoj zaštiti, elementi spomenuti u toj pretpostavci mogu se koristiti kod utvrđivanja neusklađenosti robe s ugovorom; budući da kvaliteta i funkcionalnost robe koje potrošači mogu razumno očekivati ovisi između ostalog i o tome je li roba nova ili rabljena; budući da su elementi koji se navode u pretpostavci kumulativni; budući da, ako su okolnosti slučaja takve da bilo koji pojedinačni element čine očito neprikladnim, preostali elementi pretpostavke unatoč tome ostaju i nadalje primjenjivi;”

7. U članku 1. te direktive, naslovljenom „Područje primjene i definicije”, u stavku 1. navodi se:

„Svrha je ove Direktive približavanje zakona i drugih propisa država članica o određenim aspektima prodaje robe široke potrošnje i o jamstvima za takvu robu radi osiguranja jednoobrazne minimalne razine zaštite potrošača u kontekstu unutarnjeg tržišta.”

8. Člankom 2. navedene direktive, naslovljenim „Usklađenost s ugovorom”, predviđa se:

„1. Trgovac mora potrošaču isporučiti robu koja je u skladu s ugovorom o kupoprodaji.

2. Za robu široke potrošnje podrazumijeva se da je usklađena s ugovorom ako:

- (a) odgovara opisu koji je dao trgovac i ima osobine robe koju je trgovac pokazao potrošaču kao uzorak ili model;
- (b) je prikladna za svaku specifičnu namjenu za koju je potrošač treba i s kojom je upoznao trgovca u trenutku sklapanja ugovora i na koju je trgovac pristao;
- (c) je prikladna za upotrebu u svrhe za koje se roba iste vrste obično koristi;
- (d) pokazuje kakvoću i funkcionalnost kakve su uobičajene za robu iste vrste i koje potrošač može razumno očekivati, s obzirom na prirodu robe i uzimajući u obzir bilo koju od javnih izjava koje je o specifičnim osobinama robe dao trgovac, proizvođač ili njegov predstavnik, posebno prilikom reklamnog oglašavanja ili na etiketama.

3. Za potrebe ovog članka, ne smatra se da postoji neusklađenost ako je u trenutku sklapanja ugovora potrošač znao za neusklađenost ili mu ona razumno nije mogla ostati nepoznata ili ako je neusklađenost uzrokovana materijalima koje je potrošač isporučio.

[...]

9. Člankom 3. iste direktive, naslovljenim „Prava potrošača”, određuje se:

„1. Trgovac je odgovoran potrošaču za bilo kakvu neusklađenost koja postoji u trenutku isporuke robe.

2. U slučaju neusklađenosti, potrošač ima pravo na besplatno usklađivanje robe s ugovorom putem popravka ili zamjene, u skladu sa stavkom 3., ili na odgovarajuće sniženje cijene ili pravo na raskid ugovora u odnosu na tu robu, u skladu sa stavcima 5. i 6.

3. Potrošač od trgovca najprije može tražiti popravak robe ili zamjenu robe, u oba slučaja besplatno, osim ako je to nemoguće ili nerazmjerno.

Smatra se da je otklanjanje neusklađenosti nerazmjerno ako trgovcu nameće troškove koji su, u usporedbi s alternativnim otklanjanjem neusklađenosti, nerazumni, uzimajući u obzir:

– vrijednost koju bi roba imala ako ne bi bilo neusklađenosti,

– značaj neusklađenosti,

i

– bi li alternativno otklanjanje neusklađenosti moglo biti provedeno bez značajnih neugodnosti za potrošača.

Svaki popravak ili zamjena mora se provesti u razumnom roku i bez bilo kakvih značajnih neugodnosti za potrošača, uzimajući u obzir prirodu robe i svrhu u koju je ta roba potrošaču potrebna.

[...]

5. Potrošač može tražiti odgovarajuće sniženje cijene ili raskid ugovora:

– ako potrošač nema pravo ni na popravak ni na zamjenu,

ili

– ako trgovac nije otklonio neusklađenost u razumnom roku,

ili

– ako trgovac nije otklonio neusklađenost bez značajnih neugodnosti za potrošača.

6. Potrošač nema pravo na raskid ugovora ako se radi o neznatnoj neusklađenosti.”

2. Uredba br. 715/2007

10. U skladu s uvodnim izjavama 7. i 17. Uredbe br. 715/2007:

„(7) Pri određivanju normi za emisije važno je uzeti u obzir učinak na tržišta i na konkurentnost proizvođača, izravne i neizravne troškove za poslovanje te koristi koje proizlaze iz poticajnih inovacija, poboljšanja kakvoće zraka, snižavanja troškova zdravstva i produljivanja životnog vijeka, kao i ukupnog učinka na emisije CO₂.

[...]

(17) Potrebna je normirana metoda za mjerenje potrošnje goriva i emisija ugljičnog dioksida kod vozila da bi se osiguralo da ne nastanu tehničke zapreke u trgovini između država članica. Osim toga, potrebno je osigurati da kupci i korisnici dobiju objektivne i točne podatke.”

11. U članku 1. te uredbe, naslovljenom „Predmet”, u stavku 1. navodi se:

„Ova Uredba utvrđuje zajedničke tehničke zahtjeve za homologaciju tipa motornih vozila (dalje u tekstu: vozila) i zamjenskih dijelova, poput zamjenskih uređaja za kontrolu emisije, s obzirom na njihove emisije.”

12. Člankom 3. navedene uredbe, naslovljenim „Definicije”, u točkama 10. i 13. predviđa se:

„U ovoj Uredbi i njezinim provedbenim mjerama primjenjuju se sljedeće definicije:

[...]

10. ‚poremećajni uređaj’ (‚defeat device’) znači svaki dio koji je konstruiran da ustanovljava temperaturu, brzinu vozila, brzinu vrtnje motora (RPM), stupanj prijenosa u mjenjaču, podtlak u cjevovodu, ili bilo koji drugi parametar za potrebe aktiviranja, modulacije, usporavanja ili prekidanja funkcije nekog dijela u sustavu za kontrolu emisije, pri čemu se smanjuje učinkovitost sustava za kontrolu emisije, u uvjetima koje je razumno očekivati da mogu nastupiti pri uobičajenom radu i upotrebi vozila;

[...]

13. ‚zamjenski uređaj za kontrolu onečišćenja’ znači uređaj za kontrolu onečišćenja ili sklop takvih uređaja koji su predviđeni za zamjenu izvornog uređaja za kontrolu onečišćenja i koji se mogu homologirati kao zasebna tehnička jedinica prema definiciji u Direktivi 70/156/EEZ^[7].”

13. Člankom 4. iste uredbe, naslovljenim „Obveze proizvođača”, u stavcima 1. i 2. određuje se:

„1. Proizvođači moraju dokazati da su sva nova vozila koja su prodana, registrirana ili stavljena u uporabu u Zajednici homologirana u skladu s ovom Uredbom i njezinim provedbenim mjerama. Proizvođači moraju također dokazati da su svi novi zamjenski uređaji za kontrolu onečišćenja za koje se zahtijeva homologacija tipa i koji se prodaju ili stavljaju u uporabu u Zajednici homologirani u skladu s ovom Uredbom i njezinim provedbenim mjerama.

⁷ Direktiva Vijeća od 6. veljače 1970. o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na homologaciju tipa motornih vozila i njihovih prikolica (SL 1970., L 42, str. 1.)

Te obveze uključuju zadovoljavanje graničnih vrijednosti za emisije utvrđenih u Prilogu I. i provedbenih mjera iz članka 5.

2. Proizvođači su odgovorni da su postupci homologacije tipa ispunjeni prilikom provjeravanja sukladnosti proizvodnje, trajnosti uređaja za kontrolu onečišćenja i sukladnosti u uporabi.

Osim toga, tehničke mjere koje poduzme proizvođač moraju biti takve da osiguravaju učinkovito ograničenje emisija iz ispušne cijevi i emisija ishlapljivanjem, u skladu s ovom Uredbom, tijekom uobičajenog životnog vijeka vozila u uobičajenim uvjetima uporabe. [...]"

14. U članku 5. Uredbe br. 715/2007, naslovljenom „Zahtjevi i ispitivanja”, stavci 1. i 2. glase kako slijedi:

„1. Proizvođač oprema vozila tako da su sastavni dijelovi koji bi mogli utjecati na emisije konstruirani, proizvedeni i sastavljeni tako da u uobičajenoj uporabi omogućuju vozilu da je sukladno s ovom Uredbom i njezinim provedbenim mjerama.

2. Uporaba poremećajnih uređaja koji smanjuju učinkovitost sustava za kontrolu emisije zabranjena je. Zabrana se ne primjenjuje kad:

(a) je potreba za uređajem opravdana radi zaštite motora od oštećenja ili od prometne nezgode i radi sigurnog djelovanja vozila;

(b) uređaj nakon pokretanja motora više ne djeluje;

ili

(c) su uvjeti u osnovi uključeni u postupke ispitivanja za provjeravanje emisija isparavanjem i prosječnih emisija iz ispušne cijevi.”

15. U Prilogu I. toj uredbi, naslovljenom „Granične vrijednosti emisija”, predviđaju se granične vrijednosti emisija NO_x, osobito za vozila generacije Euro 5 na koja se odnosi tablica 1.

3. Direktiva 2007/46/EZ

16. Direktiva 2007/46/EZ⁸ stavljena je izvan snage Uredbom (EU) 2018/858⁹, s učinkom od 1. rujna 2020., na temelju članka 88. potonje uredbe. Međutim, s obzirom na datum nastanka predmetnih činjenica, ta se direktiva i dalje primjenjuje na glavne postupke.

⁸ Direktiva Europskog parlamenta i Vijeća od 5. rujna 2007. o uspostavi okvira za homologaciju motornih vozila i njihovih prikolica te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila (Okvirna direktiva) (SL 2007., L 263, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 13., svezak 35., str. 103.), kako je izmijenjena Uredbom Komisije (EU) br. 214/2014 od 25. veljače 2014. (SL 2014., L 69, str. 3.) (u daljnjem tekstu: Direktiva 2007/46)

⁹ Uredba Europskog parlamenta i Vijeća od 30. svibnja 2018. o homologaciji i nadzoru tržišta motornih vozila i njihovih prikolica te sustavâ, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila, o izmjeni uredaba (EZ) br. 715/2007 i (EZ) br. 595/2009 te o stavljanju izvan snage Direktive 2007/46/EZ (SL 2018., L 151, str. 1.)

17. U skladu s uvodnom izjavom 3. navedene direktive:

„Tehničke zahtjeve za sustave, sastavne dijelove i zasebne tehničke jedinice i vozila potrebno je uskladiti i odrediti regulatornim aktima. Takvi bi regulatorni akti trebali prije svega osigurati visok stupanj cestovne sigurnosti, zaštitu zdravlja, zaštitu okoliša, učinkovito korištenje energije i zaštitu od neovlaštene uporabe.”

18. U članku 1. iste direktive, naslovljenom „Predmet”, navodilo se:

„Ova Direktiva predstavlja usklađen okvir koji sadrži administrativne odredbe i opće tehničke zahtjeve za homologaciju svih novih vozila unutar njenog područja primjene, te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih takvim vozilima, u pogledu olakšavanja njihove registracije, prodaje i stavljanja u upotrebu unutar Zajednice.

[...]

Za primjenu ove Direktive su u regulatornim aktima s opširnog popisa iz Priloga IV. navedeni posebni tehnički zahtjevi koji se odnose na konstrukciju i rad vozila.”

19. Člankom 3. Direktive 2007/46, naslovljenim „Definicije”, u točkama 5. i 36. predviđalo se:

„Za potrebe ove Direktive i regulatornih akata iz Priloga IV., osim ako nije drukčije određeno:

[...]

5. ‚EZ homologacija znači’ postupak kojim država članica potvrđuje da tip vozila, sustava, sastavnog dijela ili zasebne tehničke jedinice udovoljava odgovarajućim zakonskim odredbama i tehničkim zahtjevima ove Direktive i regulatornih akata navedenih u popisu iz priloga IV. ili XI.;

[...]

36. ‚certifikat o sukladnosti’ znači dokument iz Priloga IX. koji izdaje proizvođač i kojim potvrđuje da je u trenutku proizvodnje, vozilo iz serije homologiranog tipa prema ovoj Direktivi, u skladu sa svim regulatornim aktima.”

20. Člankom 4. te direktive, naslovljenim „Obveze država članica”, određivalo se:

„1. Države članice osiguravaju da proizvođači koji zatraže odobrenje ispunjavaju sve obveze iz ove Direktive.

2. Države članice odobravaju samo takva vozila, sustave, sastavne dijelove ili zasebne tehničke jedinice koje ispunjavaju zahtjeve iz ove Direktive.

3. Države članice registriraju ili dopuštaju prodaju ili stavljanje u upotrebu takvih vozila, sastavnih dijelova ili zasebnih tehničkih jedinica koji ispunjavaju zahtjeve iz ove Direktive.

[...]”

21. Članak 5. stavak 1. navedene direktive, naslovljen „Obveze proizvođača”, glasio je kako slijedi:

„Proizvođač je odgovoran homologacijskom tijelu za sve vidove homologacijskog postupka i za osiguravanje sukladnosti proizvodnje, neovisno o tome je li proizvođač izravno uključen u sve stupnjeve izrade vozila, sustava, sastavnog dijela ili zasebne tehničke jedinice.”

22. U članku 18. stavku 1. iste direktive, naslovljenom „Certifikat o sukladnosti”, navodilo se:

„Proizvođač u svojstvu imatelja EZ homologacije vozila dostavlja certifikat o sukladnosti za svako vozilo, neovisno je li ono potpuno, nepotpuno ili dovršeno, da je proizvedeno u skladu s homologiranim tipom vozila.

[...]”

23. Člankom 26. Direktive 2007/46, naslovljenim „Registracija, prodaja i stavljanje u uporabu vozila”, u stavku 1. predviđalo se:

„Ne dovodeći u pitanje odredbe iz članaka 29. i 30., države članice registriraju vozila i dopuštaju njihovu prodaju ili početak uporabe, samo ako imaju važeći certifikat o sukladnosti usklađenosti izdan u skladu s člankom 18.

[...]”

24. Prilog IV. toj direktivi, naslovljen „Zahtjevi za potrebe EZ homologacije tipa vozila”, odnosio se u svojem dijelu I., naslovljenom „Regulatorni akti za EZ homologaciju tipa vozila proizvedenih u neograničenim serijama”, na Uredbu br. 715/2007 kad se navode „[e]misije (Euro 5 i 6) laka teretna vozila/dostupnost informacija”.

25. Prilog IX.¹⁰ navedenoj direktivi, naslovljen „EZ certifikat o sukladnosti”, sadržava točku 0., naslovljenu „Ciljevi”, kojom se određuje da je certifikat o sukladnosti izjava koju proizvođač vozila izdaje kupcu kako bi mu time zajamčio da je vozilo koje je kupio u skladu sa zakonodavstvom koje je na snazi u Uniji u vrijeme kada je vozilo proizvedeno.

4. Uredba br. 692/2008

26. U članku 1. Uredbe br. 692/2008, naslovljenom „Predmet”, navodi se:

„Ova Uredba utvrđuje mjere za provedbu članaka 4., 5. i 8. Uredbe [br. 715/2007].”

27. Člankom 2. Uredbe br. 692/2008, naslovljenom „Definicije”, u točkama 8. i 18. predviđa se:

„U smislu ove Uredbe primjenjuju se sljedeće definicije:

[...]

¹⁰ Tekst tog priloga proizlazi iz Uredbe Komisije (EU) 2017/1151 od 1. lipnja 2017. o dopuni Uredbe (EU) br. 715/2007 Europskog parlamenta i Vijeća o homologaciji tipa motornih vozila u odnosu na emisije iz lakih osobnih i gospodarskih vozila (Euro 5 i Euro 6) i pristupu podacima za popravke i održavanje vozila, o izmjeni Direktive 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća, Uredbe Komisije (EZ) br. 692/2008 i Uredbe Komisije (EU) br. 1230/2012 te stavljanju izvan snage Uredbe Komisije (EZ) br. 692/2008 (SL 2017., L 175, str. 1. i ispravak SL 2018., L 56, str. 66.),

8. „tip uređaja za kontrolu onečišćenja” znači katalizatore i odvajače (filtre) čestica koji se ne razlikuju ni u jednom od sljedećih bitnih elemenata:

[...]

18. „sustav kontrole emisije” znači, u kontekstu OBD sustava [sustavi ugrađene dijagnostike], elektroničku upravljačku jedinicu motora i svaki drugi sastavni dio povezan s emisijama iz ispušnog sustava ili emisijama isparavanjem koji daje ulazni signal upravljačkoj jedinici ili od nje prima izlazni signal.”

28. Člankom 3. te uredbe, naslovljenim „Zahtjevi za homologaciju tipa”, u stavku 9. određuje se:

„Ispitivanje tipa 6. kojim se mjere emisije pri niskim temperaturama, koje je utvrđeno u Prilogu VIII, ne primjenjuje se za dizelska vozila.

Međutim, kod podnošenja zahtjeva za homologaciju proizvođači dostavljaju tijelu za homologaciju podatke koji pokazuju da uređaj za naknadnu obradu NO_x doseže dovoljno visoku temperaturu za učinkovito djelovanje unutar 400 sekundi nakon pokretanja hladnog motora pri – 7 °C, kako je opisano u ispitivanju tipa 6.

Osim toga, proizvođač dostavlja tijelu za homologaciju tipa podatke o strategiji djelovanja sustava za povrat ispušnih plinova u cilindar (EGR – Exhaust Gas Recirculation System), kao i o njegovom djelovanju pri niskim temperaturama.

[...]”

29. U članku 10. navedene uredbe, naslovljenom „Uređaji za kontrolu onečišćenja”, stavak 1. glasi kako slijedi:

„Proizvođač osigurava da zamjenski uređaji za kontrolu onečišćenja namijenjeni ugradbi na vozila s EZ homologacijom tipa i koji su obuhvaćeni Uredbom [br. 715/2007] dobiju EZ homologaciju tipa, kao zasebna tehnička jedinica u smislu članka 10. stavka 2. Direktive [2007/46], u skladu s člankom 12., člankom 13. i Prilogom XIII. ovoj Uredbi.

Za potrebe ove Uredbe, katalizatori i odvajači (filtri) čestica smatraju se uređajima za kontrolu onečišćenja.”

30. U Prilogu I. istoj uredbi, naslovljenom „Opće odredbe za EZ homologaciju tipa”, u točki 3.3., naslovljenoj „Proširenja za trajnosti uređaja za kontrolu onečišćenja (ispitivanje tipa 5)”, navodi se:

„3.3.1. Homologacija tipa se mora proširiti na druge tipove vozila, pod uvjetom da su niže navedene značajke vozila, motora ili sustava za kontrolu onečišćenja iste ili su ostale unutar propisanih dopuštenih odstupanja:

3.3.1.1. Vozilo:

[...]

3.3.1.2. Motor

[...]

3.3.1.3. Parametri sustava za kontrolu onečišćenja:

[...]

(c) EGR (povrat ispušnih plinova):

sa ili bez,

vrsta (s hlađenjem ili bez hlađenja, aktivno ili pasivno upravljanje, visokotlačno ili niskotlačno).

[...]”

31. U Prilogu XI. Uredbi br. 692/2008, naslovljenom „Sustavi ugrađene dijagnostike (OBD) za motorna vozila”, predviđa se, u Dodatku 2., koji se odnosi na „[b]itne značajke porodice vozila”:

„[...]

Motor:

[...]

Sustav kontrole emisije:

[...]

– vrsta odvajača čestica (npr. s ili bez),

[...]

– povrat ispušnih plinova (npr. s ili bez).

[...]”

5. Uredba (EU) 2016/427

32. U skladu s uvodnim izjavama 1., 2. i 4. Uredbe (EU) 2016/427¹¹:

„(1) Uredbom [br. 715/2007] od Komisije se zahtijeva da redovito preispituje postupke, ispitivanja i zahtjeve za homologaciju tipa utvrđene u Uredbi Komisije [br. 692/2008] te da ih, prema potrebi, prilagodi kako bi na odgovarajući način odražavali emisije koje stvarno nastaju u cestovnom prometu.

(2) Komisija je s obzirom na to provela detaljnu analizu na temelju vlastitih istraživanja i vanjskih informacija te je utvrdila da emisije koje stvarno nastaju u cestovnom prometu vozila Euro 5/6 znatno premašuju emisije izmjerene u regulatornom novom europskom ciklusu vožnje (NEDC), osobito u pogledu emisija NO_x iz dizelskih vozila.

¹¹ Uredba Komisije od 10. ožujka 2016. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 692/2008 s obzirom na emisije iz lakih osobnih i gospodarskih vozila (Euro 6) (SL 2016., L 82, str. 1.)

[...]

- (4) Komisija je u siječnju 2011. uspostavila radnu skupinu u koju su uključeni svi zainteresirani dionici za razvoj postupka ispitivanja stvarnih emisija tijekom vožnje koji bi bolje odražavao emisije izmjerene na cesti. [...]"

33. U članku 1. Uredbe 2016/427 navodi se:

„Uredba [br. 692/2008] mijenja se kako slijedi:

1. U članku 2. dodaju se sljedeće točke 41. i 42.:

41. „Stvarne emisije tijekom vožnje” znači emisije vozila u uobičajenim uvjetima uporabe;

42. „Prijenosni sustav za mjerenje emisija (PEMS)” znači prijenosni sustav za mjerenje emisija koji ispunjuje zahtjeve utvrđene u Dodatku 1. Prilogu III. A.”

6. Uredba 2017/1151

34. U skladu s uvodnim izjavama 1. do 3. Uredbe 2017/1151¹²:

„(1) Uredbom Komisije [br. 692/2008] o provedbi i izmjeni Uredbe [br. 715/2007] predviđa se ispitivanje lakih vozila u skladu s Novim europskim voznim ciklusom (NEDC).

(2) Na temelju kontinuiranog preispitivanja odgovarajućih postupaka, ciklusa ispitivanja i rezultata ispitivanja u skladu s člankom 14. stavkom 3. Uredbe [br. 715/2007], očito je da informacije o potrošnji goriva i emisijama CO₂ koje su dobivene ispitivanjem vozila u skladu s NEDC-om više nisu zadovoljavajuće i više ne prikazuju stvarne emisije.

(3) S obzirom na navedeno, primjereno je predvidjeti novi postupak regulatornog ispitivanja uvođenjem Globalno usklađenih ispitnih postupaka za laka vozila (WLTP) u zakonodavstvo Unije.”

35. U članku 1. Uredbe 2017/1151, naslovljenom „Predmet”, navodi se:

„Ovom se Uredbom utvrđuju mjere za provedbu Uredbe [br. 715/2007].”

36. Prilogom III.A Uredbi 2017/1151, naslovljenim „Verifikacija stvarnih emisija tijekom vožnje”, predviđa se:

„[...]

4.1. Stvarne emisije tijekom vožnje dokazuju se ispitivanjem vozila na cesti uz uobičajeni način i uvjete vožnje te korisni teret. Ispitivanje RDE-a reprezentativno je za vozila kojima se upravlja na stvarnim voznim putovima uz uobičajeno opterećenje.

[...]

¹² Kako je izmijenjena Uredbom Komisije (EU) 2017/1154 od 7. lipnja 2017. (SL 2017., L 175, str. 708. i ispravak SL 2017., L 256, str. 11.) (u daljnjem tekstu: 2017/1151)

- 5.2.1. Ispitivanje se provodi u uvjetima okoline utvrđenima u ovom odjeljku. Uvjeti okoline smatraju se 'proširenima' ako se proširi barem jedan od uvjeta temperature i nadmorske visine. Korekcijski faktor za proširene uvjete temperature i nadmorske visine primjenjuje se samo jednom. Ako se ispitivanje djelomično ili u cijelosti provede izvan uobičajenih ili proširenih uvjeta, ispitivanje se smatra nevaljanim.
- 5.2.2. Umjereni uvjeti nadmorske visine: Nadmorska visina niža od ili jednaka 700 metara iznad razine mora.
- 5.2.3. Prošireni uvjeti nadmorske visine: nadmorska visina veća od 700 metara iznad razine mora te manja od ili jednaka 1300 metara iznad razine mora.
- 5.2.4. Umjereni uvjeti temperature: temperatura od 273,15 K (0 °C) do 303,15 K (30 °C).
- 5.2.5. Prošireni uvjeti temperature: temperatura od 266,15 K (– 7 °C) do 273,15 K (0 °C) ili od 303,15 K (30 °C) do 308,15 K (35 °C).

[...]"

7. Direktiva (EU) 2019/771

37. U skladu s člankom 23. Direktive (EU) 2019/771¹³, Direktiva 1999/44 stavljena je izvan snage s učinkom od 1. siječnja 2022.

38. U članku 1. Direktive 2019/771, naslovljenom „Predmet i svrha”, navodi se:

„Svrha je ove Direktive doprinijeti pravilnom funkcioniranju unutarnjeg tržišta uz istodobno osiguravanje visokog stupnja zaštite potrošača utvrđivanjem zajedničkih pravila o određenim zahtjevima u pogledu ugovora o kupoprodaji sklopljenih između prodavatelja i potrošača, posebno pravila o usklađenosti robe s ugovorom, pravnim sredstvima u slučaju neusklađenosti, načinima ostvarivanja tih pravnih sredstava i komercijalnim jamstvima.”

39. Člankom 7. te direktive, naslovljenim „Objektivni zahtjevi u pogledu usklađenosti”, u stavku 1. predviđa se:

„Pored ispunjavanja svih subjektivnih zahtjeva u pogledu usklađenosti, roba mora:

- (a) biti prikladna za upotrebu u svrhe za koje bi se roba iste vrste uobičajeno koristila, uzimajući u obzir, ako je primjenjivo, sve postojeće propise Unije i nacionalne propise, tehničke standarde ili, ako takvih tehničkih standarda nema, primjenjive kodekse ponašanja u dotičnom sektoru;

[...]"

¹³ Direktiva Europskog parlamenta i Vijeća od 20. svibnja 2019. o određenim aspektima ugovora o kupoprodaji robe, izmjeni Uredbe (EU) 2017/2394 i Direktive 2009/22/EZ te stavljanju izvan snage Direktive 1999/44 (SL 2019., L 136, str. 28.)

B. Austrijsko pravo

40. U članku 871. stavku 1. Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (Opći građanski zakonik; u daljnjem tekstu: ABGB) navodi se:

„Ako je jedna strana sadržajem izjave koju je ta strana dala ili ju je druga strana primila stavljena u zabludu koja se odnosi na objekt ugovora ili bitnu značajku tog objekta, pri čemu je to prije svega posljedica upućene i izražene namjere, time za tu stranu ne nastaje obveza ako je zabludu uzrokovala druga strana ili ako je druga strana očigledno morala, na temelju okolnosti, primijetiti zabludu ili ako je ta druga strana bila pravodobno obaviještena o toj zabludi”.

41. Člankom 879. stavkom 1. ABGB-a predviđa se:

„Ugovor kojim se ne poštuje zakonska zabrana ili koji je protivan prihvaćenim moralnim načelima je ništav.”

42. Člankom 922. stavkom 1. ABGB-a određuje se:

„Tko drugome stavi na raspolaganje stvar uz naknadu jamči da je ta stvar u skladu s ugovorom. On stoga jamči da ta stvar ima osobine koje su izrijeком ugovorene ili koje se uobičajeno predmnijevaju, da odgovara svojem opisu, uzorku ili modelu te da se ona može koristiti u skladu s prirodom posla ili postignutim dogovorom.”

43. Članak 932. stavci 1. i 4. ABGB-a glase kako slijedi:

„(1) Preuzimatelj može zbog nedostatka tražiti poboljšanje (popravlak ili nadopunu onoga što nedostaje), zamjenu stvari, odgovarajuće smanjenje naknade (smanjenje cijene) ili raskid ugovora (preinaku).”

[...]

(4) Ako su i poboljšanje i zamjena nemogući ili uključuju nerazmjeran napor prenositelja, preuzimatelj ima pravo na smanjenje cijene ili na preinaku, pod uvjetom da se ne radi o neznatnom nedostatku. [...].”

C. Njemačko pravo

44. U skladu s člankom 25. stavkom 2. Verordnungs über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung) (Uredba o EZ homologaciji motornih vozila i njihovih prikolica te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila (Uredba o EZ homologaciji motornih vozila), u daljnjem tekstu: EG-FGV):

„Kako bi otklonio nedostatke i osigurao sukladnost vozila već stavljenih u promet, sastavnih dijelova ili zasebnih tehničkih jedinica, [Kraftfahrt-Bundesamt (Savezni ured za motorna vozila, Njemačka, u daljnjem tekstu: KBA)] može naknadno usvojiti dodatne mjere.”

III. Glavni postupci, prethodna pitanja i postupci pred Sudom

A. Predmet C-128/20

45. GSMB Invest GmbH & Co. KG sklopio je 9. siječnja 2011. s društvom Auto Krainer Gesellschaft mbH ugovor o kupoprodaji koji se odnosi na automobil marke Volkswagen, model VW Caddy Maxi Comfortline 4MOTION, opremljen dizelskim motorom tipa EA 189 generacije Euro 5 i radnim obujmom motora od 2 litre (u daljnjem tekstu: vozilo 1). To vozilo je opremljeno ventilom EGR.

46. GSMB Invest podnio je 27. prosinca 2017. tužbu Landesgerichtu Klagenfurt (Zemaljski sud u Klagenfurtu, Austrija), sudu koji je uputio zahtjev, kako bi poništio tu prodaju, na temelju članka 879. stavka 1. i članka 932. stavka 4. ABGB-a, uz plaćanje naknade za korištenje.

47. Pred tim je sudom GSMB Invest tvrdio da je na datum navedene prodaje bio uvjeren da kupuje novo vozilo koje je ekološki prihvatljivo i osobito čije su vrijednosti ispušnih plinova u skladu sa zakonskim standardima. Međutim, nakon ažuriranja softvera ugrađenog u upravljačko računalo motora kojim je opremljeno vozilo 1 (u daljnjem tekstu: predmetni softver), koje je proveo Volkswagen, kontrola onečišćenja isključuje se pri vanjskoj temperaturi nižoj od 15 °C i pri vanjskoj temperaturi višoj od 33 °C kao i na nadmorskoj visini prometovanja iznad 1000 metara (u daljnjem tekstu: temperaturni okvir). Taj okvir predstavlja nedopušteni sustav jer se nijednom od iznimaka od zabrane upotrebe poremećajnog uređaja, koje se predviđaju u članku 5. Uredbe br. 715/2007, ne može opravdati taj okvir. Stoga cilj tog smanjenja kontrole onečišćenja nije zaštita motora vozila 1 ako ne dovodi do izravnog oštećenja navedenog motora.

48. Auto Krainer odgovorio je da temperaturni okvir upotrebljavaju svi proizvođači dizelskih vozila iz kategorije Euro 5. KBA, odnosno tijelo za EZ homologaciju tipa u Njemačkoj, uvijek je smatrao da je taj okvir zakonit postupak u smislu Uredbe br. 715/2007. Usto, tijekom provjere predmetnog softvera KBA je nakon detaljnog ispitivanja utvrdio da ažuriranje nije imalo nikakav negativan učinak na trajnost uređaja za kontrolu onečišćenja zraka.

49. Prema mišljenju suda koji je uputio zahtjev, iz članka 3. točke 10. Uredbe br. 715/2007 proizlazi da je temperaturni okvir zabranjeni poremećajni uređaj u smislu te uredbe. Naime, u većini država članica Unije, osobito u Austriji i Njemačkoj, okolna temperatura najčešće je niža od 15 stupnjeva Celzija tijekom godine i, s obzirom na reljef u tim državama, vozila vrlo često prometuju na područjima koja se nalaze na nadmorskoj visini iznad 1000 metara, tako da ti uvjeti nastupaju pri „uobičajenom radu i upotrebi vozila” u smislu navedenog članka 3. točke 10. Stoga iznimka čiji je cilj zaštita motora predviđena u članku 5. stavku 2. točki (a) te uredbe ne može eventualno biti pravna osnova za poremećajni uređaj koji se aktivira prilikom „uobičajene” uporabe motornih vozila.

50. Sud koji je uputio zahtjev dodaje da, u skladu s člankom 3. točkom 9. Uredbe br. 692/2008, uređaj za naknadnu obradu NO_x mora dosegnuti dovoljno visoku temperaturu za učinkovito djelovanje unutar 400 sekundi nakon pokretanja hladnog motora pri -7 °C, kako je opisano u ispitivanju tipa 6. Nadležna tijela ne mogu dodijeliti EZ homologaciju tipa ako su ti uvjeti nedostatni. Iz tako utvrđenog tereta dokazivanja proizlazi da je zakonodavac Unije smatrao da se temperaturni okvir ne može opravdati ako ne ispunjava takve uvjete.

51. Prema tome, temperaturni okvir, s obzirom na utvrđene uvjete temperature i nadmorske visine, nije u potpunosti funkcionalan prilikom uobičajene uporabe.

52. U tim je okolnostima Landgericht Klagenfurt (Zemaljski sud u Klagenfurtu, Austrija) odlučio prekinuti postupak i uputiti Sudu sljedeća prethodna pitanja:

- „1. Treba li članak 5. stavak 1. Uredbe [br. 715/2007] tumačiti na način da je nedopuštena oprema vozila, u smislu članka 1. stavka 1. [te uredbe], u kojoj se ventil za povrat ispušnih plinova, dakle sastavni dio koji bi mogao utjecati na emisije, konstruiran tako da se postotak povrata ispušnih plinova i time udio ispušnog plina koji se vraća regulira tako da jamči način rada s niskom razinom onečišćujućih tvari samo između 15 stupnjeva Celzija i 33 stupnja Celzija i samo ispod 1000 metara nadmorske visine, a da se izvan tog temperaturnog okvira u rasponu od 10 stupnjeva Celzija i iznad 1000 metara nadmorske visine u rasponu od 250 metara nadmorske visine linearno smanjuje na 0 te da tako dolazi do povećanja emisija NO_x iznad graničnih vrijednosti iz Uredbe br. 715/2007?
2. Treba li članak 5. stavak 2. Uredbe [br. 715/2007] u dijelu „radi zaštite motora od oštećenja ili od prometne nezgode” tumačiti na način da strategija obrade ispušnih plinova čiji je cilj prije svega očuvanje sastavnih dijelova poput ventila [za povrat ispušnih plinova] [(Exhaust Gas Recirculation (EGR)) [u daljnjem tekstu: ventil EGR¹⁴]], hladnjaka [EGR] i filtra dizelskih čestica nije u skladu s odredbama o iznimkama?
3. Treba li članak 5. stavak 1. Uredbe [br. 715/2007] tumačiti na način da strategija obrade ispušnih plinova kojom se potpuna funkcionalnost uređaja za kontrolu emisija jamči samo u temperaturnom rasponu između 15 stupnjeva Celzija i 33 stupnja Celzija i ispod 1000 metara nadmorske visine (takozvani „temperaturni okvir”) te stoga u Europi, osobito u Austriji, tijekom godine uglavnom nije u potpunosti funkcionalna, nije u skladu sa zahtjevima iz članka 5. stavka 1. u pogledu funkcionalnosti vozila u uobičajenoj uporabi i predstavlja zabranjen poremećajni uređaj?”

53. Pisana očitovanja podnijeli su GSMB Invest, Auto Krainer, njemačka vlada i Europska komisija. Iste su stranke i u pisanom obliku odgovorile na pitanja koja je postavio Sud.

B. Predmet C-134/20

54. Tijekom 2013. godine potrošač IR kupio je automobil marke Volkswagen, model VW Touran Comfortline BMT, opremljen dizelskim motorom tipa EA 189 generacije Euro 5 te radnim obujmom motora od 1,6 litara i snage 77 kW (u daljnjem tekstu: vozilo 2). To vozilo je opremljeno ventilom EGR.

55. Vozilo 2 prvotno je imalo softver ugrađen u upravljačko računalo motora koji je obuhvaćao „načina rada 0” i „način rada 1” (u daljnjem tekstu: logika prekidača). Način rada 1 upotrebljavao se za homologacijsko ispitivanje koje se odnosi na emisije onečišćujućih tvari, takozvani „New European Driving Cycle” (NEDC), koje se provodi u laboratoriju. Ako ne postoje uvjeti koji su svojstveni tom homologacijskom ispitivanju, primjenjuje se način rada 0 i u tom se slučaju udio povrata ispušnih plinova smanjuje te se mijenjaju početak i trajanje ubrizgavanja. U stvarnoj vožnji vozilo 2 kreće se gotovo isključivo u načinu rada 0, zbog čega ne poštuje granične vrijednosti emisije NO_x predviđene u Uredbi br. 715/2007. Iz odluke kojom je upućen zahtjev za prethodnu odluku proizlazi da logika prekidača stoga predstavlja zabranjeni poremećajni uređaj u smislu članka 5. stavaka 1. i 2. te uredbe.

¹⁴ Ventil EGR naziva se i „ventil za povrat ispušnih plinova”.

56. Iz odluke kojom je upućen zahtjev za prethodnu odluku proizlazi i da je vozilo 2 tehnički sigurno te da se može upotrebljavati u cestovnom prometu. Međutim, osoba IR ne bi kupila to vozilo da je znala da ono, zbog softvera kojim je opremljeno, nije u skladu s pravnim zahtjevima.

57. Dopisom od 8. listopada 2015. generalni uvoznik za vozila marke Volkswagen u Austriji obavijestio je osobu IR o tome da će na vozilu 2 biti potrebno izvršiti prilagodbe i da će proizvođač snositi sve troškove za mjere popravka koje za to budu potrebne. Slijedom toga, od osobe IR tražilo se da ugradi predmetni softver u vozilo 2, što je i učinjeno.

58. Tim se ažuriranjem trebao utvrditi temperaturni okvir. KBA je izdao odobrenje za predmetni softver i stoga nije povukao EZ homologaciju tipa. U tom je pogledu osobito utvrdio da ne postoji nedopušteni poremećajni uređaj u smislu Uredbe br. 715/2007. KBA nije imao nikakve informacije o tom softveru jer nije tražio da mu se iste priopće.

59. Osoba IR podnijela je tužbu Landesgerichtu Eisenstadt (Zemaljski sud u Eisenstadtu, Austrija), odnosno sudu koji je uputio zahtjev, kako bi poništio prodaju vozila 2 na temelju članka 871. ABGB-a.

60. Prema mišljenju suda koji je uputio zahtjev, ne može se utvrditi da je temperaturni okvir potreban kako bi se motor vozila 2 zaštitio od oštećenja niti utvrditi da se predmetnim softverom negativno mijenja potrošnja, proizvodnja čađe, učinak i ukupna kilometraža tog vozila. Nije moguće utvrditi ni jesu li se, u slučaju u kojem je ažuriranje tog softvera provedeno a da se pritom nije predvidio temperaturni okvir, poštovali zahtjevi predviđeni Uredbom br. 715/2007 u području trajnosti uređaja za kontrolu onečišćenja, kao što su oni navedeni u članku 4. stavku 2. te uredbe, niti je li se smanjila tržišna vrijednost navedenog vozila nakon provedbe tog ažuriranja.

61. Sud koji je uputio zahtjev dodaje da u skladu s austrijskim pravom ugovorna strana one strane koja je u značajnoj zabludi može izbjeći pravne posljedice te zablude tako da transakciju sklopi na način kako je to namjeravala učiniti strana u zabludi. Stoga potonja strana više nema pravni interes. Taj sud smatra da logika prekidača, koja je prvotno bila ugrađena u vozilo 2, nije u skladu s pravom Unije. Volkswagen tvrdi da je osoba IR oslobođena od odgovornosti ugradnjom predmetnog softvera u to vozilo i da joj je time oduzet pravni interes, što IR osporava.

62. Sud koji je uputio zahtjev navodi da je u svrhu odlučivanja potrebno utvrditi predstavlja li predmetni softver tehničko rješenje koje je u skladu sa zahtjevima predviđenima pravom Unije, osobito uredbama br. 715/2007 i br. 692/2008. Ugovor o kupoprodaji vozila 2 ne treba raskinuti samo ako to jest slučaj i stoga bi tužbu osobe IR trebalo odbiti.

63. U tim je okolnostima Landesgericht Eisenstadt (Zemaljski sud u Eisenstadtu, Austrija) odlučio prekinuti postupak i uputiti Sudu sljedeća prethodna pitanja:

„1. Treba li članak 5. stavak 1. Uredbe [br. 715/2007] tumačiti na način da je nedopuštena oprema vozila, u smislu članka 1. stavka 1. [te uredbe], u kojoj je ventil za povrat ispušnih plinova, dakle sastavni dio koji bi mogao utjecati na emisije, konstruiran tako da se postotak povrata ispušnih plinova i time udio ispušnog plina koji se vraća regulira tako da jamči način rada s niskom razinom onečišćujućih tvari samo između 15 stupnjeva Celzija i 33 stupnja Celzija i samo ispod 1000 metara nadmorske visine, a da se izvan tog temperaturnog okvira u rasponu od 10 stupnjeva Celzija i iznad 1000 metara nadmorske visine u rasponu od 250 metara nadmorske visine linearno smanjuje na 0 te da tako dolazi do povećanja emisija NO_x iznad graničnih vrijednosti iz Uredbe br. 715/2007?

2. Je li za ocjenu prvog pitanja važno je li oprema vozila navedena u prvom pitanju nužna radi zaštite motora od oštećenja?
 3. Nadalje, je li za ocjenu drugog pitanja važno je li dio motora koji treba štititi od oštećenja ventil za povrat ispušnih plinova?
 4. Je li za ocjenu prvog pitanja važno je li oprema vozila navedena u prvom pitanju ugrađena već prilikom proizvodnje vozila ili se regulacija ventila za povrat ispušnih plinova opisana u prvom pitanju mora instalirati u vozilo kao popravak u smislu članka 3. stavka 2. Direktive [1999/44]?”
64. Pisana očitovanja podnijeli su IR, Volkswagen, njemačka vlada i Komisija. Iste su stranke i u pisanom obliku odgovorile na pitanja koja je postavio Sud.

C. Predmet C-145/20

65. Potrošač DS kupio je 21. prosinca 2013. automobil marke Volkswagen, opremljen dizelskim motorom tipa EA 189 generacije Euro 5 od Volkswagenova neovisnog distributera Porsche Inter Auto GmbH & Co. KG (u daljnjem tekstu: vozilo 3). To vozilo, koje ima ventil EGR, obuhvaćeno je područjem primjene Uredbe br. 715/2007.

66. Navedeno vozilo sadržavalo je softver koji je upravljao sustavom za povrat ispušnih plinova u skladu s logikom prekidača. KBA je dodijelio homologaciju za predmetni tip vozila. Postojanje logike prekidača nije bilo priopćeno tom tijelu. Da je potonje tijelo znalo za taj sustav, ne bi dodijelilo EZ homologaciju tipa. Osim toga, osoba DS kupila bi vozilo i da je znala da navedeni sustav postoji.

67. KBA je 15. listopada 2015. u skladu s člankom 25. stavkom 2. EG-FGV-a donio odluku kojom je osobito naložio Volkswagenu da osigura usklađenost motora tipa EA 189 generacije Euro 5 s nacionalnim propisima i propisima Unije koji su na snazi. KBA je dopisom od 20. prosinca 2016. obavijestio Volkswagen da potvrđuje da se na temelju predmetnog softvera ponovno može uspostaviti usklađenost predmetnih vozila. KBA nije nakon toga opozvao ni povukao EZ homologaciju tipa vozila kao što je vozilo 3.

68. Osoba DS je 15. veljače 2017. ugradila predmetni softver u vozilo 3, kao što je to bilo navedeno u KBA-ovu dopisu od 20. prosinca 2016. Tim je ažuriranjem logika prekidača zamijenjena uspostavom temperaturnog okvira.

69. Osoba DS podnijela je tužbu Landesgerichtu Linz (Zemaljski sud u Linzu, Austrija) kojom je tražila povrat kupoprodajne cijene vozila 3 u zamjenu za njegov povrat, podredno, smanjenje cijene tog vozila i, podredno tome, da se utvrdi odgovornost društava Porsche Inter Auto i Volkswagen za štetu nastalu zbog postojanja nedopuštenog poremećajnog uređaja u smislu članka 5. stavka 2. Uredbe br. 715/2007. Presudom od 12. prosinca 2018. Landesgericht Linz (Zemaljski sud u Linzu) odbio je tužbu osobe DS.

70. Budući da je osoba DS podnijela žalbu, Oberlandesgericht Linz (Visoki zemaljski sud u Linzu, Austrija) potvrdio je tu odluku presudom od 4. travnja 2019. Taj je sud osobito smatrao da, čak i ako se pretpostavi da je na vozilu 3 prvotno postojao nedostatak, taj je nedostatak bio otklonjen predmetnim softverom. K tomu, sustav kojim se prekida povrat ispušnih plinova u cilindar pri

vanjskim temperaturama ispod 15 stupnjeva Celzija i iznad 33 stupnja Celzija je, u skladu s člankom 5. stavkom 2. Uredbe br. 715/2007, dopušten jer je potreban za zaštitu motora od oštećenja.

71. Osoba DS podnijela je zahtjev za *reviziju* Oberster Gerichtshofu (Vrhovni sud, Austrija), odnosno sudu koji je uputio zahtjev. Osoba DS je pred tim sudom tvrdila da na vozilu 3 postoji nedostatak zbog toga što logika prekidača predstavlja nedopušteni poremećajni uređaj u smislu članka 5. stavka 2. Uredbe br. 715/2007. Predmetnim softverom nije otklonjen taj nedostatak. Zbog ugradnje tog softvera prijete mu budući gubitak vrijednosti i posljedična šteta.

72. Porsche Inter Auto i Volkswagen priznali su pred sudom koji je uputio zahtjev da temperaturni okvir predstavlja poremećajni uređaj u smislu članka 3. točke 10. Uredbe br. 715/2007. Tvrdili su da je taj uređaj dopušten, u skladu s člankom 5. stavkom 2. te uredbe, i da se KBA slaže s tom ocjenom.

73. Sud koji je uputio zahtjev navodi da se od njega tražilo da odluči o tome je li na vozilu 3 postojao nedostatak u trenutku njegove predaje, je li taj nedostatak otklonjen i je li osoba DS pretrpjela štetu koju je prouzročio predmetni proizvođač automobila.

74. Prema mišljenju tog suda, logika prekidača predstavlja nedopušteni poremećajni uređaj u smislu članka 3. točke 10. Uredbe br. 715/2007, u vezi s člankom 5. stavcima 1. i 2. te uredbe. U svakom slučaju, na vozilu 3 postojao je nedostatak u smislu članka 922. ABGB-a zbog toga što postojanje tog poremećajnog uređaja nije bilo priopćeno KBA-u.

75. Budući da je KBA odobrio predmetni softver, sud koji je uputio zahtjev najprije pita je li to odobrenje samo po sebi dovoljno da bi dovelo do poboljšanja kupljene stvari u smislu članka 932. stavka 1. ABGB-a. Prema mišljenju tog suda, valja pretpostaviti da, što se tiče proizvoda kao što je motorno vozilo, za koje je poznato da mora udovoljavati normativnim zahtjevima, prosječni potrošač koji je uobičajeno obaviješten, razumno pažljiv i oprezan, očekuje poštovanje tih zahtjeva. Činjenica da se na vozila mora primijeniti postupak EZ homologacije tipa ne protivi se nužno iznesenom tumačenju članka 2. stavka 2. točke (d) Direktive 1999/44. Takvo bi tumačenje imalo za posljedicu da prodavatelj motornog vozila mora pružiti jamstva ne samo u pogledu postojanja EZ homologacije tipa potrebne za upotrebu koja se uobičajeno podrazumijeva u smislu članka 922. ABGB-a nego i za to da to vozilo ne sadržava nedopuštene dijelove konstrukcije.

76. Nadalje, u slučaju da pokušaj poboljšanja ugradnjom predmetnog softvera nije bio uspješan, čak i ako KBA nije opozvao ili povukao EZ homologaciju tipa, valja ispitati postoji li u vozilu 3 i dalje nedopušteni poremećajni uređaj u smislu članka 5. stavka 2. Uredbe br. 715/2007. Sud koji je uputio zahtjev smatra da cilj zaštite okoliša ide u prilog uskom tumačenju iznimki predviđenih člankom 5. stavkom 2. te uredbe. K tomu, opće je poznato da je u dijelu Unije, osobito u Austriji, prosječna temperatura niža od 15 stupnjeva Celzija tijekom nekoliko mjeseci godišnje. Vanjska temperatura pri kojoj je potpuno učinkovit povrat ispušnih plinova u cilindar kao što je onaj u vozilu 3 tako se u prosjeku uopće ne doseže tijekom znatnog dijela godine. U tim se okolnostima poremećajni uređaj koji se upotrebljava u tako velikoj mjeri ne može opravdati jednom od iznimki predviđenih u članku 5. stavku 2. navedene uredbe.

77. Naposljetku, sud koji je uputio zahtjev ističe da, kako bi se ocijenilo postojanje „neznatnijeg” nedostatka kojim se isključuje preinaka u smislu članka 932. stavka 4. ABGB-a, valja objektivno odvagnuti interese ugovornih stranaka s obzirom na konkretan ugovor i okolnosti pojedinačnog slučaja. Međutim, članak 3. stavak 6. Direktive 1999/44 nije tako jasan da bi se smatralo da je riječ o *acte clair*.

78. U tim je okolnostima Oberster Gerichtshof (Vrhovni sud, Austrija) odlučio prekinuti postupak i uputiti Sudu sljedeća prethodna pitanja:

- „1. Treba li članak 2. stavak 2. točku (d) Direktive [1999/44] tumačiti na način da motorno vozilo obuhvaćeno područjem primjene Uredbe [br. 715/2007] pokazuje kakvoću kakva je uobičajena za robu iste vrste i koju potrošač može razumno očekivati ako je vozilo opremljeno nedopuštenim poremećajnim uređajem u smislu članka 3. točke 10. i članka 5. stavka 2. [te uredbe], ali tip vozila ipak ima valjanu EZ homologaciju, tako da se vozilo može upotrebljavati u cestovnom prometu?
2. Treba li članak 5. stavak 2. točku (a) Uredbe br. 715/2007 tumačiti na način da poremećajni uređaj u smislu članka 3. točke 10. te uredbe, koji je konstruiran tako da se povrat ispušnih plinova u cilindar izvan ispitivanja u laboratorijskim uvjetima upotrebljava u potpunosti u stvarnim uvjetima vožnje samo ako su vanjske temperature između 15 stupnjeva Celzija i 33 stupnja Celzija, može biti dopušten u skladu s člankom 5. stavkom 2. točkom (a) te uredbe ili se primjena navedene odredbe o izuzeću *a priori* isključuje već zbog ograničavanja potpune učinkovitosti povrata ispušnih plinova u cilindar na uvjete koji u dijelovima Europske unije postoje tek tijekom otprilike polovice godine?
3. Treba li članak 3. stavak 6. Direktive 1999/44 tumačiti na način da neusklađenost koja se sastoji od opreme vozila s poremećajnim uređajem koji je nedopušten prema članku 3. točki 10. u vezi s člankom 5. stavkom 2. Uredbe br. 715/2007 treba smatrati „neznatnom” u smislu navedene odredbe ako je preuzimatelj, svjestan postojanja i načina rada tog uređaja, ipak stekao to vozilo?”

79. Pisana očitovanja podnijeli su osoba DS, Porsche Inter Auto, njemačka vlada i Komisija. Iste su stranke i u pisanom obliku odgovorile na pitanja koja je postavio Sud¹⁵.

IV. Analiza

80. Pitanja suda koji je uputio zahtjev odnose se, s jedne strane, na tumačenje Uredbe br. 715/2007, koja se odnosi na homologaciju tipa motornih vozila u odnosu na emisije onečišćujućih tvari¹⁶ i, s druge strane, na tumačenje Direktive 1999/44, kojom se nastoji osigurati minimalna razina zaštite potrošača u kontekstu unutarnjeg tržišta.

¹⁵ U ovim trima predmetima Sud je odlučio da će donijeti odluku a da se ne održi rasprava zbog zdravstvenih rizika povezanih s pandemijom koronavirusa.

¹⁶ Za opći prikaz regulatornog okvira koji se odnosi na homologaciju tipa motornih vozila vidjeti mišljenje nezavisne odvjetnice E. Sharpston u predmetu CLCV i dr. (Poremećajni uređaj na dizelskim motorima) (C-693/18, EU:C:2020:323, t. 45. do 54.).

A. Prvo i treće pitanje u predmetu C-128/20, prvo pitanje u predmetu C-134/20 i prvi dio drugog pitanja u predmetu C-145/20

81. Prvim i trećim pitanjem u predmetu C-128/20, prvim pitanjem u predmetu C-134/20 i prvim dijelom drugog pitanja u predmetu C-145/20, koja valja ispitati zajedno, sudovi koji su uputili zahtjeve u biti pitaju treba li članak 3. točku 10. Uredbe br. 715/2007, u vezi s člankom 5. stavkom 1. te uredbe, tumačiti na način da „poremećajni uređaj” predstavlja uređaj koji u stvarnim uvjetima vožnje motornog vozila u potpunosti osigurava povrat ispušnih plinova samo kad je vanjska temperatura između 15 stupnjeva Celzija i 33 stupnja Celzija i kad je nadmorska visina prometovanja ispod 1000 metara, dok se izvan tog okvira u rasponu od 10 stupnjeva Celzija i iznad 1000 metara nadmorske visine u rasponu od 250 metara nadmorske visine udio povrata ispušnih plinova linearno smanjuje na 0, zbog čega dolazi do povećanja emisija No_x iznad graničnih vrijednosti iz navedene uredbe.

82. U tom pogledu valja istaknuti da se člankom 3. točkom 10. Uredbe br. 715/2007 definira da „poremećajni uređaj” znači svaki dio koji je konstruiran da ustanovljuje temperaturu, brzinu vozila, brzinu vrtnje motora (RPM), stupanj prijenosa u mjenjaču, podtlak u cjevovodu, ili bilo koji drugi parametar za potrebe aktiviranja, modulacije, usporavanja ili prekidanja funkcije nekog dijela u sustavu za kontrolu emisije, pri čemu se smanjuje učinkovitost sustava za kontrolu emisije, u uvjetima koje je razumno očekivati da mogu nastupiti pri uobičajenom radu i upotrebi vozila.

83. U presudi X Sud je prvi put odlučio o tumačenju te odredbe. Predmet u kojem je donesena ta presuda odnosio se na motorna vozila opremljena ventilom EGR i softverom koji može prepoznati fazu homologacije koja se odnosi na emisije onečišćujućih tvari u okviru NEDC-a i radi njihove homologacije¹⁷. Sud je u navedenoj presudi odlučio da „dio koji je konstruiran” u smislu navedene odredbe predstavlja softver ugrađen u upravljačko računalo motora ili softver koji djeluje na to računalo ako taj softver djeluje na funkcioniranje sustava za kontrolu emisije i smanjuje njegovu učinkovitost¹⁸. U istoj je presudi Sud smatrao da pojam „sustav za kontrolu emisije” u smislu iste odredbe obuhvaća tehnologije i strategije „za naknadnu obradu ispušnih plinova”, kojima se emisije smanjuju naknadno, odnosno nakon njihova nastanka, kao i one koje, poput sustava EGR, omogućuju ograničavanje njihove proizvodnje, odnosno njihova nastanka¹⁹. Iz presude X proizlazi da je „poremećajni uređaj” u smislu članka 3. točke 10. Uredbe br. 715/2007 uređaj koji otkriva sve parametre vezane uz provođenje postupaka homologacije koji su propisani tom uredbom kako bi se tijekom tih postupaka poboljšala učinkovitost sustava za kontrolu emisije i tako provela homologacija vozila, čak i ako se takvo poboljšanje na *ad hoc* osnovi može primijetiti i u uobičajenim uvjetima korištenja vozila²⁰. Sud je dodao da takav uređaj ne može biti obuhvaćen iznimkom od zabrane upotrebe takvih uređaja predviđenom u članku 5. stavku 2. točki (a) te uredbe, koji se odnosi na zaštitu motora od oštećenja ili od prometne nezgode i sigurno djelovanje vozila²¹.

84. Ovi se predmeti nastavljaju na predmet u kojem je donesena presuda X jer se u okviru EZ homologacije tipa odnose na vozila generacije Euro 5 opremljena ventilom EGR i predmetnim softverom koji djeluje na funkcioniranje sustava za kontrolu emisija onečišćujućih tvari i smanjuje njegovu učinkovitost. Naime, tim se softverom utvrdio temperaturni okvir na temelju kojeg se, prema mišljenju sudova koji su uputili zahtjeve, povrat ispušnih plinova u cilindar u

¹⁷ Vidjeti presudu X, t. 27. i 31.

¹⁸ Presuda X, t. 68.

¹⁹ Presuda X, t. 90.

²⁰ Presuda X, t. 102.

²¹ Vidjeti presudu X, t. 115.

potpunosti upotrebljava samo ako je vanjska temperatura između 15 stupnjeva Celzija i 33 stupnja Celzija i ako je nadmorska visina prometovanja ispod 1000 metara. Izvan tog okvira udio povrata ispušnih plinova linearno se smanjuje na 0, što u ovom slučaju dovodi do prekoračenja graničnih vrijednosti emisija koje su utvrđene za NO_x u tablici 1. iz Priloga I. Uredbi br. 715/2007.

85. Auto Krainer i Volkswagen u pisanim očitovanjima u predmetima C-128/20 i C-134/20 tvrde da se, ovisno o radu predmetnog softvera, smanjenje udjela povrata ispušnih plinova predviđa kad je temperatura usisnog zraka niža od 15 stupnjeva Celzija, uzimajući u obzir da je ta temperatura tehnički parametar koji je u prosjeku 5 stupnjeva Celzija viši od okolne temperature. Slijedom toga, povrat ispušnih plinova u cilindar je potpun kad je okolna temperatura viša od ili jednaka 10 stupnjeva Celzija, odnosno unutar raspona prosječne godišnje temperature u Njemačkoj, odnosno 10,4 stupnjeva Celzija.

86. U tom pogledu valja podsjetiti na to da je u postupku iz članka 267. UFEU-a, koji se zasniva na jasnom razgraničenju funkcija nacionalnih sudova i Suda, nacionalni sud jedini ovlašten utvrditi i ocijeniti činjenice iz glavnog postupka te tumačiti i primijeniti nacionalno pravo²². Stoga je Sud u ovom slučaju vezan utvrđenjem i ocjenom činjenica sudova koji su uputili zahtjeve, koji su uostalom usklađeni, tako da ih Auto Krainer i Volkswagen ne mogu dovesti u pitanje u okviru ovih zahtjeva za prethodnu odluku. Posljedično, uputit ću na temperaturni okvir kako su ga utvrdili sudovi koji su uputili zahtjeve²³.

87. S obzirom na razmatranja Suda u presudi X, treba smatrati da je predmetni softver „dio koji je konstruiran”, u smislu članka 3. točke 10. Uredbe br. 715/2007, a tehnologija koja se upotrebljava, u ovom slučaju ventil EGR, obuhvaćena je pojmom „sustav za kontrolu emisije” u smislu te odredbe²⁴. Osim toga, taj softver prepoznaje temperaturu zraka kao i drugi parametar, odnosno nadmorsku visinu prometovanja, „za potrebe aktiviranja, modulacije, usporavanja ili prekidanja funkcije nekog dijela u sustavu za kontrolu emisije” u smislu navedene odredbe.

88. Stoga, kako bi se odredilo, s obzirom na definiciju iz članka 3. točke 10. Uredbe br. 715/2007, predstavlja li predmetni softver „poremećajni uređaj”, valja ispitati dolazi li do smanjenja učinkovitosti sustava za kontrolu emisije onečišćujućih tvari „u uvjetima koje je razumno očekivati da mogu nastupiti pri uobičajenom radu i upotrebi vozila”.

89. Sudovi koji su uputili zahtjeve u pitanjima ne upućuju na članak 3. točku 10. Uredbe br. 715/2007 nego na članak 5. stavak 1. te uredbe, prema kojem proizvođač oprema vozila tako da su sastavni dijelovi koji bi mogli utjecati na emisije konstruirani, proizvedeni i sastavljeni tako da „u uobičajenoj uporabi” omogućuju vozilu da je sukladno s navedenom uredbom i njezinim provedbenim mjerama. Čini mi se da je u tom pogledu jasno da se te dvije odredbe dopunjuju i odražavaju istu ideju, odnosno da, kako bi se provjerilo jesu li ispunjeni zajednički tehnički zahtjevi za homologaciju motornih vozila, valja uputiti na rad predmetnog softvera „u uobičajenim uvjetima uporabe” predmetnih vozila²⁵.

²² Presuda od 29. travnja 2021., Ben Alaya (C-19/20, EU:C:2021:341, t. 37. i navedena sudska praksa)

²³ Vidjeti točku 47. ovog mišljenja.

²⁴ Vidjeti točku 83. ovog mišljenja.

²⁵ Isto tako, u članku 4. stavku 2. drugom podstavku Uredbe br. 715/2007 navodi se da „tehničke mjere koje poduzme proizvođač moraju biti takve da osiguravaju učinkovito ograničenje emisija iz ispušne cijevi i emisija ishlapljivanjem, u skladu s ovom Uredbom, *tijekom uobičajenog životnog vijeka vozila u uobičajenim uvjetima uporabe*”. (Moje isticanje)

90. U odredbama Uredbe br. 715/2007 ne definira se taj pojam „u uobičajenim uvjetima uporabe”. U takvom slučaju, iz zahtjeva za ujednačenu primjenu prava Unije kao i načela jednakosti proizlazi da pojmovi iz odredbe prava Unije koja ne sadržava nikakvo izričito upućivanje na pravo država članica radi utvrđivanja svojeg smisla i dosega moraju u cijeloj Uniji imati autonomno i ujednačeno tumačenje, koje treba dati uzimajući u obzir ne samo tekst te odredbe nego i njezin kontekst i cilj koji se želi postići propisom o kojem je riječ²⁶.

91. U tom pogledu Auto Krainer i Volkswagen u pisanim očitovanjima u predmetima C-128/20 i C-134/20 tvrde da poštovanje graničnih vrijednosti za onečišćujuće tvari treba utvrditi isključivo u okviru NEDC-a²⁷, koji je bio na snazi u vrijeme nastanka činjenica u glavnom postupku²⁸.

92. Ne slažem se s tim stajalištem. Prema mojem mišljenju, iz teksta članka 3. točke 10. Uredbe br. 715/2007, konteksta te odredbe i cilja koji se nastoji ostvariti tom uredbom jasno proizlazi da pojam „uobičajena uporaba” ne upućuje na uvjete koji su predviđeni NEDC-om, nego na stvarne uvjete vožnje²⁹.

93. Naime, kao prvo, u članku 3. točki 10. Uredbe br. 715/2007, u vezi s člankom 5. stavkom 1. te uredbe, ne upućuje se samo na emisije onečišćujućih tvari izmjerene tijekom postupka homologacije. U istom se smislu u presudi X istaknulo da „uobičajeni uvjeti uporabe vozila iznimno mogu [...] odgovarati uvjetima vožnje koji se primjenjuju tijekom postupaka homologacije” i da se „u uobičajenim uvjetima korištenja vozila cilj smanjenja emisija NO_x obično ne postiže”³⁰. Slijedom toga, u toj se presudi izričito uvela razlika između uvjeta koji se primjenjuju tijekom postupaka homologacije i „uobičajenih uvjeta uporabe” te su se u njoj potonji uvjeti uzeli kao referentna vrijednost za ocjenu emisija onečišćujućih tvari.

94. Kao drugo, točno je da je u skladu s uvodnom izjavom 17. Uredbe br. 715/2007 „[p]otrebnâ [...] normirana metoda za mjerenje potrošnje goriva i emisija ugljičnog dioksida kod vozila da bi se osiguralo da ne nastanu tehničke zapreke u trgovini između država članica”. Međutim, uvjeti koji se primjenjuju tijekom postupaka homologacije ne mogu, što se tiče NEDC-a, biti jednaki stvarnim uvjetima vožnje³¹. U tom smislu u uvodnoj izjavi 2. Uredbe 2016/427 navodi se da „[...] emisije koje stvarno nastaju u cestovnom prometu vozila Euro 5/6 znatno premašuju emisije izmjerene u regulatornom [NEDC-u], osobito u pogledu emisija NO_x iz dizelskih vozila”. Ta je situacija dovela do izmjene Uredbe br. 692/2008, donošenjem Uredbe 2016/427, kako bi se uveo pojam „stvarne emisije tijekom vožnje”³², koje se definiraju kao „emisije vozila u uobičajenim uvjetima uporabe”³³.

²⁶ Vidjeti presudu od 29. travnja 2021., X (Europski uhiđbeni nalog – *Ne bis in idem*) (C-665/20 PPU, EU:C:2021:339, t. 69. i navedena sudska praksa).

²⁷ NEDC se provodi u laboratoriju i sastoji se od ponavljanja četiriju ciklusa gradske vožnje, nakon kojih slijedi jedan ciklus izvangradske vožnje. Ističem da, u skladu s točkom 6.1.1. Priloga 4., naslovljenog „Ispitivanje tipa I”, Pravilniku br. 83 Gospodarske komisije Ujedinjenih naroda za Europu (UN/ECE) – Jedinstvene odredbe o homologaciji vozila s obzirom na emisiju onečišćujućih tvari u skladu sa zahtjevima za motorna goriva (SL 2006., L 375, str. 242.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 11., svezak 76., str. 15.), „[t]ijekom ispitivanja temperatura ispitne stanice mora biti između [...] (20 i 30 [stupnjeva Celzija])”.

²⁸ Kao što se to navodi u uvodnim izjavama 1. do 3. Uredbe 2017/1151, NEDC je zamijenjen ispitnim ciklusom WLTP (Globalno usklađeni ispitni postupci za laka osobna i gospodarska vozila).

²⁹ U tom smislu njemačka vlada u pisanim očitovanjima naglašava da, u skladu s trenutačno jednoglasnim mišljenjem tijela zaduženih za homologaciju tipa u Europi, izraz „uobičajeni uvjeti rada i upotrebe” znači stvarne uvjete kao što su oni koji uobičajeno postoje u Europi.

³⁰ Vidjeti presudu X, t. 101.

³¹ U pogledu odstupanja između emisija NO_x izmjerenih u okviru postupka homologacije tipa i emisija zabilježenih tijekom vožnje, vidjeti informativni dokument Europskog revizorskog suda, naslovljen „Odgovor EU-a na skandal „dieselgate”, veljača 2019., str. 15.

³² Vidjeti uvodnu izjavu 4. Uredbe 2016/427. Na postupak ispitivanja stvarnih emisija tijekom vožnje odnose se spojeni predmeti Njemačka i Mađarska/Komisija i Komisija/Ville de Paris i dr. (C-177/19 P do C-179/19 P). Nezavisni odvjetnik M. Bobek iznio je svoje mišljenje u tim predmetima 10. lipnja 2021. (EU:C:2021:476).

³³ Vidjeti članak 1. točku 1. Uredbe 2016/427.

95. Kao treće, tumačenje prema kojem valja uputiti na stvarne uvjete vožnje, a ne na one koji su predviđeni NEDC-om, potvrđuje se ciljem koji se nastoji ostvariti Uredbom br. 715/2007, a to je da se osigura visoka razina zaštite okoliša³⁴. Stoga valja osigurati stvarno ograničenje emisija NO_x.

96. U ovom slučaju, kao što se to navodi u točki 84. ovog mišljenja, predmetni softver konstruiran je tako da se povrat ispušnih plinova u cilindar u potpunosti upotrebljava samo ako je vanjska temperatura između 15 stupnjeva Celzija i 33 stupnja Celzija i ako je nadmorska visina prometovanja ispod 1000 metara. Budući da emisije NO_x treba mjeriti u stvarnim uvjetima vožnje, može li se smatrati da je taj temperaturni okvir reprezentativan za takve uvjete vožnje u Europi?

97. Mislim da ne može. Točno je da postoje velike klimatske razlike između sjeverne i južne Europe. Međutim, najniža temperatura od 15 stupnjeva Celzija nije u skladu s prosječnim klimatskim uvjetima koji mogu postojati u Europi. Isto tako, reljef u Uniji nije nimalo jednolik.

98. U tom smislu sud koji je uputio zahtjev u predmetu C-128/20 naglašava da je u Austriji i Njemačkoj (državama članicama koje su zemljopisno smještene u središtu Unije) okolna temperatura najčešće niža od 15 stupnjeva Celzija tijekom cijele godine i da, s obzirom na reljef u tim državama, motorna vozila vrlo često prometuju na područjima koja se nalaze iznad 1000 metara nadmorske visine³⁵. Taj sud u trećem pitanju iz toga zaključuje da obrada ispušnih plinova koja proizlazi iz temperaturnog okvira nije u potpunosti funkcionalna u Europi, osobito u Austriji, tijekom većeg dijela godine. Isto je utvrđenje donio sud koji je uputio zahtjev u predmetu C-134/20.

99. Što se tiče suda koji je uputio zahtjev u predmetu C-145/20, on ističe da je u Beču (Austrija) 2018. godine tijekom šest od 12 mjeseci prosječna temperatura bila niža od 15 stupnjeva Celzija. Osim toga, u službenim statističkim podacima grada Beča, na koje taj sud upućuje, navodi se da je prosječna temperatura u tom gradu 2017. godine iznosila 11,6 stupnjeva Celzija, a 2018. i 2019. godine 12,4 stupnjeva Celzija³⁶.

100. Napominjem i da je u skladu sa službenim podacima prosječna godišnja temperatura u Njemačkoj 2017. godine iznosila 9,6 stupnjeva Celzija, 2018. godine 10,4 stupnjeva Celzija i 2019. godine 10,2 stupnjeva Celzija³⁷. Što se tiče drugih država koje se nalaze u središnjem dijelu Unije, prosječna godišnja temperatura u Francuskoj 2017. godine iznosila je 13,4 stupnjeva Celzija, 2018. godine 13,9 stupnjeva Celzija i 2019. godine 13,7 stupnjeva Celzija³⁸. Što se tiče prosječne godišnje temperature u Poljskoj, ona je 2017. godine iznosila 9 stupnjeva Celzija,

³⁴ Vidjeti presudu X, t. 86.

³⁵ U tom pogledu ističem da prosječna nadmorska visina u Austriji iznosi otprilike 900 metara.

³⁶ <https://www.wien.gv.at/statistik/lebensraum/tabellen/temperatur-zr.html>

³⁷ Deutscher Wetterdienst je meteorološka služba Savezne Republike Njemačke. Vidjeti https://www.dwd.de/DE/presse/pressemitteilungen/DE/2017/20171229_deutschlandwetter_jahr2017_news.html#:~:text=Mit%209%20Grad%20Celsius,Abweichung%20%2B0%20C%27%20Grad;https://www.dwd.de/DE/presse/pressemitteilungen/DE/2018/20181228_deutschlandwetter_jahr2018_news.html#:~:text=Die%20Temperatur%20lag%20im%20Jahr,den%20w%C3%A4rmsten%20Regionen%20in%20Deutschland;https://www.dwd.de/DE/presse/pressemitteilungen/DE/2019/20191230_deutschlandwetter_jahr2019.pdf?__blob=publicationFile&v=3.

³⁸ Météo-France je službena meteorološka i klimatska služba u Francuskoj. Vidjeti <http://www.meteofrance.fr/climat-passe-et-futur/bilans-climatiques/bilan-2017/bilan-climatique-de-l-annee-2017;http://www.meteofrance.fr/climat-passe-et-futur/bilans-climatiques/bilan-2018/bilan-climatique-de-l-annee-2018;http://www.meteofrance.fr/climat-passe-et-futur/bilans-climatiques/bilan-2019/bilan-climatique-de-l-annee-2019>.

2018. godine 9,8 stupnjeva Celzija i 2019. godine 10,2 stupnjeva Celzija³⁹. Te različite temperature znatno su niže od 15 stupnjeva Celzija koji su utvrđeni kao niža vrijednost u temperaturnom okviru.

101. Valja dodati da se u Uredbi 2017/1151, kojom se utvrđuju mjere za provedbu Uredbe br. 715/2007, u točki 4.1. njezina Priloga III.A, naslovljenog „Verifikacija stvarnih emisija tijekom vožnje”, navodi da se „[s]tvarne emisije tijekom vožnje dokazuju [...] ispitivanjem vozila na cesti uz uobičajeni način i uvjete vožnje te korisni teret” i da je „[i]spitivanje RDE-a reprezentativno [...] za vozila kojima se upravlja na stvarnim voznim putovima uz uobičajeno opterećenje”. U točki 5.2. tog priloga definiraju se okolni uvjeti za verifikaciju stvarnih emisija tijekom vožnje u okviru tog ispitivanja.

102. Iako je Uredba 2017/1151 donesena naknadno i nije primjenjiva *ratione temporis* na sporove u glavnom postupku, referentno je mjerilo za ove predmete jer se njome nastoji realnije ocijeniti stvarne uvjete vožnje. Međutim, temperaturni raspon koji se uzima kao referentna vrijednost očito je puno veći od onog koji je utvrđen u temperaturnom okviru. Konkretno, najniža temperatura koja se uzela u obzir za „umjerene uvjete temperature” u točki 5.2.4. Priloga III.A tog uredbi iznosi 0 stupnjeva Celzija, što je daleko od 15 stupnjeva Celzija iz temperaturnog okvira. Osim toga, „prošireni uvjeti nadmorske visine”, navedeni u točki 5.2.3. tog priloga, odgovaraju nadmorskoj visini većoj od 700 metara iznad razine mora, a manjoj od ili jednakoj 1300 metara iznad razine mora⁴⁰.

103. S obzirom na prethodno navedeno, smatram da vrijednosti temperature i nadmorske visine utvrđene u sklopu temperaturnog okvira ne predstavljaju „uobičajenu uporabu” u smislu članka 5. stavka 1. Uredbe br. 715/2007 za motorna vozila u Uniji. Drugim riječima, predmetni softver smanjuje učinkovitost sustava za kontrolu emisije u „uvjetima koje je razumno očekivati da mogu nastupiti pri uobičajenom radu i upotrebi vozila”, zbog čega čini „poremećajni uređaj” u smislu članka 3. točke 10. te uredbe⁴¹.

104. U tim okolnostima predlažem da se na prvo i treće pitanje u predmetu C-128/20, prvo pitanje u predmetu C-134/20 i prvi dio drugog pitanja u predmetu C-145/20 odgovori da članak 3. točku 10. Uredbe br. 715/2007, u vezi s člankom 5. stavkom 1. te uredbe, treba tumačiti na način da „poremećajni uređaj” predstavlja uređaj koji u stvarnim uvjetima vožnje motornog vozila u potpunosti osigurava povrat ispušnih plinova samo kad je vanjska temperatura između 15 stupnjeva Celzija i 33 stupnja Celzija i kad je nadmorska visina prometovanja ispod 1000 metara, dok se izvan tog okvira u rasponu od 10 stupnjeva Celzija i iznad 1000 metara nadmorske visine u rasponu od 250 metara nadmorske visine udio povrata ispušnih plinova linearno smanjuje na 0, zbog čega dolazi do povećanja emisija No_x iznad graničnih vrijednosti iz navedene uredbe.

³⁹ IMGW je zavod za meteorologiju i upravljanje vodama u Poljskoj. Vidjeti <https://www.imgw.pl/sites/default/files/2021-04/imgw-pib-klimat-polski-2020-opracowanie-final-pojedyncze-min.pdf> (str. 12.).

⁴⁰ U skladu s točkom 9.5. Priloga III.A Uredbi 2017/1151, „[a]ko se tijekom određenog vremenskog razdoblja uvjeti okoline prošire u skladu s točkom 5.2., emisije onečišćujućih tvari izračunane u skladu s Dodatkom 4. tijekom tog vremenskog razdoblja dijele se s vrijednošću 1,6 prije nego što se procijeni njihova sukladnost sa zahtjevima iz ovog Priloga”.

⁴¹ Njemačka vlada u pisanim očitovanjima naglašava da je poremećajni uređaj koji je konstruiran tako da se udio povrata ispušnih plinova u cilindar u potpunosti upotrebljava samo u temperaturnom okviru između 15 stupnjeva Celzija i 33 stupnja Celzija u trenutačnom stanju tehničkog razvoja zabranjen s obzirom na to da se taj okvir nalazi znatno iznad prosječne godišnje temperature u Njemačkoj i na to da je tehnički moguća izmjena navedenog okvira koja omogućuje da se obuhvati širi temperaturni raspon, osobito u pogledu nižih temperatura. Ta vlada dodaje da je za protekle godine potrebna odluka tijela zaduženog za homologaciju tipa u svakom slučaju zasebno, koja se odnosi na određeni tip vozila i u kojoj treba uzeti u obzir posebnosti predmetnog motornog pogona.

B. Drugo pitanje u predmetu C-128/20, drugo i treće pitanje u predmetu C-134/20 i drugi dio drugog pitanja u predmetu C-145/20

105. Drugim pitanjem u predmetu C-128/20, drugim i trećim pitanjem u predmetu C-134/20 i drugim dijelom drugog pitanja u predmetu C-145/20, koja valja ispitati zajedno, sudovi koji su uputili zahtjeve u biti pitaju treba li članak 5. stavak 2. točku (a) Uredbe br. 715/2007 tumačiti na način da je poremećajni uređaj koji u potpunosti osigurava povrat ispušnih plinova samo kad je vanjska temperatura između 15 stupnjeva Celzija i 33 stupnja Celzija i kad je nadmorska visina prometovanja ispod 1000 metara obuhvaćen iznimkom od zabrane upotrebe takvih uređaja predviđenom u toj odredbi, koja se odnosi na zaštitu motora od oštećenja ili od prometne nezgode i sigurno djelovanje vozila, ako je cilj tog uređaja prije svega očuvanje sastavnih dijelova poput ventila EGR, hladnjaka EGR i filtra dizelskih čestica.

106. U skladu s člankom 5. stavkom 2. Uredbe br. 715/2007 zabranjena je uporaba poremećajnih uređaja koji smanjuju učinkovitost sustava za kontrolu emisije. Međutim, postoje tri iznimke od te zabrane⁴², među kojima je iznimka navedena u točki (a) te odredbe, odnosno kad je „potreba za uređajem opravdana radi zaštite motora od oštećenja ili od prometne nezgode i radi sigurnog djelovanja vozila”⁴³.

107. S obzirom na taj tekst, te u odgovor na drugo pitanje suda koji je uputio zahtjev u predmetu C-134/20, smatram da pitanje je li poremećajni uređaj o kojem je riječ u glavnom postupku potreban za zaštitu motora od oštećenja i radi sigurnog djelovanja vozila ima utjecaj na ocjenu zakonitosti tog uređaja. Naime, prema mojem mišljenju, čak se i uređaj koji smanjuje učinkovitost sustava za kontrolu emisije onečišćujućih tvari može odobriti na temelju članka 5. stavka 2. točke (a) Uredbe br. 715/2007 ako su ispunjeni uvjeti predviđeni u toj odredbi.

108. U presudi X Sud je također prvi put tumačio navedenu odredbu. U tom pogledu istaknuo je da pojmovi „oštećenje” i „prometna nezgoda” nisu definirani ni u članku 5. Uredbe br. 715/2007 niti u drugim člancima te uredbe i da zbog nepostojanja definicije utvrđivanje značenja i dosega tih pojmova, prema ustaljenoj sudskoj praksi Suda, treba provesti u skladu s njihovim uobičajenim smislom u svakodnevnom jeziku, uzimajući u obzir kontekst u kojem se oni koriste i ciljeve postavljene propisom kojem pripadaju⁴⁴. Sud je smatrao da se pojam „prometna nezgoda” u uobičajenom smislu koji ima u svakodnevnom jeziku odnosi na nepredviđen i iznenadan događaj koji dovodi do oštećenja ili opasnosti, poput ozljeda ili smrti⁴⁵, a da se pojam „oštećenje” pak odnosi na štetu čiji je uzrok uobičajeno nasilan ili iznenadan⁴⁶. Slijedom toga, poremećajni uređaj koji smanjuje učinkovitost sustava za kontrolu emisije opravdan je s obzirom na to da, na temelju članka 5. stavka 2. točke (a), omogućuje zaštitu motora od iznenadne i izvanredne štete⁴⁷. Međutim, onečišćenje i starenje motora ne mogu se smatrati „prometnom nezgodom” ili „oštećenjem” u smislu te odredbe s obzirom na to da su ti događaji u načelu predvidljivi i svojstveni uobičajenom radu vozila⁴⁸. Samo su neposredne opasnosti od oštećenja koje proizvode

⁴² Druge dvije iznimke koje su predviđene u članku 5. stavku 2. točkama (b) i (c) Uredbe br. 715/2007 nisu primjenjive u glavnim predmetima.

⁴³ Zbog upotrebe veznika „i” tu odredbu razumijem na način da su predviđeni uvjeti kumulativni. Stoga kriterij „sigurno djelovanje vozila” nije neovisan o postojanju „oštećenja” ili „prometne nezgode” i jedno od potonje navedenog u svakom slučaju mora postojati.

⁴⁴ Presuda X, t. 106. i 107.

⁴⁵ Presuda X, t. 108. Sud je u presudi od 19. prosinca 2019., Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127, t. 35.), na isti način smatrao da uobičajeno značenje pojma „prometna nezgoda” podrazumijeva „nepredviđen, štetan i nenamjeran događaj”. Vidjeti i presudu od 12. svibnja 2021., Altenrhein Luftfahrt (C-70/20, EU:C:2021:379, t. 33.).

⁴⁶ Presuda X, t. 108.

⁴⁷ Presuda X, t. 109.

⁴⁸ Presuda X, t. 110.

konkretnu opasnost prilikom vožnje vozila takve prirode da mogu opravdati upotrebu poremećajnog uređaja⁴⁹. Sud je u tom pogledu zaključio da članak 5. stavak 2. točku (a) Uredbe br. 715/2007 treba tumačiti na način da poremećajni uređaj koji tijekom postupaka homologacije sustavno poboljšava učinkovitost sustava za kontrolu emisije vozilâ kako bi se poštovala ograničenja emisija utvrđena tom uredbom i kako bi se tako provela homologacija tih vozila ne može biti obuhvaćen iznimkom od zabrane upotrebe takvih uređaja predviđenom tom odredbom, čak ni ako taj uređaj pridonosi sprečavanju starenja ili onečišćenja motora⁵⁰.

109. U svojim pisanim očitovanjima Auto Krainer, Volkswagen, Porsche Inter Auto i njemačka vlada tvrde da se ne slažu s tim tumačenjem Suda, pri čemu iznose dvije vrste argumenata⁵¹.

110. S jedne strane, s pravnog stajališta, ti intervenijenti u biti tvrde da valja jasnije razlikovati pojmove „prometna nezgoda” i „oštećenje” u smislu članka 5. stavka 2. točke (a) Uredbe br. 715/2007. Iako pojam „prometna nezgoda” doista treba razumjeti kao „nepredviđen i iznenađan događaj”, suprotno tomu, do „oštećenja” ne dolazi nužno nepredviđeno i iznenađno jer ono može nastati uslijed kumulativnih učinaka koji s vremenom, tijekom uobičajenog vijeka trajanja vozila i u uobičajenim uvjetima upotrebe, mogu oštetiti motor a da ih se pritom ne može ukloniti povremenim održavanjem u skladu s pravilima struke.

111. S druge strane, s tehničkog stajališta, do nedostatka sigurnosti može doći zbog ventila EGR, kojim se nastoje kontrolirati i smanjiti emisije NO_x koje nastaju zbog nepotpunog izgaranja goriva⁵². U slučaju previsoke ili preniske vanjske temperature, odnosno kada sastavni dijelovi rade izvan okvira svojih uvjeta rada, može prilikom povrata ispušnih plinova doći do prekomjernog taloženja ili kondenzacije, koji se opisuju kao „naslage goriva” i „onečišćenje”, što može dovesti do neispravnog položaja ventila EGR, koji bi se mogao zatvoriti ili pak trajno ostati u određenom otvorenom položaju⁵³. Ta situacija može oštetiti motor ili neke od njegovih sastavnih dijelova a da se pritom ne može predvidjeti kada će i na koji način nastati kvar u ventilu EGR niti koliko će velik biti taj kvar jer to ovisi o načinu vožnje te okolnim uvjetima i jer se redovitim i pravilnim održavanjem ne mogu uvijek spriječiti progresivna oštećenja. Iz toga proizlazi da će sigurnost rada predmetnog vozila biti ozbiljno i znatno ugrožena primjerice u slučaju iznenađenog i naglog gubitka snage prilikom pretjecanja drugog vozila. Može doći i do izgaranja filtra čestica zbog prekomjerne količine ispušnih plinova koji se ispuštaju u komoru za izgaranje, što može dovesti do toga da se zapali motor ili čak vozilo.

112. Budući da se ti argumenti odnose na sigurnost motornog vozila, čini mi se da ih je važno pomno ispitati i provjeriti može li se tim argumentima opravdati poremećajni uređaj u obliku predmetnog softvera.

⁴⁹ Presuda X, t. 114.

⁵⁰ Presuda X, t. 115.

⁵¹ Presuda X donesena je nakon završetka pisanog dijela postupka u ovim predmetima. Međutim, intervenijenti su mogli komentirati mišljenje nezavisne odvjetnice E. Sharpston u predmetu X. U okviru pitanja Suda na koja treba dati pisani odgovor potonje intervenijente osobito se pitalo o zaključcima koje u ovim predmetima treba izvesti iz presude X.

⁵² Kao što to ističe sud koji je uputio zahtjev u predmetu C-134/20, ventilom EGR ispušni plinovi vraćaju se iz ispusta motora natrag u usisni razvodnik motora kako bi tamo nadomjestili dio svježeg zraka, čime se smanjuje temperatura i usporava postupak izgaranja, što dovodi do ograničenja emisija No_x. Osim toga, svrha hladnjaka EGR jest hlađenje sagorjelih plinova (vidjeti u pogledu rada ventila EGR i točku 33. presude X).

⁵³ Njemačka vlada navodi da, što se tiče najmodernijih dizelskih motora generacije Euro 6, temperaturni okviri nemaju važnu ulogu zbog upotrebe hladnjaka usisnog zraka, a sustav EGR i dalje je potreban za ekstremne vanjske temperature, primjerice na -10 stupnjeva Celzija.

113. U tom pogledu, kao prvo, ističem da je Sud, kako bi definirao pojam „oštećenje” u smislu članka 5. stavka 2. točke (a) Uredbe br. 715/2007, uputio na mišljenje nezavisne odvjetnice E. Sharpston u predmetu u kojem je donesena presuda X⁵⁴. Prema mišljenju nezavisne odvjetnice, taj pojam označava štetu čiji je uzrok uobičajeno nasilan ili iznenadan, u skladu s definicijom francuskog pojma „dégât” („oštećenje”) u rječniku *Le Petit Robert*, a pojam „damage”, upotrijebljen u engleskoj jezičnoj verziji te uredbe, nije proturječan tom značenju⁵⁵.

114. Dodajem da se u rječniku Francuske akademije pojam „oštećenje” definira na sljedeći način: „Šteta, pogoršanje, uništavanje koji su posljedica nezgode ili želje za uništenjem”⁵⁶. Stoga se u toj definiciji utvrđuje povezanost između „oštećenja” i „prometne nezgode” s obzirom na to da u glavnim predmetima ne postoji želja za uništenjem. U *Collins English Dictionaryju* navodi se pak sljedeća definicija: „Damage is physical harm that is caused to an object”⁵⁷. Što se tiče definicije pojma „oštećenje” na njemačkom jeziku (Beschädigung), može se razumjeti kao svaki utjecaj na predmet koji mijenja njegov materijalni sastav ili izmjenjuje, čak i neznatno, njegovu predviđenu namjenu a da nije potrebno da je ta tvar oštećena⁵⁸.

115. Točno je da sve te definicije pojma „oštećenje” ne upućuju na iznenadan događaj. Međutim, budući da ne pobijaju tumačenje tog pojma koje je dao Sud u presudi X, ne vidim zašto bi se ponovno ispitalo to tumačenje koje je utvrđeno nedavno. Slijedom toga, kvalificirat ću „oštećenje” u smislu članka 5. stavka 2. točke (a) Uredbe br. 715/2007 kao štetu čiji je uzrok uobičajeno nasilan ili iznenadan. S obzirom na tu kvalifikaciju, valja provjeriti opravdava li se potreba za poremećajnim uređajem o kojem je riječ u glavnom postupku u smislu *zaštite motora* od oštećenja.

116. Sud koji je uputio zahtjev u predmetu C-134/20 tvrdi da je ventil EGR sastavni dio motora. Međutim, prema Komisijinu mišljenju, motor i „sustav za naknadnu obradu ispušnih plinova” čine različite dijelove vozila. Posljedično, neispravan rad ventila EGR ne bi utjecao na zaštitu motora.

117. U tom pogledu naglašavam da Sud treba tumačiti odredbe prava Unije koje se primjenjuju na glavne predmete. Međutim, iako taj zaključak osporavaju Auto Krainer, Volkswagen i Porsche Inter Auto u odgovoru na pisana pitanja Suda, iz relevantnih propisa Unije, u njihovu sadašnjem obliku, proizlazi da sustav EGR nije dio motora. Stoga se u članku 2. točki 18. Uredbe br. 692/2008 navodi da „sustav kontrole emisije” znači, „u kontekstu OBD sustava [sustavi ugrađene dijagnostike], elektroničku upravljačku jedinicu *motora i svaki drugi sastavni dio povezan s emisijama iz ispušnog sustava* ili emisijama isparavanjem koji daje ulazni signal upravljačkoj jedinici ili od nje prima izlazni signal”⁵⁹.

118. Isto tako, Prilog I. Uredbi br. 692/2008, naslovljen „Opće odredbe za EZ homologaciju tipa”, sadržava točku 3.3.1. u kojoj se navodi da se „[h]omologacija tipa [...] mora proširiti na druge tipove vozila, pod uvjetom da su niže navedene značajke vozila, *motora ili sustava za kontrolu*

⁵⁴ Mišljenje u predmetu CLCV i dr. (Poremećajni uređaj na dizelskim motorima) (C-693/18, EU:C:2020:323)

⁵⁵ Točka 135. tog mišljenja

⁵⁶ <https://www.dictionnaire-academie.fr/article/A9D0864>

⁵⁷ „Šteta je fizička povreda nastala objektu” [neslužbeni prijevod]. Vidjeti <https://www.collinsdictionary.com/dictionary/english/damage>

⁵⁸ „Eine Beschädigung ist jede Einwirkung auf eine Sache, die ihre stoffliche Zusammensetzung verändert oder ihre bestimmungsgemäße Brauchbarkeit nicht nur geringfügig beeinträchtigt. Eine Substanzverletzung ist nicht erforderlich” (slobodan prijevod). Vidjeti <https://www.rechtswoerterbuch.de/recht/b/beschaedigung/>.

⁵⁹ Moje isticanje. Ista je definicija preuzeta u članku 2. točki 18. Uredbe 2017/1151.

onečišćenja iste ili su ostale unutar propisanih dopuštenih odstupanja”⁶⁰. U tom se prilogu izričito razlikuju „Motor” (točka 3.3.1.2.) i „Parametri sustava za kontrolu onečišćenja” (točka 3.3.1.3.). Potonja točka sadržava podtočku (c) u kojoj se navodi „EGR (povrat ispušnih plinova)”⁶¹.

119. Iz tih odredbi proizlazi da je zakonodavac Unije u skladu s relevantnim propisima jasno uveo razliku između, s jedne strane, motora i, s druge strane, sustava za kontrolu onečišćenja, koji obuhvaća sustav EGR. K tomu, u skladu s člankom 10. stavkom 1. Uredbe br. 692/2008, za potrebe te uredbe odvajajući (filtri) čestica smatraju se uređajima za kontrolu onečišćenja.

120. Štoviše, kao što je Sud na to podsjetio u presudi X, s obzirom na to da je članak 5. stavak 2. točka (a) Uredbe br. 715/2007 iznimka od zabrane upotrebe poremećajnih uređaja koji smanjuju učinkovitost sustava za kontrolu emisije, treba ga usko tumačiti⁶².

121. U tim okolnostima, s obzirom na primjenjive odredbe prava Unije, smatram da poremećajni uređaj čiji je cilj prije svega očuvanje sastavnih dijelova poput ventila EGR, hladnjaka EGR i filtra dizelskih čestica nije obuhvaćen iznimkom od zabrane upotrebe takvih uređaja predviđene u članku 5. stavku 2. točki (a) Uredbe br. 715/2007.

122. Iz toga proizlazi da, u odgovoru na treće pitanje suda koji je uputio zahtjev u predmetu C-134/20, prema mojem mišljenju, pitanje je li ventil EGR sastavni dio koji treba zaštititi od oštećenja nema utjecaj na zakonitost predmetnog poremećajnog uređaja s obzirom na članak 5. stavak 2. točku (a) Uredbe br. 715/2007.

123. Međutim, kao što se to istaknulo u točki 111. ovog mišljenja, nekoliko je intervenijenata tvrdilo da neispravan rad ventila EGR može oštetiti motor ili neke od njegovih sastavnih dijelova.

124. Što se tiče situacije u kojoj je motor predmetnog vozila oštećen zbog neispravnog rada ventila EGR, kao što se to već istaknulo, iz presude X proizlazi da se onečišćenje i starenje motora ne mogu smatrati „prometnom nezgodom” ili „oštećenjem” u smislu članka 5. stavka 2. točke (a) Uredbe br. 715/2007 jer su ti događaji u načelu predvidljivi i svojstveni uobičajenom radu vozila⁶³. Drugim riječima, riječ je o pogoršanju zbog uobičajene upotrebe tog vozila. Slijedom toga, navedeni događaji ne mogu biti obuhvaćeni iznimkom iz te odredbe.

125. I dalje u skladu s presudom X, samo su neposredne opasnosti od oštećenja koje proizvode konkretnu opasnost prilikom vožnje vozila takve prirode da mogu opravdati upotrebu poremećajnog uređaja kao što je temperaturni okvir⁶⁴. Prema mojem mišljenju, ta se situacija može dogoditi kad neispravan rad ventila EGR ima iznenadne posljedice na rad samog motora a da redovito i pravilno održavanje vozila ne može spriječiti te posljedice⁶⁵.

⁶⁰ Moje isticanje

⁶¹ Isti se elementi navode u točki 3.3. Priloga I. Uredbi 2017/1151. Osim toga, u Prilogu XI. Uredbi br. 692/2008, naslovljenom „Sustavi ugrađene dijagnostike (OBD) za motorna vozila”, u Dodatku 2. preuzima se razgraničenje između motora i sustava za kontrolu emisija. Ta je razlika utvrđena i u Dodatku 2. Priloga XI. Uredbi 2017/1151.

⁶² Presuda X, t. 112.

⁶³ Presuda X, t. 110.

⁶⁴ Presuda X, t. 114.

⁶⁵ Pod pretpostavkom da redovito i pravilno održavanje vozila omogućuje da se izbjegne neispravan rad ventila EGR, u potpunosti se mogu izbjeći neposredne opasnosti od oštećenja zbog kojih nastaje konkretna opasnost prilikom vožnje vozila. Stoga smatram da ne postoji problem u radu motora i sigurnosti vozila.

126. Samo se u tom slučaju predmetni poremećajni uređaj može odobriti na temelju članka 5. stavka 2. točke (a) Uredbe br. 715/2007. Budući da je riječ o ispitivanju činjenične prirode, na sudovima je koji su uputili zahtjeve, koji su jedini nadležni utvrditi i ocijeniti činjenice iz glavnih postupaka⁶⁶, da provjere može li neispravan rad ventila EGR do kojeg može doći stvoriti iznenadne i neposredne opasnosti od oštećenja na samom motoru⁶⁷, zbog kojih nastaje konkretna opasnost prilikom vožnje vozila, čak i ako se to vozilo redovito i pravilno održava⁶⁸.

127. U tom pogledu ističem da u predmetu C-134/20 sud koji je uputio zahtjev tvrdi da nije moguće odrediti je li poremećajni uređaj potreban za zaštitu motora vozila od oštećenja. U slučaju da je to doista moguće odrediti, valja podsjetiti na to da članak 5. stavak 2. točku (a) Uredbe br. 715/2007 treba usko tumačiti.

128. Dodajem da Auto Krainer, Volkswagen, Porsche Inter Auto i njemačka vlada u svojim pisanim očitovanjima tvrde da je Uredba br. 715/2007 osmišljena na način da je neutralna s tehnološkog stajališta i da se njome ne zahtijeva upotreba najbolje moguće tehnologije. U tom pogledu nije sporno da upotreba sustava EGR koji radi u skladu s temperaturnim okvirom, ali u različitom rasponu ovisno o datumu homologacije, odgovara razvoju tehnologije.

129. Takvim se tvrdnjama, prema mojem mišljenju, ne može odobriti poremećajni uređaj na temelju članka 5. stavka 2. točke (a) Uredbe br. 715/2007. Naime, s jedne strane, u toj se uredbi uopće ne navodi da za EZ homologaciju tipa treba upotrebljavati posebnu tehnologiju. Utvrđuje se samo cilj u pogledu emisija onečišćujućih tvari. S druge strane, kao što se to navodi u uvodnoj izjavi 7. navedene uredbe, „[p]ri određivanju normi za emisije važno je uzeti u obzir učinak na tržišta i na konkurentnost proizvođača, izravne i neizravne troškove za poslovanje te koristi koje proizlaze iz poticajnih inovacija, poboljšanja kakvoće zraka, snižavanja troškova zdravstva i produljivanja životnog vijeka, kao i ukupnog učinka na emisije CO₂”. Slijedom toga, kad je zakonodavac Unije određivao granične vrijednosti emisija onečišćujućih tvari, već je bio uzeo u obzir interese proizvođača automobila. Stoga se potonji proizvođači automobila moraju prilagoditi i primijeniti tehničke uređaje kojima se poštuju te granične vrijednosti⁶⁹ a da pritom tehnologija koja se upotrebljava nije nužno najbolja moguća ili se ne nalaže.

130. K tomu, kao što je to istaknuo Sud u presudi X, cilj koji se nastoji ostvariti Uredbom br. 715/2007, a to je osiguranje visoke razine zaštite okoliša i poboljšanje kvalitete zraka u Uniji, podrazumijeva stvarno smanjenje emisija NO_x tijekom uobičajenog životnog vijeka vozila⁷⁰. Međutim, kad bi se poremećajni uređaj na temelju članka 5. stavka 2. točke (a) te uredbe odobrio samo zato što su primjerice troškovi istraživanja visoki, zato što je tehnički uređaj skup ili zato što je održavanje vozila češće i skuplje za korisnika, time bi se navedenoj uredbi oduzela njezina bit⁷¹.

⁶⁶ Vidjeti sudsku praksu navedenu u točki 86. ovog mišljenja.

⁶⁷ Komisija tvrdi da, ako se pomoćna strategija kontrole emisija opravdava rizikom od *iznenadnog i nepopravljivog oštećenja motora*, taj rizik treba prikladno dokazati i dokumentirati (vidjeti Obavijest Komisije od 26. siječnja 2017., naslovljenu „Smjernice za ocjenu pomoćnih strategija za ograničenje emisija i postojanja poremećajnih uređaja u pogledu primjene (EZ) br. 715/2007 o homologaciji tipa motornih vozila u odnosu na emisije iz lakih osobnih i gospodarskih vozila (Euro 5 i Euro 6)” C(2017) 352 *final*, t. 2.2., str. 8.).

⁶⁸ Ako može, smatram da bi se time ispunio i uvjet prema kojem potrebu za uređajem treba opravdati radi sigurnog djelovanja vozila, koja je predviđena u članku 5. stavku 2. točki (a) Uredbe br. 715/2007.

⁶⁹ Europski parlament je u svojem Izvješću o istrazi mjerenja emisija u automobilskom sektoru od 2. ožujka 2017., str. 44., istaknuo da „vožnja pri vrlo niskim temperaturama okolice (ili na vrlo velikim nadmorskim visinama na kojima je tlak zraka nizak) može predstavljati izazov za sustave EGR zbog mogućeg stvaranja čađe, ugljikovodika ili kondenzata koji mogu začepiti ventil ili hladnjak EGR-a i prouzročiti, primjerice, povećanje onečišćujućih emisija čestica i ugljikovodika [...]. Međutim, čini se da proizvođači sustave EGR isključuju neopravdano brzo i neopravdano blizu temperaturnog raspona koji se koristi u ciklusu ispitivanja”

⁷⁰ Presuda X, t. 113.

⁷¹ U tom smislu Sud u svojoj sudskoj praksi upućuje na opće načelo prema kojem neosporno treba priznati da zaštita javnog zdravlja ima prednost u odnosu na ekonomske razloge (presuda od 19. travnja 2012., Artegoda/Komisija, C-221/10 P, EU:C:2012:216, t. 99. i navedena sudska praksa).

131. S obzirom na prethodna razmatranja, predlažem Sudu da na drugo pitanje u predmetu C-128/20, drugo i treće pitanje u predmetu C-134/20 i drugi dio drugog pitanja u predmetu C-145/20 odgovori da članak 5. stavak 2. točku (a) Uredbe br. 715/2007 treba tumačiti na način da je poremećajni uređaj koji u potpunosti osigurava povrat ispušnih plinova samo kad je vanjska temperatura između 15 stupnjeva Celzija i 33 stupnja Celzija i kad je nadmorska visina prometovanja ispod 1000 metara obuhvaćen iznimkom od zabrane upotrebe takvih uređaja predviđenom u toj odredbi, koja se odnosi na zaštitu motora od oštećenja ili od prometne nezgode i sigurno djelovanje vozila, ako je cilj tog uređaja prije svega očuvanje sastavnih dijelova poput ventila EGR, hladnjaka EGR i filtra dizelskih čestica.

C. Četvrto pitanje u predmetu C-134/20

132. Četvrtim pitanjem u predmetu C-134/20 sud koji je uputio zahtjev u biti pita treba li članak 5. stavke 1. i 2. Uredbe br. 715/2007 tumačiti na način da zakonitost poremećajnog uređaja ovisi o tome je li vozilo bilo opremljeno tim uređajem čim je proizvedeno ili je taj uređaj ugrađen naknadno u okviru popravka u smislu članka 3. stavka 2. Direktive 1999/44.

133. U skladu s člankom 3. stavkom 2. Direktive 1999/44, u slučaju neusklađenosti robe prilikom isporuke, potrošač ima pravo na besplatno usklađivanje robe s ugovorom putem popravka ili zamjene, u skladu sa stavkom 3. tog članka, ili na odgovarajuće sniženje cijene ili pravo na raskid ugovora u odnosu na tu robu, u skladu sa stavcima 5. i 6. navedenog članka.

134. U ovom slučaju iz odluke kojom se upućuje zahtjev za prethodnu odluku u predmetu C-134/20 proizlazi da je cilj ugradnje poremećajnog uređaja, u obliku predmetnog softvera, da se otkloni nezakonitost logike prekidača i da se izvršavanjem popravka postupi u skladu s odredbama Uredbe br. 715/2007. Ovo se pitanje temelji na pretpostavci da je taj softver omogućio predmetnom proizvođaču automobila da postigne taj cilj. Na sudu koji je uputio zahtjev je da provjeri je li to tako s obzirom na odgovore na pitanja koja su prethodno ispitana⁷². U slučaju niječnog odgovora, poremećajni je uređaj u svakom slučaju zabranjen na temelju članka 5. stavaka 1. i 2. te uredbe.

135. Pod pretpostavkom da sud koji je uputio zahtjev smatra da predmetni poremećajni uređaj poštuje odredbe Uredbe br. 715/2007, smatram da zakonitost takvog uređaja ne ovisi o tome je li predmetno vozilo bilo opremljeno tim uređajem čim je proizvedeno.

136. Naime, prije svega, u tekstu članka 3. točke 10. Uredbe br. 715/2007, u vezi s člankom 5. stavcima 1. i 2. te uredbe, ne pravi se razlika ovisno o tome je li vozilo odmah bilo opremljeno poremećajnim uređajem ili je taj uređaj ugrađen naknadno jer se trenutak ugradnje takvog uređaja ne navodi u tim odredbama.

137. Nadalje, u kontekstu Uredbe br. 715/2007, u njezinu članku 4. stavku 1. navodi se da proizvođači moraju dokazati da su *svi novi zamjenski uređaji za kontrolu onečišćenja* za koje se zahtijeva homologacija tipa i koji se prodaju ili stavljaju u uporabu u Uniji homologirani u skladu s tom uredbom i njezinim provedbenim mjerama i da te obveze uključuju zadovoljavanje graničnih vrijednosti za emisije utvrđenih u Prilogu I. i provedbenih mjera iz članka 5. navedene uredbe. Usto, u skladu s člankom 10. stavkom 1. Uredbe br. 692/2008, „[p]roizvođač osigurava da zamjenski uređaji za kontrolu onečišćenja namijenjeni ugradbi na vozila s EZ homologacijom tipa i koji su obuhvaćeni Uredbom [br. 715/2007] dobiju EZ homologaciju tipa, kao zasebna tehnička

⁷² Vidjeti osobito točku 126. ovog mišljenja.

jedinica u smislu članka 10. stavka 2. Direktive [2007/46], u skladu s člankom 12., člankom 13. i Prilogom XIII. ovoj Uredbi”. Stoga iz tih odredbi proizlazi da svi uređaji za kontrolu onečišćenja, neovisno o tome jesu li ugrađeni odmah ili naknadno, moraju poštovati obveze predviđene Uredbom br. 715/2007.

138. Naposljetku, kao što se to već navodi, cilj Uredbe br. 715/2007 jest osigurati visoku razinu zaštite okoliša. Međutim, pretpostavka prema kojoj valja uzeti u obzir samo datum proizvodnje vozila značila bi da proizvođači automobila nisu dužni, nakon stavljanja vozila u uporabu, ugraditi poremećajni uređaj koji poštuje odredbe te uredbe. Takva je pretpostavka protivna cilju navedene uredbe. Naime, bilo bi dovoljno da proizvođači, kako bi zaobišli obveze utvrđene istom uredbom, originalni uređaj za kontrolu onečišćenja, u skladu s Uredbom br. 715/2007, zamijene poremećajnim uređajem koji je manje učinkovit i koji ne osigurava poštovanje graničnih vrijednosti predviđenih za No_x .

139. Slijedom toga, smatram da na četvrto pitanje u predmetu C-134/20 treba odgovoriti da članak 5. stavke 1. i 2. Uredbe br. 715/2007 treba tumačiti na način da zakonitost poremećajnog uređaja ne ovisi o tome je li vozilo bilo opremljeno tim uređajem čim je proizvedeno ili je taj uređaj ugrađen naknadno u okviru popravka u smislu članka 3. stavka 2. Direktive 1999/44.

D. Prvo pitanje u predmetu C-145/20

140. Prvim pitanjem u predmetu C-145/20 sud koji je uputio zahtjev u biti pita treba li članak 2. stavak 2. točku (d) Direktive 1999/44 tumačiti na način da motorno vozilo obuhvaćeno područjem primjene Uredbe br. 715/2007 pokazuje kakvoću kakva je uobičajena za robu iste vrste i koju potrošač može razumno očekivati ako je vozilo opremljeno zabranjenim poremećajnim uređajem u smislu članka 3. točke 10. te uredbe, u vezi s člankom 5. stavkom 2. navedene uredbe, s obzirom na to da tip navedenog vozila ima valjanu EZ homologaciju.

141. Najprije naglašavam da se to pitanje temelji na pretpostavci prema kojoj je predmetno vozilo opremljeno nedopuštenim poremećajnim uređajem u smislu članka 3. točke 10. Uredbe br. 715/2007, u vezi s člankom 5. stavkom 2. te uredbe. Kao što sam to naveo⁷³, na sudu koji je uputio zahtjev je da provjeri je li to tako.

142. Ako jest, valja podsjetiti na to da je cilj Direktive 1999/44, kao što se to navodi u njezinoj uvodnoj izjavi 1., doprinijeti postizanju visoke razine zaštite potrošača. Točnije, člankom 2. stavkom 1. te direktive trgovca se obvezuje da potrošaču isporuči robu koja je u skladu s ugovorom o kupoprodaji⁷⁴. U uvodnoj izjavi 8. navedene direktive pojašnjava se da, kako bi se olakšala primjena načela usklađenosti s ugovorom, korisno je uvesti oborivu pretpostavku o usklađenosti s ugovorom koja obuhvaća većinu uobičajenih situacija i da se, u odsutnosti posebnih ugovornih odredbi, kao i kad se primjenjuje klauzula o minimalnoj zaštiti, elementi spomenuti u toj pretpostavci mogu koristiti kod utvrđivanja neusklađenosti robe s ugovorom.

143. Što se tiče konkretno motornih vozila, ističem da bi, u skladu s uvodnom izjavom 3. Direktive 2007/46, regulatorni akti kojima se određuju tehnički zahtjevi „trebali prije svega osigurati visok stupanj cestovne sigurnosti, zaštitu zdravlja, zaštitu okoliša, učinkovito korištenje energije i

⁷³ Vidjeti točku 126. ovog mišljenja.

⁷⁴ Presuda od 3. listopada 2013., Duarte Hueros (C-32/12, EU:C:2013:637, t. 25. i 26.)

zaštitu od neovlaštene uporabe”⁷⁵. U tom smislu, u članku 3. točki 5. te direktive „EZ homologacija” definira se kao „postupak kojim država članica potvrđuje da tip vozila, sustava, sastavnog dijela ili zasebne tehničke jedinice udovoljava odgovarajućim zakonskim odredbama i tehničkim zahtjevima ove Direktive i regulatornih akata navedenih u popisu iz priloga IV. ili XI.”. Navedeni prilog IV., naslovljen „Zahtjevi za potrebe EZ homologacije tipa vozila”, odnosio se u svojem dijelu I., naslovljenom „Regulatorni akti za EZ homologaciju tipa vozila proizvedenih u neograničenim serijama”, na Uredbu br. 715/2007 kad se navode „[e]misije (Euro 5 i 6) lakih teretnih vozila/dostupnost informacija”. Osim toga, u članku 4. stavku 3. prvom podstavku navedene direktive navodi se da države članice registriraju ili dopuštaju prodaju ili stavljanje u upotrebu takvih vozila koja ispunjavaju zahtjeve iz iste direktive.

144. Iz tih odredbi proizlazi da u okviru EZ homologacije tipa predmetna vozila moraju poštovati zahtjeve iz Priloga IV. Direktivi 2007/46, osobito zahtjeve koji se odnose na poremećajne uređaje. Ako ne poštuju te zahtjeve, ta vozila nemaju valjani certifikat o sukladnosti, koji se navodi u članku 18. stavku 1. te direktive te se u članku 3. točki 36. navedene direktive definira kao „dokument iz Priloga IX.^[76] koji izdaje proizvođač i kojim potvrđuje da je u trenutku proizvodnje, vozilo iz serije homologiranog tipa prema ovoj Direktivi, u skladu sa svim regulatornim aktima”. Taj je dokument obavezan za registraciju ili prodaju u skladu s člankom 26. stavkom 1. iste direktive.

145. Porsche Inter Auto u pisanim očitovanjima tvrdi da potrošač očekuje od vozila samo to da se može voziti u njemu i da to može činiti na potpuno siguran način, te da pritom potpuna usklađenost tog vozila sa svim normativnim zahtjevima za njega nije relevantna. Međutim, valja naglasiti da to stajalište nije u skladu s tekstom članka 3. točke 36. Direktive 2007/46, čiji je cilj usklađivanje sa *svim regulatornim aktima* u trenutku proizvodnje za izdavanje certifikata o sukladnosti.

146. Budući da prosječni potrošač koji je uobičajeno obaviješten, razumno pažljiv i oprezan može očekivati da se poštuju normativni zahtjevi za EZ homologaciju tipa vozila, čak i u odsutnosti posebnih ugovornih odredbi, čini mi se da je jasno da predmetno vozilo, ako svi ti zahtjevi nisu ispunjeni, nije u skladu s ugovorom o kupoprodaji u smislu Direktive 1999/44⁷⁷.

147. Naime, prema mojem mišljenju, ako ne postoji valjani certifikat o sukladnosti, predmetno vozilo ne odgovara „opisu koji je dao trgovac” u smislu članka 2. stavka 2. točke (a) Direktive 1999/44. Isto tako, to vozilo nije „prikladn[o] za svaku specifičnu namjenu za koju [ga] potrošač treba” i nije „prikladn[o] za upotrebu u svrhe za koje se roba iste vrste obično koristi” u smislu članka 2. stavka 2. točaka (b) i (c) te direktive. Što se tiče pitanja suda koji je uputio zahtjev, navedeno vozilo također ne pokazuje „kakvoću i funkcionalnost kakve su uobičajene za robu iste vrste i koje potrošač može razumno očekivati, s obzirom na prirodu robe” u smislu članka 2. stavka 2. točke (d) navedene direktive.

⁷⁵ Vidjeti, o načelima sekundarnog prava Unije u području registracije vozila, mišljenje nezavisnog odvjetnika N. Wahla u predmetu RDW i dr. (C-326/17, EU:C:2018:760, t. 29. do 38.).

⁷⁶ U točki 0. Priloga IX. Direktivi 2007/46 navodi se da je „[c]ertifikat o sukladnosti [...] izjava koju proizvođač vozila izdaje kupcu kako bi mu time zajamčio da je vozilo koje je kupio u skladu sa zakonodavstvom koje je na snazi u Europskoj uniji u vrijeme kada je vozilo proizvedeno”.

⁷⁷ U tom je smislu Sud presudio da osoba koja je kupila vozilo može opravdano očekivati da je to vozilo u skladu sa zakonom propisanim zahtjevima koji se primjenjuju na proizvođača automobila (presuda od 9. srpnja 2020., Verein für Konsumenteninformation, C-343/19, EU:C:2020:534, t. 37.). U pogledu analize, prema kojoj u okviru odnosa između prodavatelja robe ili pružatelja usluga i potrošača, proizvodi i usluge moraju biti u skladu s opravdanim očekivanjem potrošača, vidjeti Calais-Auloy, J., Temple, H., i Depincé, M., *Droit de la consommation*, Dalloz, Pariz, 10. izd., 2020., str. 225. i sljedeće.

148. Kao što to naglašava Komisija, to je tumačenje potkrijepljeno člankom 7. Direktive 2019/771, naslovljenim „Objektivni zahtjevi u pogledu usklađenosti”, u čijem se stavku 1. točki (a) navodi da pored ispunjavanja svih subjektivnih zahtjeva u pogledu usklađenosti roba mora biti prikladna za upotrebu u svrhe za koje bi se roba iste vrste uobičajeno koristila, uzimajući u obzir, ako je primjenjivo, *sve postojeće propise Unije* i nacionalne propise, tehničke standarde ili, ako takvih tehničkih standarda nema, primjenjive kodekse ponašanja u dotičnom sektoru.

149. Prema mojem mišljenju, činjenica da predmetni tip vozila ima EZ homologaciju tipa koja mu omogućuje da prometuje na cesti ne može izmijeniti odgovor koji treba dati na postavljeno pitanje⁷⁸. Naime, ta se homologacija osobito mogla dodijeliti ako tijelo za homologaciju nije znalo da postoji zabranjeni uređaj. Stoga u predmetu C-145/20 sud koji je uputio zahtjev navodi da je predmetni tip vozila izvorno homologirao KBA, iako postojanje logike prekidača nije priopćeno tom tijelu i iako potonje tijelo ne bi dodijelilo EZ homologaciju tipa da je znalo za tu logiku.

150. Slijedom toga, ako predmetno vozilo ima EZ homologaciju tipa koju je dodijelilo nadležno nacionalno tijelo, to vozilo ipak nije u skladu s ugovorom o kupoprodaji u smislu Direktive 1999/44.

151. Prema tome, predlažem da se na prvo pitanje u predmetu C-145/20 odgovori da članak 2. stavak 2. točku (d) Direktive 1999/44 treba tumačiti na način da motorno vozilo obuhvaćeno područjem primjene Uredbe br. 715/2007 ne pokazuje kakvoću kakva je uobičajena za robu iste vrste i koju potrošač može razumno očekivati ako je vozilo opremljeno zabranjenim poremećajnim uređajem u smislu članka 3. točke 10. te uredbe, u vezi s člankom 5. stavkom 2. navedene uredbe, čak i ako tip navedenog vozila ima valjanu EZ homologaciju.

E. Treće pitanje u predmetu C-145/20

152. Trećim pitanjem u predmetu C-145/20 sud koji je uputio zahtjev u biti pita treba li članak 3. stavak 6. Direktive 1999/44 tumačiti na način da se neusklađenost koja se sastoji od opreme predmetnog vozila s poremećajnim uređajem koji je zabranjen u smislu članka 3. točke 10. Uredbe br. 715/2007, u vezi s člankom 5. stavcima 1. i 2. te uredbe, može smatrati „neznatnom” ako je potrošač, svjestan postojanja i načina rada tog uređaja, ipak stekao to vozilo.

153. Kao što to proizlazi iz sudske prakse Suda, člankom 2. stavkom 1. Direktive 1999/44 trgovca se obvezuje da potrošaču isporuči robu koja je u skladu s ugovorom o kupoprodaji. U tom smislu, u skladu s člankom 3. stavkom 1. te direktive, trgovac je odgovoran potrošaču za bilo kakvu neusklađenost koja postoji u trenutku isporuke robe. U tom članku 3. stavku 2. navode se prava na koja se potrošač može pozvati protiv trgovca u slučaju neusklađenosti isporučene robe. Potrošač najprije ima pravo, u skladu sa stavkom 3. navedenog članka, zahtijevati da se roba dovede u stanje usklađenosti. Ako se ona ne može dovesti u to stanje, potrošač zatim može u skladu sa stavkom 5. istog članka tražiti sniženje cijene ili raskid ugovora. Međutim, kao što to proizlazi iz stavka 6. tog članka 3., kada je neusklađenost isporučene robe neznatna, potrošač nema pravo zahtijevati takav raskid, nego u tom slučaju ima samo pravo tražiti odgovarajuće sniženje kupoprodajne cijene predmetne robe⁷⁹.

⁷⁸ Vidjeti u tom smislu presudu od 4. listopada 2018., Komisija/Njemačka (C-668/16, EU:C:2018:802, t. 85. do 89.).

⁷⁹ Presuda od 3. listopada 2013., Duarte Hueros (C-32/12, EU:C:2013:637, t. 26. do 28.)

154. Stoga iz članka 3. stavaka 3. i 5. Direktive 1999/44, u vezi s njezinom uvodnom izjavom 10., proizlazi da ta direktiva daje prednost, u interesu obiju strana ugovora, izvršenju tog članka, dvama načinima za otklanjanje neusklađenosti predviđenima kao prvima u odnosu na raskid ugovora⁸⁰.

155. U ovom slučaju sud koji je uputio zahtjev u predmetu C-145/20 navodi da bi osoba DS, koja je podnijela tužbu protiv društva Porsche Inter Auto kako bi zatražila raskid ugovora o kupoprodaji vozila 3, kupila potonje vozilo, makar i pod drugim uvjetima, da je znala da je opremljeno logikom prekidača, odnosno zabranjenim poremećajnim uređajem u smislu članka 3. točke 10. Uredbe br. 715/2007, u vezi s člankom 5. stavcima 1. i 2. te uredbe. Taj sud postavlja ovo pitanje, pri čemu smatra da je to vozilo i dalje opremljeno zabranjenim poremećajnim uređajem u smislu tih odredbi nakon ugradnje predmetnog softvera⁸¹.

156. Najprije ističem da se to pitanje temelji na pretpostavci da je osoba DS mogla zatražiti raskid ugovora o kupoprodaji vozila 3. Međutim, samo ako potrošač nema pravo ni na popravak ni na zamjenu neusklađene robe ili ako trgovac nije proveo jedan od načina otklanjanja neusklađenosti u razumnom roku ili bez značajnih neugodnosti za potrošača, on može, na temelju članka 3. stavka 5. Direktive 1999/44, zahtijevati raskid ugovora, osim ako je, sukladno članku 3. stavku 6. te direktive, neusklađenost robe neznatna⁸². Na sudu koji je uputio zahtjev je da, s obzirom na te uvjete, provjeri tvrdnju da osoba DS nema pravo na popravak ni na zamjenu neusklađene robe ili da Porsche Inter Auto nije proveo jedan od načina otklanjanja neusklađenosti o kojima je riječ.

157. Osim toga, u skladu s člankom 2. stavkom 3. Direktive 1999/44, za potrebe tog članka, ne smatra se da postoji neusklađenost ako je u trenutku sklapanja ugovora potrošač znao za neusklađenost ili mu ona razumno nije mogla ostati nepoznata ili ako je neusklađenost uzrokovana materijalima koje je potrošač isporučio⁸³. S obzirom na taj tekst, smatram da je činjenica da je potrošač znao za neusklađenost objektivne prirode. Taj je uvjet ispunjen primjerice kad trgovac obavijesti potrošača o neusklađenosti u trenutku prodaje i kad taj potrošač posljedično kupi robu uz potpuno poznavanje činjenica. Taj se potrošač potom logično ne može pozvati na postojanje te neusklađenosti.

158. Prema mojem mišljenju, članak 2. stavak 3. Direktive 1999/44 ne može se primijeniti u glavnom predmetu. Naime, ne osporava se da osoba DS u trenutku prodaje vozila 3 nije znala za navodnu neusklađenost i nije razumno za nju mogla znati. Stoga se pitanje suda koji je uputio zahtjev temelji isključivo na tome da bi osoba DS hipotetski htjela kupiti to vozilo, čak i da je znala za navedenu neusklađenost. Riječ je o subjektivnom elementu koji se ne može dokazati i koji se uostalom može promijeniti s vremenom, osobito ovisno o informacijama kojima potrošač raspolaže u pogledu ozbiljnosti neusklađenosti⁸⁴.

⁸⁰ Presuda od 23. svibnja 2019., Füllä (C-52/18, EU:C:2019:447, t. 61.)

⁸¹ Podsjećam na to da je na sudu koji je uputio zahtjev da provjeri je li to tako, kao što se to istaknulo u točki 126. ovog mišljenja.

⁸² Presuda od 23. svibnja 2019., Füllä (C-52/18, EU:C:2019:447, t. 60.)

⁸³ Potonji slučaj nije primjenjiv u glavnom predmetu.

⁸⁴ U tom pogledu osobito se ne može tražiti od potrošača da predvidi rezultat analize koja se odnosi na pravnu kvalifikaciju neusklađenosti robe (vidjeti u tom smislu presudu od 3. listopada 2013., Duarte Hueros, C-32/12, EU:C:2013:637, t. 40.).

159. U Direktivi 1999/44 se ne definira pojam „neznatne” neusklađenosti⁸⁵. Osim toga, Sud nije izravno odlučio o opsegu tog pojma⁸⁶. Teško je dati opću definiciju takvog pojma jer neusklađenost ovisi o konkretnoj situaciji i treba je odrediti u svakom slučaju zasebno na temelju ugovora koji su sklopile stranke. U svakom slučaju, smatram da neusklađenost kojom se ugrožavaju sigurnost i pravilno funkcioniranje robe nije „neznatna” u smislu članka 2. stavka 3. te direktive⁸⁷. Isto tako, neusklađenost nije „neznatna” kad roba nije u skladu s ugovornim odredbama. Na primjer, kad potrošač naruči vozilo crvene boje, a dostavljeno mu je vozilo plave boje, neusklađenost se ne može smatrati „neznatnom”, što u skladu s člankom 3. stavcima 3. i 5. navedene direktive može dovesti do raskida ugovora.

160. Točno je da se člankom 3. Direktive 1999/44, kao što to proizlazi iz sudske prakse Suda, nastoji ostvariti pravilna ravnoteža između interesa potrošača i interesa trgovca na način da se potrošaču, kao slabijoj stranci ugovora, jamči puna i djelotvorna zaštita od trgovčeva manjkavog izvršenja ugovornih obveza, što istodobno omogućava da se u obzir uzmu i gospodarske potrebe trgovca⁸⁸. Slijedom toga, raskid ugovora, koji je krajnji oblik otklanjanja neusklađenosti kojim raspolaže potrošač, može se zatražiti samo kad je neusklađenost dovoljno velika.

161. Međutim, kao što se to navelo u točki 146. ovog mišljenja, prosječni potrošač koji je uobičajeno obaviješten, razumno pažljiv i oprezan može očekivati da se poštuju normativni zahtjevi za EZ homologaciju tipa vozila, čak i u odsutnosti posebnih ugovornih odredbi. Ako postoji zabranjeni poremećajni uređaj, u smislu članka 5. stavaka 1. i 2. Uredbe br. 715/2007, certifikat o sukladnosti nije valjan⁸⁹. Doista, u skladu s člankom 26. stavkom 1. Direktive 2007/46, države članice registriraju vozila i dopuštaju njihovu prodaju ili početak uporabe samo ako imaju važeći certifikat o sukladnosti izdan u skladu s člankom 18. te direktive.

162. Stoga, kao što se to navodi u odgovoru na prvo pitanje postavljeno u predmetu C-145/20, vozilo, među ostalim, ne pokazuje kakvoću kakva je uobičajena za robu iste vrste i koju potrošač može razumno očekivati, u smislu članka 2. stavka 2. točke (d) Direktive 1999/44, ako je to vozilo opremljeno zabranjenim poremećajnim uređajem u smislu članka 5. stavaka 1. i 2. Uredbe br. 715/2007.

163. U tim okolnostima smatram da se neusklađenost navedenog vozila u odnosu na ugovor, koja proizlazi iz upotrebe takvog uređaja, ne može smatrati „neznatnom” u smislu članka 3. stavka 6. Direktive 1999/44.

⁸⁵ Pojam „neznatne neusklađenosti” već je prisutan u Prijedlogu direktive Europskog parlamenta i Vijeća od 18. lipnja 1996. o prodaji robe široke potrošnje i jamstvima za takvu robu (COM(95) 520 *final*, str. 1.). U obrazloženju tog prijedloga navodi se da se, „u duhu kompromisa i kako bi se omogućio prijenos direktive koji je u skladu s različitim nacionalnim tradicijama, prihvaća da države članice ograniče odabir potrošača u slučajevima neznatne neusklađenosti” (str. 14.). Osim toga, Direktiva 1999/44 stavlja se izvan snage s učinkom od 1. siječnja 2022. Direktivom 2019/771), u kojoj se također ne definira pojam „neznatne neusklađenosti”.

⁸⁶ Ističem da je u predmetu u kojem je donesena presuda od 3. listopada 2013., Duarte Hueros (C-32/12, EU:C:2013:637, t. 17., 18. i 20.), potrošač kupio vozilo opremljeno pomičnim krovom i da je za kišna vremena voda curila kroz krov u unutrašnjost vozila. Budući da je taj potrošač zatražio raskid ugovora o kupoprodaji, sud koji je uputio zahtjev smatrao je da je u sporu u glavnom postupku riječ o „neznatnom” nedostatku u smislu članka 3. stavka 6. Direktive 1999/44. U svojem mišljenju u tom predmetu Duarte Hueros (C-32/12, EU:C:2013:128, t. 57.), nezavisna odvjetnica J. Kokott navela je da su drugi europski sudovi, osobito najviši sudovi, u slučajevima koji izgledaju usporedivi odlučili da se curenje vode ne može smatrati neznatnim nedostatkom i da kod tih odluka nije bilo bitno to što se vozilo i dalje može upotrebljavati kao prijevozno sredstvo unatoč curenju.

⁸⁷ Vidjeti u tom smislu Durovic, M., „Consumer sales law in the European Union”, *Comparative Consumer Sales Law*, 2018., str. 1. do 182., osobito str. 41.

⁸⁸ Presuda od 23. svibnja 2019., Füllä (C-52/18, EU:C:2019:447, t. 41. i navedena sudska praksa)

⁸⁹ Vidjeti i točku 144. ovog mišljenja.

164. Na temelju prethodnih razmatranja, predlažem da se na treće pitanje u predmetu C-145/20 odgovori da članak 3. stavak 6. Direktive 1999/44 treba tumačiti na način da se neusklađenost koja se sastoji od opreme predmetnog vozila s poremećajnim uređajem koji je zabranjen u smislu članka 3. točke 10. Uredbe br. 715/2007, u vezi s člankom 5. stavcima 1. i 2. te uredbe, ne može smatrati „neznatnom”, čak i ako je potrošač, svjestan postojanja i načina rada tog uređaja, ipak stekao to vozilo.

V. Zaključak

165. S obzirom na prethodna razmatranja, predlažem Sudu da na prethodna pitanja koja su uputili Landesgericht Klagenfurt (Zemaljski sud u Klagenfurtu, Austrija), Landesgericht Eisenstadt (Zemaljski sud u Eisenstadtu, Austrija) i Oberster Gerichtshof (Vrhovni sud, Austrija) odgovori na sljedeći način:

1. Članak 3. točku 10. Uredbe (EZ) br. 715/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2007. o homologaciji tipa motornih vozila u odnosu na emisije iz lakih osobnih i gospodarskih vozila (Euro 5 i Euro 6) i pristupu podacima za popravke i održavanje vozila, kako je izmijenjena Uredbom Komisije (EZ) br. 692/2008 od 18. srpnja 2008., u vezi s člankom 5. stavkom 1. te uredbe, treba tumačiti na način da „poremećajni uređaj” predstavlja uređaj koji u stvarnim uvjetima vožnje motornog vozila u potpunosti osigurava povrat ispušnih plinova samo kad je vanjska temperatura između 15 stupnjeva Celzija i 33 stupnja Celzija i kad je nadmorska visina prometovanja ispod 1000 metara, dok se izvan tog okvira u rasponu od 10 stupnjeva Celzija i iznad 1000 metara nadmorske visine u rasponu od 250 metara nadmorske visine udio povrata ispušnih plinova linearno smanjuje na 0, zbog čega dolazi do povećanja emisija dušikova oksida (No_x) iznad graničnih vrijednosti iz navedene uredbe.
2. Članak 5. stavak 2. točku (a) Uredbe br. 715/2007, kako je izmijenjena, treba tumačiti na način da poremećajni uređaj koji u potpunosti osigurava povrat ispušnih plinova samo kad je vanjska temperatura između 15 stupnjeva Celzija i 33 stupnja Celzija i kad je nadmorska visina prometovanja ispod 1000 metara nije obuhvaćen iznimkom od zabrane upotrebe takvih uređaja predviđenom u toj odredbi, koja se odnosi na zaštitu motora od oštećenja ili od prometne nezgode i sigurno djelovanje vozila, ako je cilj tog uređaja prije svega očuvanje sastavnih dijelova poput ventila EGR, hladnjaka EGR i filtra dizelskih čestica.
3. Članak 5. stavke 1. i 2. Uredbe br. 715/2007, kako je izmijenjena, treba tumačiti na način da zakonitost poremećajnog uređaja ne ovisi o tome je li vozilo opremljeno tim uređajem čim je bilo proizvedeno ili je taj uređaj ugrađen naknadno u okviru popravka u smislu članka 3. stavka 2. Direktive 1999/44/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 25. svibnja 1999. o određenim aspektima prodaje robe široke potrošnje i o jamstvima za takvu robu.
4. Članak 2. stavak 2. točku (d) Direktive 1999/44 treba tumačiti na način da motorno vozilo obuhvaćeno područjem primjene Uredbe br. 715/2007, kako je izmijenjena, ne pokazuje kakvoću kakva je uobičajena za robu iste vrste i koju potrošač može razumno očekivati ako je vozilo opremljeno nedopuštenim poremećajnim uređajem u smislu članka 3. točke 10. te uredbe, u vezi s člankom 5. stavkom 2. navedene uredbe, čak i ako tip navedenog vozila ima valjanu EZ homologaciju.

5. Članak 3. stavak 6. Direktive 1999/44 treba tumačiti na način da se neusklađenost koja se sastoji od opreme predmetnog vozila s poremećajnim uređajem koji je nedopušten u smislu članka 3. točke 10. Uredbe br. 715/2007, kako je izmijenjena, u vezi s člankom 5. stavcima 1. i 2. te uredbe, ne može smatrati „neznatnom”, čak i ako je potrošač, svjestan postojanja i načina rada tog uređaja, ipak stekao to vozilo.