

**Asia C-128/20**

**Ennakkoratkaisupyyntö**

**Jättämispäivä:**

19.2.2020

**Ennakkoratkaisupyyntön esittänyt tuomioistuin:**

Landesgericht Klagenfurt (Klagenfurtin alioikeus, Itävalta)

**Ennakkoratkaisupyyntön esittämistä koskevan päätöksen tekemispäivä:**

19.2.2020

**Kantaja:**

GSMB Invest GmbH & Co. KG

**Vastaaja:**

Auto Krainer Gesellschaft m.b.H.

---

[--]

**VÄLIPÄÄTÖS**

**ASIA:**

**Kantaja**

[--]

GSMB Invest GmbH & Co. KG

[--]

10245 Berlin  
SAKSA

**Vastaaja**

[--]

Auto Krainer Gesellschaft m.b.H.

[--]

9020 Klagenfurt am Wörthersee

[--]

**Oikeusriidan kohde:**

**21 111,27 euroa** [– –]

A) Euroopan unionin tuomioistuimelle esitetään seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

1. *Onko moottoriajoneuvojen tyyppi hyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta 20.6.2007 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 715/2007 5 artiklan 1 kohtaa tulkittava siten, että siinä ei sallita sellaista asetuksen N:o 715/2007 1 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua ajoneuvon laitetta, joka toimii siten, että pakokaasujen takaisinkierätyksventtiili eli rakenneosana, joka voi vaikuttaa päästöjen määrään, on suunniteltu siten, että pakokaasujen kierrätysaste eli takaisin imusarjaan johdettavien pakokaasujen suhteellinen osuus on säädetty siten, että venttiili takaa vähäpäästöisen toimintamoodin vain lämpötilan ollessa 15 ja 33 celsiusasteen välillä ja vain alle 1 000 metrin korkeudessa ja että kierrätysaste pienenee lineaarisesti noltaan, kun lämpötila nousee tai laskee 10 celsiusastetta tämän lämpötilaikkunan ulkopuolella tai kun nousee 1 000 metrin korkeudesta 250 metriä korkeammalle, [alkup. s. 2] jolloin typen oksidien päästöt ylittävät asetuksessa N:o 715/2007 säädetyt rajat?*
2. *Onko moottoriajoneuvojen tyyppi hyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta 20.6.2007 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohtaan sisältyvää ilmaisua ”moottorin suojaamiseksi vaurioitumiselta tai vahingolta” tulkittava siten, että päästöstrategia, jonka tarkoituksena on ensisijaisesti pakokaasujen takaisinkierätyksventtiilin, kierrätysjäähdyttimen ja dieselhiukkassuodattimen kaltaisten rakenneosien suojaaminen kulumiselta, ei täytä poikkeussäännösten vaatimuksia?*
3. *Onko moottoriajoneuvojen tyyppi hyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta 20.6.2007 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 715/2007 5 artiklan 1 kohtaa tulkittava siten, että päästöstrategia, jossa taataan päästöjä vähentävien laitteiden täysi toimintakyky vain 15 ja 33 celsiusasteen välisellä lämpötila-alueella ja vain alle 1 000 metrin korkeudessa (niin sanottu lämpötilaikkuna) ja joka sen vuoksi ei Euroopassa ja erityisesti Itävallassa toimi täysitehoisesti suurinta osaa vuodesta, ei täytä 5 artiklan 1 kohdan vaatimusta – ajoneuvon toiminta tavanomaisissa käyttöolosuhteissa – ja on sen vuoksi kielletty estolaite?*

B) [– –] [Asian käsittelyn lykkääminen] [alkup. s. 3]

**PERUSTELUT**

## I.) Pääasian oikeudenkäynnin kohde

Kantaja vaatii 27.12.2017 päivätyllä kanteella purettavaksi sen ja vastaajan välillä 9.1.2011 tehdyn sopimuksen VW, Caddy Maxi Comfortline 4MOTION, 2.0 l TDI –ajoneuvon ostamisesta käyttövastikkeen maksamista vastaan. Kantaja oli allekirjoittanut kauppasopimuksen siinä uskossa, että hän ostaa ympäristöystävällisen, pakokaasuja ja hiilidioksidia vähän päästävän ja polttoainetta vähän kuluttavan uuden auton, jolla on totuudenmukainen tyyppihyväksyntä ja jonka pakokaasu-arvot täyttävät laissa säädetyt vaatimukset.

Kantajan mukaan ajoneuvon valmistaja Volkswagen AG on ohjelmistopäivitysten yhteydessä asentanut uuden lämpötilaikkunan. Näin ollen ohjelmistopäivityksen jälkeen ajoneuvot kytkevät pakokaasujen puhdistuslaitteen pois toiminnasta alle 15 asteen ulkolämpötilassa, yli 33 asteen ulkolämpötilassa ja yli 1 000 metrin korkeudessa merenpinnasta. Tällainen lämpötilaikkuna on **kielletty estolaite**. Asetuksen 5 artiklassa tarkoitettua poikkeusta tämän lämpötilaikkunan sallimiseksi ei ole, varsinkaan kun pakokaasujen puhdistaminen alle 15 asteen lämpötilassa, yli 33 asteen lämpötilassa tai yli 1 000 metrin korkeudessa merenpinnasta ei johda välittömästi moottorivaurioihin, joten päästöjä vähennysjärjestelmän tehokkuuden vähentäminen ei vaikuta moottoria suojaavasti.

Vastaaja kiistää esitetyt vaatimukset sekä perusteeltaan että määrältään, vaatii kanteen hylkäämistä ja kantajan velvoittamista korvaamaan oikeudenkäyntikulut sekä perustelee tätä pääpiirteittäin seuraavasti.

Kaikki Euro 5 –luokiteltujen dieselajoneuvojen valmistajat käyttävät niin sanottua lämpötilaikkunaa eli pakokaasujen kierrätysasteen alentamista tai oikeastaan portaittaista vähentämistä ympäristön lämpötilasta riippuen. Tämä on aina ollut tyyppihyväksyntäviranomaisena toimivan Kraftfahrt-Bundesamtin (liittovaltion moottoriajoneuvovirasto) tiedossa, ja virasto on pitänyt sitä asetuksessa N:o 715/2007 tarkoitettuna sallittuna toimenpiteenä. Sen lisäksi Kraftfahrt-Bundesamt on myös ohjelmistopäivitysten tarkastamisen yhteydessä antanut erityisen suuren merkityksen päästöjä vähentävien laitteiden pitkäkestoisuudelle ja todennut perusteellisen tutkimuksen jälkeen, ettei ohjelmistopäivityksellä ole kielteisiä vaikutuksia päästöjä vähentävien laitteiden pitkäkestoisuuteen. [alkup. s. 4]

## II.) Asiaa koskevat oikeussäännöt

Kantaja perustaa kauppasopimuksen purkamista koskevan vaatimuksensa yleisen siviililain (ABGB) 879 §:n 1 momentissa tarkoitettuun hyvien tapojen vastaisuuteen. Toimivassa – kuten eurooppalaisessa – oikeusjärjestelmässä jokaisella auton ostajalla on oikeus odottaa, että valmistaja ei ole manipuloinut ostettua autoa. VW on asentanut maailmanlaajuisesti noin 8,5 miljoonaan ajoneuvoon kiellettyjä estolaitteita harhaanjohtaen valvontaviranomaisia ja kuluttajia yksinomaisten tarkoituksenaan voittojen maksimointi. Tämä on

kaikkien rehellisten ihmisten luonnollisen oikeuskäsityksen vastaista, ja sitä on sen vuoksi pidettävä hyvien tapojen vastaisena ABGB:n 879 §:n 1 momentissa tarkoitettulla tavalla.

Itävallan yleisen siviililain 879 §:n 1 momentissa säädetään seuraavaa:

”Sopimus, joka on lakiin perustuvan kiellon tai hyvien tapojen vastainen, on pätemätön.”

Kantaja vetoaa vaatimuksensa tueksi myös ABGB:n 932 §:n 4 momentissa säädettyyn takuovelvoitteeseen.

Itävallan yleisen siviililain 932 §:n 1 ja 4 momentissa säädetään seuraavaa:

”Ostaja voi puutteellisuuden vuoksi vaatia puutteen korjaamista (vian korjaaminen tai puuttuvan suorituksen jälkitoimitus), tavaran vaihtamista, vastikkeen kohtuullista alentamista (hinnanalennus) tai sopimuksen purkamista (vastikkeen palautus).” (1 momentti)

”Jollei puutteen korjaaminen eikä vaihto ole mahdollinen tai jos niistä aiheutuisi myyjälle suhteettoman suuria kustannuksia, ostajalla on oikeus hinnanalennukseen tai, jos puute ei ole vähäinen, oikeus vastikkeen palautukseen. Ostajalla on sama oikeus, jos myyjä ei suostu korjaamaan puutetta tai vaihtamaan tavaraa tai jos myyjä ei tee tätä kohtuullisessa ajassa tai jos näistä korjaavista toimituksista aiheutuisi ostajalle kohtuutonta hankaluutta tai jos ne olisivat hänen kannaltaan kohtuuttomia myyjän henkilöön liittyvistä painavista syistä.” (4 momentti) [alkup. s. 5]

### **III.) EU:n tuomioistuimen ratkaisun tarve**

[selostetaan alkuperäisessä asiakirjassa]

### **IV. Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelu**

#### **Unionin oikeuden periaatteet**

Moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta 20.6.2007 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 715/2007 (jäljempänä asetus N:o 715/2007) säädetään muun muassa seuraavaa:

Johdanto-osan 12 perustelukappale:

*”Pyrkimyksiä tiukempien päästörajoitusten täytäntöönpanoon olisi jatkettava, mukaan luettuna hiilidioksidipäästöjen vähentäminen; lisäksi olisi varmistettava,*

*että nämä rajoitukset perustuvat käytössä olevien ajoneuvojen todelliseen suorituskykyyn.”*

3 artiklan 10 alakohta:

*”estolaitteella’ [tarkoitetaan] rakenteeseen kuuluvaa laitetta, joka havainnoi lämpötilaa, ajoneuvon nopeutta, moottorin pyörimisnopeutta, vaihdetta, imusarjan painetta [alkup. s. 6] tai jotain muuta parametriä aktivoidakseen, muuttaakseen, viivästääkseen tai poistaakseen päästöjenrajoitusjärjestelmän jonkin osan toiminnan taikka joka vähentää päästöjenrajoitusjärjestelmän tehokkuutta sellaisissa olosuhteissa, joiden voidaan kohtuudella odottaa esiintyvän ajoneuvon tavanomaisen toiminnan ja käytön aikana.”*

### 5 artikla

*”(1) Valmistajan on varustettava ajoneuvot siten, että ne osat, jotka voivat vaikuttaa päästöjen määrään, on suunniteltu, valmistettu ja asennettu siten, että ajoneuvo on tavanomaisessa käytössä tämän asetuksen ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukainen.*

*(2) Päästöjenrajoitusjärjestelmien tehokkuutta vähentävien estolaitteiden käyttö on kielletty. Tätä kieltoa ei sovelleta, jos*

- a) laite on perustellusti tarpeen moottorin suojaamiseksi vaurioitumiselta tai vahingolta ja ajoneuvon turvallisen toiminnan varmistamiseksi;*
- b) laite ei toimi muutoin kuin moottorin käynnistämiseksi;*
- c) edellytykset sisältyvät olennaisilta osiltaan haihtumispäästöjen ja keskimääräisten pakokaasupäästöjen tarkistamista koskeviin testimenettelyihin.”*

[Asetuksen N:o 715/2007 täytäntöönpanosta ja muuttamisesta 18.7.2008 annetun komission] asetuksen (EY) N:o 692/2008 3 artiklan 9 kohdassa säädetään seuraavaa:

*”Liitteessä VIII esitettyä tyyppi 6 -testiä, jossa mitataan päästöjä alhaisissa lämpötiloissa, ei sovelleta dieselajoneuvoihin.*

*Tyyppihyväksynnän hakemisen yhteydessä valmistajan on kuitenkin esitettävä hyväksyntäviranomaiselle näyttö siitä, että typen oksidien jälkikäsitteilylaite saavuttaa riittävän korkean lämpötilan tehokkaaseen toimintaan 400 sekunnin kuluessa kylmäkäynnistyksestä  $-7\text{ }^{\circ}\text{C}$ :n lämpötilassa tyyppi 6 -testissä määritellyllä tavalla.*

*Lisäksi valmistajan on toimitettava hyväksyntäviranomaiselle tiedot pakokaasujen kierrätysjärjestelmän (EGR-järjestelmän) toimintaperiaatteesta, myös sen toiminnasta alhaisissa [alkup. s. 7] lämpötiloissa.*

*Näihin tietoihin on sisällyttävä kuvaus järjestelmän mahdollisista vaikutuksista päästöihin.*

*Hyväksyntäviranomainen ei saa myöntää tyyppihyväksyntää, jos toimitetut tiedot eivät riitä osoittamaan, että jälkikäsitteilylaite tosiasiallisesti saavuttaa määritellyssä ajassa tehokkaaseen toimintaan riittävän korkean lämpötilan.*

*Hyväksyntäviranomaisen on komission pyynnöstä annettava tietoja typen oksidien jälkikäsitteilylaitteiden ja pakokaasujen kierrätysjärjestelmien toiminnasta matalissa lämpötiloissa.”*

## **Ennakkoratkaisukysymyksen perustelut**

[– –]

Nyt esitettävän ennakkoratkaisupyynnön konkreettisena syynä ovat myös muun muassa Landgericht Stuttgartin (Stuttgartin alioikeus, Saksa) 17.1.2019 antama tuomio [– –] ja Landgericht Düsseldorfin (Düsseldorfin alioikeus, Saksa) 31.7.2019 antama tuomio [– –].

Landgericht Stuttgart lausuu tuomion perustelujen 1 ja 2 kohdassa seuraavaa:

”1. Jos moottoriajoneuvoon typen oksidien (NOx) päästöjen vähentämiseksi asennettua pakokaasujen kierrätystä vähennetään ulkolämpötilan ollessa alhainen (ns. lämpötilaikkuna), kyse on asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdassa ja 3 artiklan 10 alakohdassa tarkoitetusta (kielletystä) estolaitteesta. Asiassa ei ole merkitystä sillä, kuinka paljon pakokaasujen kierrätystä vähennetään, sillä asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdassa ja 3 artiklan 10 alakohdassa ei tehdä eroa päästöjenrajoitusjärjestelmään tehdyn muutoksen suuruuden mukaan. **[alkup. s. 8]**

2. Tällainen päästöjenrajoitusjärjestelmä ei ole asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan a alakohdan mukaan poikkeuksellisesti sallittu moottorin suojaamiseksi, jos saatavilla on muita kulloisenkin parhaan teknologian mukaisia teknisiä ratkaisuja – siitä riippumatta, ovatko ne taloudelliselta kannalta huomattavasti kalliimpia.

3. Täytäntöönpanoasetuksen (EY) N:o 692/2008 3 artiklan 9 kohdassa säädetyllä näyttövelvollisuudella asetuksen antaja on lisäksi tehnyt ajoneuvojen osalta selväksi, ettei muulle kuin siinä tarkoitetulle lämpötilaikkunalle matalissa lämpötiloissa voi olla oikeudellista perustetta.

4. Sellainen estolaite, joka moottoriin liittyvistä syistä toimii lähes keskeytyksettä (ulkolämpötilan ollessa alle 7 celsiusastetta) ja joka siten on asetuksen tavoitteiden vastainen, ei ole tarpeen asetuksen (EY) N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan a alakohdassa tarkoitetulla tavalla.”

Landesgericht Klagenfurt yhtyy näihin perusteluihin. Landesgericht Klagenfurtin näkemyksen mukaan moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta 20.6.2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdasta ilmenee, että niin sanottu lämpötilaikkuna on kyseisessä asetuksessa tarkoitettu kielletty estolaite. Näin on erityisesti siksi, että useimmissa Euroopan unionin maissa, erityisesti Itävallassa, Saksassa ja Sveitsissä, ympäristön lämpötila on vuoden aikana enimmäkseen alle 15 celsiusastetta, ja sellaisten maiden maantieteellisen sijainnin vuoksi, joissa ajoneuvot usein liikennöivät yli 1 000 metrin korkeudessa sijaitsevilla alueilla, ja koska nämä olosuhteet siten vastaavat asetuksen (EY) N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdassa tarkoitettua ajoneuvon tavanomaista käyttöä. Asetuksen (EY) N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan a alakohdassa moottorin suojaamiseksi säädetty poikkeus ei siten voi olla oikeusperuste estolaitteille, jotka aktivoidaan moottoriajoneuvojen tavanomaisen käytön aikana. Tämä koskee erityisesti ajoneuvojen käyttöä ympäristön lämpötilan ollessa alle 15 celsiusastetta. Täytäntöönpanoasetuksen (EY) N:o 692/2008 3 artiklan 9 kohdassa säädetään aika, jonka kuluessa laitteen on oltava täysin toimintakykyinen moottorin kylmäkäynnistyksen jälkeen. Sen mukaan **[alkup. s. 9]** typen oksidien jälkikäsitteilylaitteen on saavutettava riittävän korkea lämpötila tehokkaaseen toimintaan 400 sekunnin kuluessa kylmäkäynnistyksestä  $-7\text{ °C}$ :n lämpötilassa. Hyväksyntäviranomaisen ei tällöin saa myöntää tyyppihyväksyntää, jos näitä tyyppihyväksynnän edellytyksiä ei ole näytetty riittävästi toteen. Tästä näyttövelvollisuudesta on kuitenkin tehtävä se johtopäätös, että asetuksen antaja on tehnyt selväksi, ettei tämän poikkeuksen ohella voi olla olemassa oikeutusta muulle lämpötilaikkunalle. Olemassa oleva lämpötilaikkuna, joka takaa päästöjenrajoituslaitteiden täyden toimintakyvyn vain 15 ja 33 celsiusasteen välisellä lämpötila-alueella ja alle 1 000 metrin korkeudessa (niin sanottu lämpötilaikkuna) ja joka sen vuoksi ei ole Euroopassa ja erityisesti Itävallassa täysin toimintakykyinen vuoden aikana enimmäkseen vallitsevissa tavanomaisissa käyttöolosuhteissa, ei täytä asetuksen (EY) N:o 715/2007 5 artiklan 1 kohdan mukaista vaatimusta ja se on kielletty estolaite.

[--]

**Klagenfurt, 19.2.2020**

--

-- [huomautuksia]