

**Predmet C-128/20**

**Zahtjev za prethodnu odluku**

**Datum podnošenja:**

19. veljače 2020.

**Sud koji je uputio zahtjev:**

Landesgericht Klagenfurt (Austrija)

**Datum odluke kojom se upućuje zahtjev:**

19. veljače 2020.

**Tužitelj:**

GSMB Invest GmbH & Co. KG

**Tuženik:**

Auto Krainer Gesellschaft m.b.H.

---

[*omissis*]

**RJEŠENJE**

**PREDMET**

**Tužitelj**

[*omissis*]

GSMB Invest GmbH & Co. KG

[*omissis*]

10245 Berlin  
NJEMAČKA

[*omissis*]

**Tuženik**

[*omissis*]

Auto Krainer Gesellschaft m.b.H.

[*omissis*]

9020 Klagenfurt am Wörthersee

[*omissis*]

**zbog:**

**21 111,27 eura** [omissis]

(A) Sudu Europske unije upućuju se sljedeća prethodna pitanja:

1. *Treba li članak 5. stavak 1. 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 tumačiti na način da je nedopuštena oprema vozila, u smislu članka 1. stavka 1. Uredbe br. 715/2007, 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 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 [orig. str. 2.] do povećanja emisija NO<sub>x</sub> iznad graničnih vrijednosti iz Uredbe br. 715/2007?*
2. *Treba li članak 5. stavak 2. 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 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, hladnjaka za povrat ispušnih plinova i filtra dizelskih čestica nije u skladu s odredbama o iznimkama?*
3. *Treba li članak 5. stavak 1. 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 tumačiti na način da strategija obrade ispušnih plinova kojom se potpuna funkcionalnost uređaja za kontrolu emisija jamči samo u temperaturnom rasponu između 15 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?*

(B) [omissis] [prekid postupka] [orig. str. 3.]

## O B R A Z L O Ž E N J E:

## I.) Predmet glavnog postupka

Tužbom od 27. prosinca 2017. tužitelj zahtijeva izmjenu (raskid) kupoprodajnog ugovora o kupnji vozila VW, Caddy Maxi Comfortline 4MOTION, 2.0 1 TDI, [omissis] sklopljenog između njega i tuženika 9. siječnja 2011. uz plaćanje naknade za korištenje. Tužitelj je potpisao ugovor uvjeren da kupuje novo vozilo koje je, među ostalim, ekološki prihvatljivo, zadovoljavajuće u pogledu ispušnih plinova i emisija CO<sub>2</sub> i ekonomično s obzirom na potrošnju goriva, koje ima točnu homologaciju tipa i čije su vrijednosti ispušnih plinova u skladu sa zakonskim odredbama.

Proizvođač vozila, Volkswagen AG, instalirao je u okviru ažuriranja softvera novi temperaturni okvir. Na taj se način nakon ažuriranja softvera pri vanjskoj temperaturi nižoj od 15 stupnjeva i pri vanjskoj temperaturi višoj od 33 stupnja kao i na 1000 metara nadmorske visine u vozilima isključuje kontrola onečišćenja. U pogledu tog temperaturnog okvira riječ je o **zabranjenom poremećajnom uređaju**. Odobrenje tog temperaturnog okvira nije izuzetak u smislu članka 5. Uredbe, osobito zato što smanjenje kontrole onečišćenja pri temperaturama nižima od 15 stupnjeva, višima od 33 stupnja, odnosno na nadmorskim visinama iznad 1000 metara ne dovodi izravno do oštećenja motora i stoga cilj tog smanjenja nije zaštita motora.

Tuženik osporava istaknute zahtjeve i u pogledu obrazloženja i u pogledu iznosa, zahtijeva odbijanje tužbe uz snošenje troškova i ukratko to obrazlaže kako slijedi:

takozvani „temperaturni okvir”, odnosno ograničavanje ili postupno smanjivanje postotka povrata ispušnih plinova ovisno o okolnoj temperaturi, upotrebljavaju svi proizvođači dizelskih vozila u skladu s klasifikacijom Euro 5. To je bilo poznato Kraftfahrt-Bundesamtu (Savezni ured za motorna vozila, Austrija) kao tijelu za homologaciju te je ono to ocijenilo kao dopuštenu mjeru u smislu Uredbe 715/2007. Osim toga, Savezni ured za motorna vozila je i prilikom provjere ažuriranja softvera osobito veliki značaj pridao provjeri trajnosti uređaja za kontrolu emisije te je nakon detaljne provjere zaključio da ažuriranje softvera nema nikakav negativan učinak na trajnost uređaja za kontrolu emisija. **[orig. str. 4.]**

## II.) Pravni okvir

Tužitelj svoj zahtjev temelji na raskidu kupoprodajnog ugovora zbog nemoralna u skladu s člankom 879. stavkom 1. Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (Opći građanski zakonik, u daljnjem tekstu: ABGB). U funkcionalnom pravnom sustavu, kao što je europski, svaki kupac automobila treba moći očekivati da proizvođač nije izveo neovlašteni zahvat na vozilu koje je kupio. VW je približno 8,5 milijuna vozila diljem svijeta opremio zabranjenim poremećajnim uređajima, pri čemu je obmanuo nadzorna tijela i potrošače isključivo radi ostvarivanja najveće moguće dobiti. To je protivno prirodnom osjećaju pravednosti svih

pravednih osoba te se stoga treba ocijeniti kao nemoralno u smislu članka 879. stavka 1. ABGB-a.

Članak 879. stavak 1. austrijskog ABGB-a glasi:

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

Nadalje, tužitelj svoj zahtjev temelji na jamstvu u skladu s člankom 932. stavkom 4. ABGB-a.

Članak 932. stavci 1. i 4. austrijskog ABGB-a glase:

Primatelj može zbog nedostatka zahtijevati poboljšanje (naknadni popravak ili dopuna elementom koji nedostaje), zamjenu stvari, razumno smanjenje naknade (smanjenje cijene) ili raskid (izmjenu) ugovora (stavak 1.).

Ako ni poboljšanje ni zamjena nisu mogući ili predstavljaju neproporcionalno opterećenje za isporučitelja, primatelj ima pravo na smanjenje cijene ili, ako nije riječ o manjem nedostatku, pravo na izmjenu ugovora. Isto vrijedi i ako isporučitelj odbija provesti poboljšanje ili zamjenu ili ako to ne učini u razumnom roku, ako su te mjere za primatelja povezane sa značajnim neugodnostima ili ako te mjere nije bilo moguće provesti zbog opravdanih razloga isporučitelja (stavak 4.). [orig. str. 5.]

### III.) Nužnost donošenja odluke Suda

[omissis] [objašnjava se]

### IV. Prethodna pitanja:

#### Pravna osnova prava Unije

Uredbom (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 (u daljnjem tekstu: Uredba 715/2007) određuje se, među ostalim, kako slijedi:

#### Uvodna izjava 12.:

*I dalje treba ulagati napor za uvođenje strožih ograničenja za emisije, uključujući smanjivanje emisija ugljičnog dioksida te za osiguravanje da se ta ograničenja odnose na stvarne značajke vozila u uporabi.*

Članak 3. točka 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, **[orig. str. 6.]** 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.

#### Članak 5.:

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.

U članku 3. točki 9. Uredbe 692/2008 propisuje se kako slijedi:

*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<sub>x</sub> 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 **[orig. str. 7.]** temperaturama.*

*Te informacije također trebaju uključivati opis svih učinaka na emisije.*

*Tijelo za homologaciju ne smije dodijeliti homologaciju tipa ako su dostavljeni podaci nedostadni da bi pokazali da uređaj za naknadnu obradu stvarno doseže dovoljno visoku temperaturu za učinkovito djelovanje tijekom određenog vremenskog razdoblja.*

*Na zahtjev Komisije, tijelo za homologaciju dostavlja podatke o učinkovitosti uređaja za naknadnu obradu NO<sub>x</sub> i EGR sustava pri niskim temperaturama.*

## **Obrazloženje prethodnog pitanja**

[omissis]

Konkretan razlog podnošenja predmetnog zahtjeva za prethodnu odluku su i, među ostalim, presude Landesgerichta Stuttgart (Zemaljski sud u Stuttgartu, Njemačka) od 17. siječnja 2019. [omissis] i Landesgerichta Düsseldorf (Zemaljski sud u Düsseldorfu, Njemačka) od 31. srpnja 2019. [omissis].

Landesgericht Stuttgart (Zemaljski sud u Stuttgartu) u uvodnim točkama 1. i 2. presude navodi:

„1. Ako se povrat ispušnih plinova, koji se u motornim vozilima upotrebljava radi smanjenja emisije dušikovih oksida (NO<sub>x</sub>), smanjuje pri niskim vanjskim temperaturama (takozvani „temperaturni okvir”), riječ je o (zabranjenom) poremećajnom uređaju u smislu članka 5. stavka 2., članka 3. točke 10. Uredbe (EZ) 715/2007. Nije relevantno u kojoj se mjeri smanjuje povrat ispušnih plinova jer se u članku 5. stavku 2., članku 3. točki 10. Uredbe (EZ) 715/2007 ne razlikuje između stupnja promjene u sustavu za kontrolu emisije. **[orig. str. 8.]**

2. Takav uređaj za ispušne plinove nije dopušten kao iznimka za zaštitu motora predviđena člankom 5. stavkom 2. točkom (a) Uredbe (EZ) 715/2007 ako postoje druga tehnička rješenja koja se temelje na najboljoj raspoloživoj tehnici, neovisno o tome jesu li ona znatno skuplja u gospodarskom smislu.

3. Na temelju obveze dokazivanja u skladu s člankom 3. točkom 9. Uredbe (EZ) br. 692/2008, zakonodavac je osim toga u pogledu vozila utvrdio da za dodatni temperaturni okvir koji postoji pri niskim temperaturama ne može postojati opravdanje.

4. Takav poremećajni uređaj, koji iz perspektive motora radi gotovo neprekidno (pri vanjskim temperaturama nižima od 7 stupnja Celzija), nije potreban u smislu članka 5. stavka 2. druge rečenice točke (a) Uredbe (EZ) 715/2007 i stoga nije u skladu s ciljevima Uredbe.”

Landesgericht Klagenfurt (Zemaljski sud u Klagenfurtu, Austrija) slaže se s tim uvodnim točkama. Landesgericht Klagenfurt (Zemaljski sud u Klagenfurtu) smatra da iz članka 3. točke 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 proizlazi da je takozvani „temperaturni okvir” zabranjen poremećajni uređaj u smislu navedene uredbe. Tomu je osobito tako jer je okolna temperatura tijekom godine u većini zemalja Europske unije, osobito u Austriji, Njemačkoj i Švicarskoj, uglavnom niža od 15 stupnjeva Celzija

te zbog geografskog položaja zemalja vozila često prometuju područjima koja se nalaze na 1000 metara nadmorske visine i stoga ti uvjeti odgovaraju „uobičajenom radu i upotrebi vozila” koji su propisani u članku 3. točki 10. Uredbe (EZ) br. 715/2007. Stoga povlastica kojoj je cilj zaštita motora u skladu s člankom 5. stavkom 2. drugom rečenicom točkom (a) Uredbe (EZ) 715/2007 nije moguća pravna osnova za poremećajne uređaje koji se aktiviraju pri „uobičajenoj” uporabi motornih vozila. To se osobito odnosi na rad pri okolnim temperaturama nižima od 15 stupnjeva Celzija. Člankom 3. točkom 9. Uredbe (EZ) 692/2008 određuje se unutar kojeg razdoblja prilikom pokretanja hladnog motora on treba osigurati potpunu funkcionalnost. U skladu s time **[orig. str. 9.]** NO<sub>x</sub> treba doseći dovoljno visoku temperaturu za učinkovito djelovanje unutar [400] sekundi nakon pokretanja hladnog motora pri -7 stupnja Celzija. Tijelo za homologaciju ne smije u tom kontekstu dodijeliti homologaciju tipa ako su ti uvjeti za homologaciju tipa nedostadni. Međutim, na temelju te obveze dokazivanja treba zaključiti da je zakonodavac utvrdio da osim tog izuzetka ne postoji nikakvo opravdanje za dodatni temperaturni okvir. Postojeći temperaturni okvir kojom se potpuna funkcionalnost uređaja za kontrolu emisija jamči samo u temperaturnom rasponu između 15 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 funkcionalan prilikom uobičajene uporabe, nije u skladu sa zahtjevima iz članka 5. stavka 1. Uredbe (EZ) 715/2007 i predstavlja zabranjen poremećajni uređaj.

[omissis]

**Klagenfurt, 19. veljače 2020.**

[omissis] [napomene]