

C-128/20. sz. ügy

Előzetes döntéshozatal iránti kérelem

A benyújtás napja:

2020. február 19.

A kérdést előterjesztő bíróság:

Landesgericht Klagenfurt (Ausztria)

Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:

2020. február 19.

Felperes:

GSMB Invest GmbH & Co. KG

Alperes:

Auto Krainer Gesellschaft m.b.H.

[omissis]

VÉGZÉS

ÜGY

Felperes

[omissis]

GSMB Invest GmbH & Co. KG

[omissis]

10245 Berlin

[omissis]

NÉMETORSZÁG

Alperes

[omissis]

Auto Krainer Gesellschaft m.b.H.

[omissis]

9020 Klagenfurt am Wörthersee

[omissis]

Tárgy:

21 111,27 euró [omissis]

A) A Landesgericht Klagenfurt (klagenfurti regionális bíróság, Ausztria) előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti az Európai Unió Bírósága elé:

- 1) *Úgy kell-e értelmezni a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjövahagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló, 2007. június 20-i 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 5. cikkének (1) bekezdését, hogy a 715/2007 rendelet 1. cikkének (1) bekezdése értelmében nem elfogadható a jármű olyan felszerelése, amely szerint a kipufogógáz-visszavezető szelep, tehát egy, a kibocsátásokat valószínűsíthetően befolyásoló alkatrész úgy van megtervezve, hogy a kipufogógáz-visszavezetési szintet, tehát a visszavezetett kipufogógáz mértékét úgy szabályozzák, hogy csak 15 °C és 33 °C között és csak 1000 méter alatt biztosít károsanyag-szegény üzemmódot, e hőmérsékleti tartományon kívül pedig 10 °C hőmérsékletváltozás, 1000 méter felett pedig 250 méter magasságváltozás alatt csökkentik lineárisan 0-ra, tehát [eredeti 2. o.] az NOx-kibocsátások meghaladják a 715/2007 rendeletben megállapított határértéket?*
- 2) *Úgy kell-e értelmezni a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjövahagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló, 2007. június 20-i 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 5. cikkének (2) bekezdésében szereplő „a motor sérülés vagy baleset elleni védelme” kifejezést, hogy a különösen a kipufogógáz-visszavezető szelephez, a kipufogógáz-visszavezető hűtőhöz és a dízelrészecske-szűrőhöz hasonló alkatrészek kímélését szolgáló kipufogógáz-stratégia nem felel meg az eltérést megengedő rendelkezéseknek?*
- 3) *Úgy kell-e értelmezni a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjövahagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló, 2007. június 20-i 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 5. cikkének (1) bekezdését, hogy a kibocsátáscsökkentő berendezések teljes mértékű működését csak 15 °C és 33 °C közötti hőmérsékleti tartományban és 1000 méter alatt biztosító (úgynevezett „hőtartomány”) és ezért Európában, különösen Ausztriában az év nagy részében nem teljes mértékben működő kipufogógáz-stratégia nem felel meg az 5. cikk (1) bekezdése szerinti előírásnak (a jármű működése rendes használat során), és tiltott hatástalanító berendezésnek minősül?*

B) [omissis] [az eljárás felfüggesztése] [eredeti 3. o.]

INDOKOLÁS

I. Az alapeljárás tárgya:

2017. december 27-i keresetével a felperes a közte és az alperes között 2011. január 9-én létrejött, egy VW, Caddy Maxi Comfortline 4MOTION, 2.0 l TDI [omissis] használati díj megfizetése ellenében történő megvételére vonatkozó adásvételi szerződés felbontását (semmisségének megállapítását) kéri. A felperes abban a hiszemben írta alá az adásvételi szerződést, hogy egy többek között környezetbarát, alacsony kipufogógáz-, illetve CO₂-kibocsátású és kis fogyasztású új autót vásárol, amely megfelelő típusjóváhagyással rendelkezik, és amelynek kipufogógáz-kibocsátási értékei megfelelnek a jogszabályi előírásoknak.

A jármű gyártója, a Volkswagen AG a szoftverfrissítés keretében új hőmérséklet-, illetve hőtartományt alkalmazott. A szoftverfrissítést követően így a járművek 15 °C alatti, valamint 33 °C feletti külső hőmérséklet, illetve 1000 méteres tengerszint feletti magasság esetén kikapcsolják a kipufogógáz-tisztítást. Ez a hőtartomány **tiltott hatástalanító berendezésnek** minősül. Az e hőtartományra vonatkozó tilalom esetében nem áll fenn a rendelet 5. cikke értelmében vett kivétel, annál is inkább, mivel a kipufogógáz-tisztítás 15 °C alatti, 33 °C feletti, illetve 1000 méteres tengerszint feletti magasság feletti csökkentése nem vezet közvetlenül a motor károsodásához, és ezért nem szolgálja a motor védelmét.

Az alperes mind azok jogalapját, mind azok összegét illetően vitatja az érvényesített igényeket, a kereset elutasítását kérte a felperes költségek megfizetésére való kötelezése mellett, és mindezt – összefoglalva – az alábbiakkal indokolja:

Az úgynevezett „hőtartományt”, tehát a kipufogógáz-visszavezetési szintnek a környezeti hőmérséklettől függő fokozatos csökkentését az Euro 5-ös dízelüzemű járművek valamennyi gyártója alkalmazza. Erről mindig is tudott a Kraftfahrt-Bundesamt (szövetségi közlekedési hivatal, Ausztria) mint típusjóváhagyó hatóság, és a 715/2007 rendelet értelmében megengedett intézkedésnek tekintette azt. A szövetségi közlekedési hivatal ezenfelül a szoftverfrissítés vizsgálata során is különösen nagy hangsúlyt fektetett a kibocsátáscsökkentő berendezések élettartamának vizsgálatára, és alapos vizsgálatot követően megállapította, hogy a szoftverfrissítés nem gyakorol negatív hatást a kibocsátáscsökkentő berendezések élettartamára. **[eredeti 4. o.]**

II. Jogi háttér

A felperes az [Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch] (általános polgári törvénykönyv[, a továbbiakban:] ABGB) 879. §-ának (1) bekezdése szerinti jóerkölcsbe ütközésre alapítja az adásvételi szerződés semmisségének megállapítása iránti kérelmét. Egy – az európaihoz hasonló – működő jogrendszerben minden autóvásárló elvárhatja, hogy olyan járművet vásárol, amelyet a gyártó nem manipulált. A VW világszerte mintegy 8,5 millió járműbe épített be tiltott hatástalanító berendezéseket kizárólag nyereségmaximalizálási

célből a felügyeleti hatóságok és a fogyasztók megtévesztésével. Ez sérti minden becsületes ember természetes jogérzékét, és ezért a jóerkölcsbe ütközik az ABGB 879. §-ának (1) bekezdése értelmében.

Az osztrák ABGB 879. §-ának (1) bekezdése a következőképpen szól:

„Törvényi tilalmat sértő vagy a jóerkölcsbe ütköző szerződés semmis.”

A felperes ezenkívül az ABGB 932. §-ának (4) bekezdése szerinti kellékszavatosságra alapítja kérelmét.

Az osztrák ABGB 932. §-ának (1) és (4) bekezdése a következőképpen szól:

Hiba esetén az átvevő javítást (kijavítás vagy a hiány pótlása), a dolog kicserélését, az ellenszolgáltatás arányos leszállítását (árcsökkentés) vagy a szerződés felbontását (elállás) igényelheti ((1) bekezdés).

Ha mind a javítás, mind a kicserélés lehetetlen, vagy az átadó számára aránytalanul magas költséggel jár, az átvevőnek joga van árcsökkentéshez, vagy, amennyiben nem csekély mértékű hibáról van szó, joga van elállni. Ugyanez vonatkozik arra az esetre, ha az átadó a javítást vagy a kicserélését megtagadja, vagy nem végzi el megfelelő határidőn belül, ha ezen orvoslási módszerek jelentős kényelmetlenséggel járnának az átvevő számára, vagy ha azok igénybevétele az átadó személyében rejlő nyomós okok miatt nem várható el tőle ((4) bekezdés). [eredeti 5. o.]

III. A Bíróság általi döntéshozatal szükségessége

[omissis] [később kifejtve]

IV. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről:

Uniós jogi alapok

A könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló, 2007. június 20-i 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (a továbbiakban röviden: 715/2007 rendelet) többek között az alábbi rendelkezéseket tartalmazza:

A (12) preambulumbekkezdés:

Továbbra is erőfeszítéseket kell tenni a szigorúbb kibocsátási értékhatárok érvényesítése érdekében, beleértve a széndioxid-kibocsátások csökkentését, garantálva, hogy ezen értékhatárok a használatban levő járművek tényleges teljesítményére vonatkozzanak.

A 3. cikk 10. pontja:

„hatástalanító berendezés”: bármely olyan tervezési elem, amely érzékeli a hőmérsékletet, a járműsebességét, a motor fordulatszámát (a percenkénti fordulatszámot), a sebességfokozatot, a kipufogó- és szívócsővezetékben [eredeti 6. o.] keletkező vákuumot vagy bármely más paramétert a kibocsátást szabályozó rendszer bármely részének működésbe hozása, működésének modulálása, késleltetése vagy kikapcsolása céljából, és amely bizonyos, a jármű szokásos körülmények közötti üzemeltetése és használata során észszerűen várható feltételek mellett csökkenti a kibocsátást szabályozó rendszer hatásfokát.

5. cikk:

(1) A gyártó köteles olyan felszereléssel ellátni a járművet, hogy a kibocsátásokat valószínűsíthetően befolyásoló alkatrészek tervezése, kialakítása és összeállítása lehetővé tegye a jármű számára a rendes használat során az e rendeletnek és végrehajtási intézkedéseinek való megfelelést.

(2) Tilos a kibocsátáscsökkentő berendezések hatásfokát csökkentő hatástalanító berendezések használata. A tilalom nem vonatkozik az alábbi esetekre:

- a) a berendezés használata a motor sérülés vagy baleset elleni védelme és a jármű biztonságos üzemeltetése szempontjából indokolt;
- b) a berendezés a motorindításra vonatkozó követelmények teljesítésén túl nem üzemel; vagy
- c) a vizsgálati eljárások alapján véve olyan feltételek mellett folynak, amelyekkel ellenőrizhető a párolgási kibocsátás és az átlagos kibocsátás a kipufogócsőnél.

A 692/2008 rendelet 3. cikkének 9. pontja a következőképpen rendelkezik:

A VIII. mellékletben ismertetett, kibocsátásokat kis hőmérsékleten mérő 6. típusú mérést nem kell alkalmazni dízelüzemű járművekre.

A típusjóváahagyás kérésekor azonban a gyártónak be kell nyújtania a jóváhagyó hatósághoz olyan információkat, amelyek bizonyítják, hogy az NOx-utókezelő elegendően nagy hőmérsékletet ér el ahhoz, hogy a 6. típusú mérésben leírt -7 °C-os hidegindítás után 400 s-on belül hatékonyan működjön.

Ezenkívül a gyártónak információkat kell szolgáltatnia a jóváhagyó hatósághoz a kipufogógáz-visszavezető rendszer működési stratégiájáról, beleértve a kis hőmérsékleteken [eredeti 7. o.] való működését is.

Az információknak tartalmazniuk kell a kibocsátásokra gyakorolt hatások leírását is.

A jóváhagyó hatóság nem adhat meg típusjóváhagyást, ha a beadott információ nem elégséges annak igazolására, hogy az utókezelő a megadott időn belül ténylegesen eléri a hatékony működéshez elegendően nagy hőmérsékletet.

A Bizottság kérésére a jóváhagyó hatóság információkat ad az NOx-utókezelő és a kipufogógáz-visszavezető rendszer kis hőmérsékleteken való működéséről.

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések indokolásáról

[omissis]

A jelen előzetes döntéshozatal iránti kérelem konkrét indokát többek között [a Landgericht] Stuttgart (stuttgarti regionális bíróság, Németország) 2019. január 17-i ítélete [omissis] és [a Landgericht] Düsseldorf (düsseldorfi regionális bíróság, Németország) 2019. július 31-i ítélete [omissis] képezi.

[A Landgericht] Stuttgart (stuttgarti regionális bíróság) az alábbiakat fejt ki az ítélet összefoglalójának 1. és 2. pontjában:

„1. A valamely gépjárműben a nitrogénoxid-kibocsátás (NOx-kibocsátás) csökkentésére használt kipufogógáz-visszavezetés kis külső hőmérsékleten történő csökkentése (úgynevezett „hőtartomány”) a 715/2007/EK rendelet 5. cikkének (2) bekezdése és 3. cikkének 10. pontja értelmében vett (tiltott) hatástalanító berendezésnek minősül. Nem bír jelentőséggel a kipufogógáz-visszavezetés csökkentésének mértéke, mivel a 715/2007/EK rendelet 5. cikkének (2) bekezdése és 3. cikkének 10. pontja nem tesz különbséget a kibocsátást szabályozó rendszer modulálásának mértéke szerint. **[eredeti 8. o.]**

2. Az ilyen kipufogóberendezés nem megengedett kivételesen a 715/2007/EK rendelet 5. cikke (2) bekezdésének a) pontja alapján a motor védelme érdekében, ha az elérhető legjobb technika más műszaki megoldásokat is kínál, függetlenül attól, hogy ezek gazdasági szempontból lényegesen drágábbak-e.

3. A [692/2008/EK] végrehajtási rendelet 3. cikkének 9. pontja szerinti igazolási kötelezettséggel a jogalkotó ezenfelül a járművek tekintetében egyértelművé tette, hogy egy emellett fennálló hőtartomány kis hőmérsékletek mellett nem lehet indokolt.

4. Nem indokolt a 715/2007/EK rendelet 5. cikke (2) bekezdése második mondatának a) pontja értelmében az olyan hatástalanító berendezés, amely a motor szempontjából szinte folyamatosan működik (7 °C alatti külső hőmérsékletek mellett), és ezért ellentétes a rendelet célkitűzéseivel.”

A Landesgericht Klagenfurt (klagenfurti regionális bíróság) egyetért ezen összefoglalóval. A Landesgericht Klagenfurt (klagenfurti regionális bíróság) véleménye szerint az következik a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő

típusjövahagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló, 2007. június 20-i 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 3. cikkének 10. pontjából, hogy az úgynevezett „hőtartomány” az említett rendelet értelmében vett tiltott hatástalanító berendezésnek minősül. Ez különösen azért van így, mert az Európai Unió országainak többségében – többek között Ausztriában, Németországban és Svájcban – a környezeti hőmérséklet az év nagy részében 15 °C alatt van, és az országok földrajzi helyzete miatt a járművek gyakran járnak 1000 méteren fekvő területeken, és e körülmények ezért megfelelnek a 715/2007/EK rendelet 3. cikkének 10. pontjában szabályozott, „a jármű szokásos körülmények közötti üzemeltetés[ének]”. A 715/2007/EK rendelet 5. cikke (2) bekezdése második mondatának a) pontja szerinti, a motor védelmét szolgáló kivétel ezért nem szolgálhat olyan hatástalanító berendezések jogalapjául, amelyek a gépjárművek „szokásos” használata mellett lépnek működésbe. Ez különösen így van a 15 °C alatti környezeti hőmérsékletek melletti üzemeltetés esetében. A 692/2008/EK végrehajtási rendelet 3. cikkének 9. pontja meghatározza, hogy hidegindítás esetén milyen időtartamon belül kell a motornak teljes mértékű működést biztosítania. Eszerint az [eredeti 9. o.] NOx-utókezelőnek -7 °C-os hidegindítás után [400] s-on belül kell elegendően nagy hőmérsékletet elérnie ahhoz, hogy hatékonyan működjön. A jóváhagyó hatóság nem adhat meg ezzel összefüggésben típusjövahagyást, ha a típusjövahagyás e feltételeinek fennállását nem igazolják megfelelően. Ezen igazolási kötelezettségből azonban az a következtetés vonható le, hogy a jogalkotó egyértelművé tette, hogy e kivétel mellett nem indokolt egy további fennálló hőtartomány. A kibocsátáscsökkentő berendezések teljes mértékű működését csak 15 °C és 33 °C közötti hőmérsékleti tartományban és 1000 méter alatt biztosító (úgynevezett „hőtartomány”) és ezért Európában, különösen Ausztriában az év nagy részében a rendes használat során nem teljes mértékben működő fennálló hőtartomány nem felel meg a 715/2007/EK rendelet 5. cikkének (1) bekezdése szerinti előírásnak, és tiltott hatástalanító berendezésnek minősül.

[omissis]

Klagenfurt, 2020. február 19.

[omissis] [megjegyzések]