

Vec C-128/20

Návrh na začatie prejudiciálneho konania

Dátum podania:

19. február 2020

Vnútroštátny súd:

Landesgericht Klagenfurt

Dátum rozhodnutia vnútroštátneho súdu:

19. február 2020

Žalobkyňa:

GSMB Invest GmbH & Co. KG

Žalovaná:

Auto Krainer Gesellschaft m.b.H.

PRACOVNÝ DOKUMENT

... [omissis]

UZNESENIE

VEC

Žalujúca strana ... [omissis]

GSMB Invest GmbH & Co. KG

... [omissis]

10245 Berlín

... [omissis]

NEMECKO

Žalovaná strana

... [omissis]

Auto Krainer Gesellschaft m.b.H.

... [omissis]

9020 Klagenfurt am Wörthersee

... [omissis]

o:

21 111,27 eura ... [omissis]

A) Súdnemu dvoru Európskej únie sa predkladá návrh na začatie prejudiciálneho konania o nasledujúcich otázkach:

1. *Má sa článok 5 ods. 1 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 z 20. júna 2007 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel so zreteľom na emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 5 a Euro 6) a o prístupe k informáciám o opravách a údržbe vykladať v tom zmysle, že je neprípustným zariadenie vo vozidle v zmysle článku 1 ods. 1 nariadenia 715/2007, ktorého podstata spočíva v tom, že ventil recirkulácie výfukových plynov (EGR ventil), teda súčiastka, ktorá má pravdepodobne vplyv na hodnotu emisií, je konštruovaný tak, že pomer recirkulovaných výfukových plynov, teda pomer výfukových plynov, ktoré sú recirkulované, je regulovaný tak, že režim nízkej produkcie emisií funguje iba pri teplote od 15 do 33 °C a iba v nadmorskej výške menej ako 1000 metrov, a pri vybočení z tohto teplotného intervalu o 10 °C a pri prekročení nadmorskej výšky 1 000 metrov o 250 metrov sa lineárne zníži až na 0, a tým dôjde k zvýšeniu emisií NO_x nad hraničné hodnoty stanovené nariadením 715/2007?*
2. *Má sa článok 5 ods. 2 a výraz „z dôvodu ochrany motora proti poškodeniu alebo havárii“ nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 z 20. júna 2007 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel so zreteľom na*

emisie ľahkých osobných a ťžitkových vozidiel (Euro 5 a Euro 6) a o prístupe k informáciám o opravách a údržbe vozidiel vykladať v tom zmysle, že stratégia riadenia výfukových plynov, ktorá slúži predovšetkým na ochranu súčiastok ako sú EGR ventil, EGR chladič a filter pevných častíc, nespadá pod ustanovenia výnimky?

3. *Má sa článok 5 ods. 1 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 z 20. júna 2007 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel so zreteľom na emisie ľahkých osobných a ťžitkových vozidiel (Euro 5 a Euro 6) a o prístupe k informáciám o opravách a údržbe vozidiel vykladať v tom zmysle, že stratégia riadenia výfukových plynov, ktorá zaručuje plnú funkčnosť zariadení na reguláciu znečisťovania iba v teplotnom rozpätí od 15 do 33 stupňov Celzia a iba v nadmorskej výške do 1000 metrov (takzvané „teplotné okno“) a tak v Európe, najmä v Rakúsku, počas roka prevažne nie je plne funkčná, nespĺňa požiadavky článku 5 ods. 1 – funkčnosť vozidla pri bežnom používaní – a predstavuje zakázané rušiacie zariadenie?*

B) ... [omissis] [Prerušenie konania]

ODÔVODNENIE

I.) Predmet konania vo veci samej:

Žalobou z 27. decembra 2017 žiada žalujúca strana odstúpenie od kúpnej zmluvy (zrušenie) uzavretej 9. januára 2011 medzi ňou a žalujúcou stranou, predmetom ktorej bola kúpa motorového vozidla VW Caddy Maxi Comfortline 4MOTION, 2.0 I TDI, ... [omissis] s tým, že žalujúca strana zaplatí odplatu za užívanie. Žalobkyňa podpísala kúpnu zmluvu v presvedčení, že kupuje nové vozidlo, ktoré je okrem iného ekologické, má priaznivú produkciu spalín, CO₂ a priaznivú spotrebu, a ktoré má platné typové schválenie, ktorého hodnoty výfukových plynov zodpovedajú zákonným požiadavkám.

Výrobca vozidla, spoločnosť Volkswagen AG, v rámci aktualizácie softvéru aplikovala nový teplotný interval, resp. teplotné okno. Po aktualizácii softvéru by tak vozidlá vypínali čistenie výfukových plynov pri vonkajšej teplote nižšej ako 15 stupňov a vyššej ako 33 stupňov, ako aj v nadmorskej výške viac ako 1000 metrov. V prípade tohto teplotného okna ide o **zakázané rušiacie zariadenie**. O výnimku pre povolenie tohto teplotného okna v zmysle článku 5 nariadenia 715/2007 nejde, pretože redukcia čistenia spalín pri teplotách pod 15 a nad 33 stupňov, resp. v nadmorskej výške nad 1000 metrov nevedie bezprostredne k ochrane motora pred poškodením a tak neslúži na ochranu motora.

Žalovaná strana poprela uplatňované nároky tak čo do dôvodu, ako aj čo do výšky, žiadala žalobu zamietnuť a žalobkyňu uložiť povinnosť nahradiť trovy konania a odôvodňuje to v súhrne nasledovne:

Takzvané „teplotné okno“, rozumej sukcesívne redukovanie pomeru recirkulácie výfukových plynov v závislosti od vonkajšej teploty používajú všetci výrobcovia vozidiel so vznetovým motorom spĺňajúcich emisnú normu Euro 5. Kraftfahrt-Bundesamt (Spolkový úrad cestnej dopravy, Nemecko) ako správny orgán príslušný na typové schvaľovanie o tom vždy vedel a posúdil to ako prípustné opatrenie v zmysle nariadenia 715/2007. Okrem toho Spolkový úrad cestnej dopravy aj pri previerke aktualizácie softvéru kládol obzvlášť veľký dôraz na preverenie trvanlivosti zariadení na reguláciu znečisťovania a po dôkladnej previerke konštatoval, že aktualizácia softvéru nebude mať žiadne negatívne účinky na trvanlivosť zariadení na reguláciu znečisťovania.

II.) Právny rámec

Žalujúca strana odôvodňuje svoj návrh na zrušenie kúpnej zmluvy rozporom tejto kúpnej zmluvy s dobrými mravmi podľa § 879 ods. 1 ABGB (Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch, Všeobecný občiansky zákonník; ďalej tiež „ABGB“). Každý, kto si kupuje auto, smie vo fungujúcom právnom systéme – ako je ten európsky – očakávať, že keď svoje vozidlo nadobudne, toto nebude výrobcom zmanipulované. VW zabudoval do asi 8,5 milióna vozidiel po celom svete zakázané rušiacie zariadenia, podvádzajúc tak dozorné orgány a spotrebiteľov, a to jedine za účelom maximalizácie zisku. To sa prieči prirodzenému právnemu chápaniu všetkých čestných ľudí a preto to musí byť kvalifikované ako v rozpore s dobrými mravmi v zmysle § 879 ods. 1 ABGB.

§ 879 ods. 1 rakúskeho Všeobecného občianskeho zákonníka znie:

Zmluva, ktorá porušuje zákonom stanovený zákaz alebo je v rozpore s dobrými mravmi, je neplatná.

Žalujúca strana ďalej odôvodňuje svoj návrh zárukou podľa § 932 ods. 4 ABGB.

§ 932 ods. 1 a ods. 4 rakúskeho Všeobecného občianskeho zákonníka znie:

Odberateľ môže z dôvodu výskytu vady žiadať nápravu (opravu alebo doplnenie chýbajúceho), výmenu veci, primerané zníženie odplaty (zníženie ceny) alebo zrušenie zmluvy (odstúpenie od zmluvy) (ods. 1).

V prípade, že náprava aj výmena je nemožná alebo je pre dodávateľa spojená s neprimerane vysokými nákladmi, má odberateľ právo na zníženie kúpnej ceny alebo, pokiaľ nejde o nepodstatnú vadu, právo odstúpiť od zmluvy. To isté platí aj v prípade, ak dodávateľ odmietne opraviť alebo vymeniť vec alebo tak neurobí v primeranej lehote, ak by tieto úkony boli pre odberateľa spojené so značnými komplikáciami alebo ak ich od neho zo závažných dôvodov spočívajúcich v osobe dodávateľa nemožno spravodlivo požadovať (ods. 4).

III.) Nevyhnutnosť rozhodnutia SDEÚ

... [omissis] [bude vysvetlené]

IV. O prejudiciálnych otázkach:

Právny základ EÚ

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady ES č. 715/2007 z 20. júna 2007 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel so zreteľom na emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 5 a Euro 6) a o prístupe k informáciám o opravách a údržbe vozidiel (ďalej len „nariadenie 715/2007“) okrem iného stanovuje nasledovné:

Odôvodnenie 12:

Malo by sa pokračovať v úsilí o uplatňovanie prísnejších emisných limitov, vrátane znižovania emisií oxidu uhličitého, a o zabezpečenie toho, že sa tieto limity budú vzťahovať na skutočný výkon vozidiel pri ich používaní.

Článok 3 bod 10:

„rušiace zariadenie“ je konštrukčný prvok, ktorý sníma teplotu, rýchlosť vozidla, otáčky motora (RPM), zaradený prevodový stupeň, podtlak v sacom potrubí alebo akýkoľvek iný parameter na účely aktivácie, modulácie, zdržania alebo deaktivácie činnosti ktorejkoľvek časti systému regulácie emisií, ktorá znižuje účinnosť systému regulácie emisií za podmienok, ktoré sa môžu odôvodnene očakávať pri bežnej prevádzke a používaní vozidla;

Článok 5:

(1) Výrobca vybaví vozidlá tak, aby komponenty, ktoré by mohli mať vplyv na emisie, boli navrhnuté, konštruované a namontované tak, aby vozidlo pri bežnom používaní bolo v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími opatreniami.

(2) Používanie rušiacich zariadení, ktoré znižujú účinnosť systémov regulácie emisií, sa zakazuje. Zákaz sa nevzťahuje na nasledujúce prípady:

- a) potreba takéhoto zariadenia je opodstatnená z dôvodu ochrany motora proti poškodeniu alebo havárii a bezpečnej prevádzky vozidla;*
- b) zariadenie funguje len pri spustení motora;*
- c) podmienky sú zväčša zahrnuté v skúšobných postupoch na overenie emisií z odparovania a priemerných výfukových emisií.*

Nariadenie komisie (ES) č. 692/2008 z 18. júla 2008 ktorým sa vykonáva, mení a dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel so zreteľom na emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 5 a Euro 6) a o prístupe k informáciám o opravách a údržbe vozidiel (Ú. v. EÚ L 199, 2008, s. 1; ďalej tiež „nariadenie 692/2008“) v článku 3 bod 9 stanovuje:

Skúška typu 6 stanovená v prílohe VIII, ktorou sa merajú emisie pri nízkych teplotách, sa neuplatňuje na vozidlá s naftovým motorom.

Výrobcovia však pri podávaní žiadosti o typové schválenie predkladajú schvaľovaciemu orgánu informácie preukazujúce, že zariadenie na dodatočnú úpravu NOx dosahuje dostatočne vysokú teplotu pre efektívnu prevádzku do 400 sekúnd po studenom štarte pri teplote -7°C , ako sa uvádza v skúške typu 6.

Okrem toho výrobca poskytuje schvaľovaciemu orgánu informácie o prevádzkovej stratégii systému recirkulácie výfukových plynov (EGR) vrátane jeho fungovania pri nízkych teplotách.

Tieto informácie obsahujú aj opis všetkých vplyvov na emisie.

Schvaľovací orgán neudeluje typové schválenie, ak poskytnuté informácie nie sú dostatočné na preukázanie skutočnosti, že zariadenie na dodatočnú úpravu skutočne dosiahne dostatočne vysokú teplotu pre efektívnu prevádzku v medziach projektovaného času.

Na žiadosť Komisie jej schvaľovací orgán poskytuje informácie o výkonnosti zariadení na dodatočnú úpravu NOx a systému EGR pri nízkych teplotách.

O odôvodnení prejudiciálnej otázky

... [omissis]

Konkrétnym podnetom pre tento návrh na začatie prejudiciálneho konania boli okrem iného rozsudky Landgericht Stuttgart (Krajinský súd Stuttgart, Spolková republika Nemecko) (ďalej len „LG Stuttgart“) zo 17. januára 2019 ... [omissis] a Landgericht Düsseldorf (Krajinský súd Düsseldorf, Spolková republika Nemecko) (ďalej len „LG Düsseldorf“) z 31. júla 2019 ... [omissis].

LG Stuttgart v bodoch 1 a 2 úvodných viet k rozsudku uvádza:

„1. Ak sa recirkulácia výfukových plynov, ktorá má v motorovom vozidle za úlohu znižovať emisie oxidov dusíka (NOx), pri nízkych teplotách znižuje (tzv. „teplotné okno“), predstavuje to (zakázané) rušiac zariadenie v zmysle článku 5 ods. 2, článku 3 bodu 10 nariadenia (ES) 715/2007. Je nepodstatné, v akej miere sa recirkulácia výfukových plynov znižuje, pretože článok 5 ods. 2, článok 3 bod

10 nariadenia 715/2007 nediferencujú podľa stupňa zmeny systému kontroly emisií.

2. Také výfukové zariadenie nie je prípustné ako výnimka podľa článku 5 ods. 2 písm. a) nariadenia (ES) 715/2007 na účely ochrany motora, ak existujú iné technické riešenia zodpovedajúce najlepšej aktuálne dostupnej technike – nezávisle od toho, či sú tieto riešenia hospodársky podstatne drahšie.

3. Navyše dôkaznou povinnosťou podľa článku 3 bodu 9 nariadenia (ES) č. 692/2008 normotvorca v prípade vozidiel stanovil, že pre teplotné okno pri nízkych teplotách existujúce mimo tejto výnimky nemôže existovať ospravedlnenie.

4. Nie je nevyhnutné v zmysle článku 5 ods. 2 druhej vety písm. a) nariadenia (ES) 715/2007 také rušiacе zariadenie, ktoré z motorového hľadiska pracuje takmer nepretržite (pri vonkajších teplotách nižších ako 7° Celzia) a tým sa prieči cieľom nariadenia.“

Landesgericht Klagenfurt (Krajinský súd Klagenfurt) sa k týmto úvodným vetám pripája. Podľa názoru Landesgericht Klagenfurt (Krajinský súd Klagenfurt) z článku 3 bodu 10 nariadenia 715/2007 vyplýva, že takzvané „teplotné okno“ je zakázaným rušiacim zariadením v zmysle uvedeného nariadenia. To najmä preto, lebo vo väčšine krajín Európskej únie, najmä v Rakúsku, Nemecku a vo Švajčiarsku, je počas roka vonkajšia teplota prevažne nižšia ako 15 °C a vzhľadom na zemepisnú situáciu krajín vozidlá často jazdia v oblastiach, ktoré sú v nadmorskej výške viac ako 1000 metrov a preto tieto podmienky zodpovedajú „bežnej prevádzke vozidla“ upravenej v článku 3 bode 10 nariadenia 715/2007. Zvýhodnenie podľa článku 5 ods. 2 druhej vety písm. a) nariadenia 715/2007 určené na ochranu motora preto nie je možným právnym základom pre rušiacе zariadenia, ktoré sa aktivujú pri „normálnom“ používaní motorových vozidiel. To platí najmä pre prevádzku pri vonkajšej teplote nižšej ako 15 °C. Článok 3 bod 9 nariadenia (ES) 692/2008 určuje, v po akej dobe po studenom štarte musí motor zaručovať plnú funkčnosť. Podľa tohto ustanovenia musí zariadenie na dodatočnú úpravu NOx dosiahnuť dostatočne vysokú teplotu pre efektívnu prevádzku do [400] sekúnd po studenom štarte pri teplote -7 °C. V tejto súvislosti schvaľovací orgán nesmie udeliť typové schválenie, ak tieto predpoklady pre typové schválenie nie sú dostatočne preukázané. Z tejto dôkaznej povinnosti však treba vyvodiť záver, že normotvorca stanovil, že okrem tejto výnimky nie je odôvodnenie pre nejaké ďalšie existujúce teplotné okno. Existujúce teplotné okno, ktoré plnú funkčnosť zariadení na reguláciu znečisťovania zaručuje iba v teplotnom rozpätí od 15 do 33 °C a v nadmorskej výške nižšej ako 1000 metrov (takzvané „teplotné okno“) a tak v Európe, najmä v Rakúsku, počas roka za bežnej prevádzky vozidla prevažne nie je plne funkčné, nespĺňa normatívy článku 5 ods. 1 nariadenia (ES) 715/2007 a predstavuje zakázané rušiacе zariadenie.

... [omissis]

V Klagenfurte 19. februára 2020

... [*omissis*] [poznámky]

PRACOVNÝ DOKUMENT