

Anonimizált változat

Fordítás

C-134/20 – 1

C-134/20. sz. ügy

Előzetes döntéshozatal iránti kérelem

A benyújtás napja:

2020. március 11.

A kérdést előterjesztő bíróság:

Landesgericht Eisenstadt (Ausztria)

Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:

2020. január 29.

Felperes:

JR

Alperes:

Volkswagen AG

[omissis]

OSZTRÁK KÖZTÁRSASÁG

LANDESGERICHT EISENSTADT

[omissis]

VÉGZÉS

JOGVITA:

Felperes:

[omissis]

JR

[omissis] Bécs

Alperes:

[omissis] Wolfsburg

Tárgy: 22 238,64 euró [omissis]

1. A bíróság előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti az Európai Unió Bírósága elé:
 - a) *Úgy kell-e értelmezni 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 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 kialakítva, hogy az a kipufogógáz-visszavezetési szintet, tehát a visszavezetett kipufogógáz mértékét úgy szabályozza, hogy csak 15 °C és 33 °C között és csak 1000 méter magasság alatt biztosít károsanyag-szegény üzemmódot, e hőmérsékleti tartományon kívül pedig 10 °C hőmérsékletváltozás, – 1000 méter magasság felett pedig [eredeti 2. o.] 250 méter magasságváltozás – alatt lineárisan 0-ra csökkenti, tehát az NOx-kibocsátások meghaladják 715/2007 rendeletben megállapított határértéket?*
 - b) *Lényeges-e az a) kérdés értelésének szempontjából, hogy a járműnek az a) kérdésben említett felszerelésére a motor károsodástól való megóvása érdekében van szükség?*
 - c) *Lényeges-e továbbá a b) kérdés értékelésének szempontjából, hogy a motor azon alkatrésze, amelyet a károsodástól meg kell óvni, a kipufogógáz-visszavezető szelep?*
 - d) *Lényeges-e az a) kérdés értékelése szempontjából, hogy a járműnek az a) kérdésben említett berendezését már a jármű gyártásakor beépítették-e, vagy a kipufogógáz-visszavezető szelepnek az első kérdésben említett szabályozóját a fogyasztási cikkek adásvételének és a kapcsolódó jótállásnak egyes vonatkozásairól szóló, 1999. május 25-i 1999/44/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 3. cikke (2) bekezdésének értelmében kijavításként kell a járműbe építeni?*
2. A bíróság az eljárást az Európai Unió Bírósága előzetes döntésének beérkezéséig [omissis] felfüggeszti.

INDOKOLÁS:**I. Tényállás**

A **felperes** 2013-ban egy VW Touran Comfortline BMT TDI gépjárművet (a továbbiakban: kereset tárgyát képező jármű) vásárolt az alperestől 27 600,00 euró vételáron. A kereset tárgyát képező járművet EA189 típusú 1,6l dízelüzemű, 77 kW teljesítményű motorral szerelték fel.

Az **alperes** a VW-csoport anyavállalata, székhelye Németországban található, és 2015 ősze óta a „dízelbotrányal” kapcsolatos nyilvános vita főszereplője.

Jelen ügyben a kereset tárgyát képező jármű [omissis] a következő (releváns) adatokkal rendelkezik:**[eredeti 3. o.]**

Gyártmány:	Volkswagen VW
[omissis]	[omissis]
Meghajtás:	dízelmotor
[omissis]	[omissis]
Kipufogógáz-kibocsátási szint:	euro 5
Kipufogógáz-kibocsátás	566/2011F
CO:	0,1354
NOx:	0,1362
(T) HC+NOx:	0,1666
[omissis]	[omissis]
Összes üzemanyag-fogyasztás:	4,5 l/100 km (CO2 119 g/km)

A kereset tárgyát képező járművet belső motorikus, illetve belső kibocsátást csökkentő szerkezettel, nevezetesen kipufogógáz-visszavezető szeleppel (a továbbiakban: EGR-szelep) szerelték fel. A kereset tárgyát képező jármű részecskecsapda formájában rendelkezik kipufogógáz utókezelővel, a NOx tekintetében azonban nem. [omissis] Az EGR-szelep (erősen leegyszerűsítve) a kipufogógázt a motor kivezetéséből a motor szívó traktusába vezeti vissza a frisslevegő egy részének helyettesítése céljából. Az égés során így csökken a legmagasabb hőmérséklet, és az égés folyamata lelassul, ami az NOx-kibocsátás csökkenését vonja maga után. Az NOx-kibocsátást az injektálási időponton és időtartamon keresztül, valamint a motor felépítésének módja révén is befolyásolják. Ha azonban az EGR-szelepet eltávolítanák vagy leállítanák, a kereset tárgyát képező jármű nem tudná betartani a 715/2007 rendelet NOx-határértékeit. Az EGR-szelep a motor része.

A kereset tárgyát képező jármű gyártója a kereset tárgyát képező járművet, valamint az érintett gyártási sorozat összes többi járművét az EA189-es motorral úgy szerelte fel, hogy a szoftver egy **0-ás módot (valós vezetési feltételek)** és egy **1-es módot (NEDC)** szabályoz. [omissis]

Ha a kereset tárgyát képező járművet üzembe helyezik, a jármű állandóan 1-es módban [eredeti 4. o.] (NEDC) van. Ha a szoftver a vizsgahelyzetet, tehát a járműnek a NEDC keretében történő üzemeltetését felismeri, a kereset tárgyát képező jármű az 1-es módban (NEDC) marad. Ha a szoftver felismeri, hogy a járművet a NEDC-ben megadott tűréshatárokon kívül (sebességprofilra vonatkozó +/- 2km/h-s, +/- 1mp-es eltérések) üzemeltetik, a jármű 0-ás módba (valós vezetési feltételek) vált. Ezt a folyamatot „**átkapcsolási logika**”, átváltási funkció” vagy a „manipulációs szoftver” fogalommal írják le. A 0-ás módban (valós vezetési feltételek) a kipufogógáz-visszavezetési szintet (a továbbiakban: EGR-szint), és ezáltal a kipufogógáz arányát csökkentik, ami megváltoztatja az injektálás időpontját és időtartamát. A 0-ás módban (valós vezetési feltételek) a NEDC-ben üzemeltetett jármű nem tartja be a 2007/115 rendelet NOx-határértékeit. Mivel a kereset tárgyát képező jármű a valós vezetési feltételek között szinte kizárólag 0-ás módban (valós vezetési feltételek) van, ebben a módban ugyancsak nem tartja be az NOx-határértékeket.

Az átkapcsolási logika az United States Environmental Protection Agency (az Egyesült Államok Környezetvédelmi Hivatala, a továbbiakban: EPA) 2015. szeptember 18-i levelével vált közzismertté, amelyben a gyártó USA piacára gyártott járművei tekintetében ismertették az átkapcsolási logikát, és azt jogszabálysértőnek minősítették. Nem állapítható meg, hogy a kereset tárgyát képező jármű motorjai és motorvezérlő szoftverei különböznek-e, és ha igen, milyen esetben és módon, a gyártó által az USA piacára gyártott járművek motortervezésétől és motorvezérlő szoftvereitől. [omissis]

A jármű műszakilag biztonságos és menekész, következésképpen (ennyiben) korlátozás nélkül használható a közúti személyszállításban.

A felperes számára a vásárláskor fontos volt, hogy alacsony fogyasztású dízelüzemű járművet vásároljon. [omissis] Ha a felperes tudta volna, hogy a kereset tárgyát képező jármű a manipulációs szoftver miatt nem felel meg a törvényi előírásoknak, nem vásárolta volna meg a kereset tárgyát képező járművet.

[omissis]

A VW-járművek osztrák generálimportőre, [eredeti 5. o.] az Intercar Austria GmbH 2015. október 8-i levelével arról tájékoztatták a felperest, hogy a kereset tárgyát képező járműnél utómunkálatok lesznek szükségesek, és a gyártó fogja viselni a kereset tárgyát képező járművön végzendő valamennyi ehhez szükséges javítás költségét. E levél egészének összefüggéséből levezethető, hogy a típusjövahagyásban említett NOx-értékek eltérnek a tényleges értékektől. A felperest ezt követően felszólították olyan **frissítés** elvégzésére, amely eltávolítja az átkapcsolási logikát. A frissítést az alperes fejlesztette ki, és a kereset tárgyát képező járműben telepítették azt.

Legalább a frissítést követően az EGR-szelep, tehát egy, a kibocsátásokat valószínűsíthetően befolyásoló alkatrész úgy van kialakítva, hogy az EGR-szintet úgy szabályozzák, hogy csak 15 °C és 33 °C között és csak 1000 méter magasság alatt biztosít károsanyag-szegény üzemmódot, e hőmérsékleti tartományon kívül pedig a kipufogógáz-visszavezetési szintet 10 °C hőmérsékletváltozás – 1000 méter magasság felett pedig 250 méter magasságváltozás – alatt [omissis] csökkentik lineárisan 0-ra (a továbbiakban röviden: **hőmérsékleti tartomány**). Az EGR-szint 0-ra csökkentésével a 715/2007 rendelet határértékeit meghaladó NO_x-kibocsátás emelkedésre kerül sor. A frissítés olyan további módosításokat is tartalmaz, amelyek a frissítést megelőző állapothoz képest módosult kipufogógáz-kibocsátást eredményeznek. A frissítésre vonatkozó információk hiányában e módosítások – a hőmérsékleti tartomány rendszerének kivételével – nem állapíthatók meg.

Nem állapítható meg, hogy a hőmérséklettartományra a motor károsodástól történő megóvásához van szükség. Nem állapítható meg, hogy a frissítés a fogyasztást, a koromképződést, a teljesítményt és az össz-futásteljesítményt hátrányosan megváltoztatja. Nem állapítható meg, hogy a frissítés végrehajtása esetén a hőmérséklettartomány alkalmazása nélkül nem (lehet) betartani a 715/2007 rendelet azon előírásait, amelyek a 715/2007 rendelet 4. cikkének (2) bekezdése szerint a kibocsátás-csökkentő berendezések tartósságára vonatkoznak. Ausztriában az év legnagyobb részében a hőmérséklet 15 °C alatt van. Nem lehet megállapítani, hogy a frissítés elvégzését követően a jármű piaci értéke csökken.

A német Kraftfahrt-Bundesamt (Szövetségi Közlekedési Hivatal, Németország, a továbbiakban: **KBA**) [omissis] a műszaki átalakítás – konkrétan a frissítés – tekintetében felmentést adott, és (következésképpen) a típusjóvá hagyást nem vonta meg, amelynek során a KBA (részben jogi szempontból) megállapította, hogy i. nincs szó tiltott hatástalanító berendezésről, ii. a meglévő hatástalanító berendezések elfogadhatónak minősülnek, iii. a szennyezőanyag-kibocsátási határértékeket és az egyéb követelményeket betartották, iv. az eredetileg a gyártó által megadott üzemanyag-fogyasztási adatokat és CO₂-kibocsátást egy műszaki szolgálat **[eredeti 6. o.]** megerősítette, valamint v. az eddigi motorteljesítmény, a legnagyobb hasznos nyomaték és az eddigi zajkibocsátási értékek változatlanok maradtak. A KBA-nak nincs tudomása a gyártó által a frissítéshez használt szoftverről, mivel annak benyújtását nem kérte. Nem állapítható meg, hogy milyen (egyéb) információ állt a KBA rendelkezésére a frissítés engedélyezéséhez és a fent említett megállapítások meghozatalához.

II. A bizonyítékok és bizonyító erő értékelése:

A további bizonyításfelvétel szükségessége a megválaszolandó uniós jogi kérdésektől is függ. E kérdések és azok megválaszolása vonatkozásában a bíróság álláspontja szerint a nemzeti eljárás tényállása tisztázott.

[omissis] [Az elvégzett bizonyításra vonatkozó részletes információk]

III. 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 tanács rendelet (a továbbiakban: 715/2007 rendelet) többek között az alábbiak szerint rendelkezik:

(15) preambulumbekzdés: [eredeti 7. o.]

A Bizottságnak figyelemmel kell kísérnie, hogy átdolgozásra szorul-e az Új Európai Menetciklus, amely az EK-típusjóváhagyással kapcsolatos kibocsátási szabályok alapját képező vizsgálati eljárás. Lehetséges, hogy a járműspecifikációk és a vezetői viselkedés változásai a vizsgálati ciklusok korszerűsítését vagy felváltását teszik szükségessé. Elképzelhető, hogy átdolgozásra van szükség ahhoz, hogy a valóságos kibocsátások megfeleljenek a típusjóváhagyás során mért értékeknek. Mérlegelni kell a hordozható kibocsátásmérő berendezések alkalmazását és a túllépést tiltó („not-to-exceed”) szabályozási koncepció bevezetését is.

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 határfokát 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;*
- c) a vizsgálati eljárások alapján véve olyan feltételek mellett folynak, amelyekkel ellenőrizhető a párolgási kibocsátás és az átlagos kibocsátás a kipufogócsőnél.*

A kereset tárgyát képező járműre a 715/2007 rendelet 1. mellékletének 1. táblázatában (Euro 5) meghatározott kibocsátási határértékek vonatkoznak.

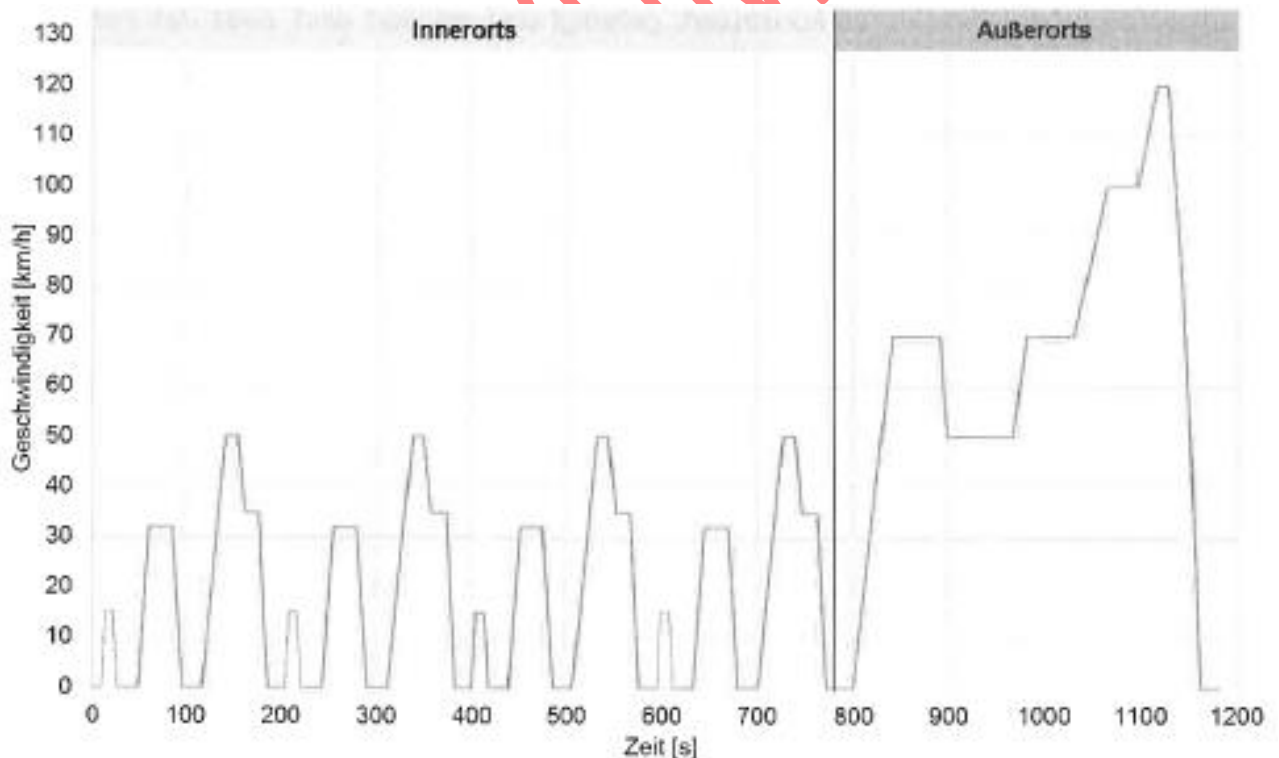
Ezeket az értékeket a kereset tárgyát képező jármű tekintetében a regisztrációs eljárás keretében a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5

és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló 715/2007/EK európai parlamenti és tanács rendelet módosításáról és végrehajtásáról szóló, 2008. július 18-i 692/2008/EK bizottsági rendelet (a továbbiakban: 692/2008 rendelet) III. melléklete szerinti úgynevezett 1. típusú mérés során kell meghatározni.

A 692/2008 rendelet III. mellékletének 3.1. pontja a műszaki előírások tekintetében az ENSZ-EGB 83. sz. előírásának 4. mellékletére hivatkozik. E 4. melléklet **[eredeti 8. o.]** az ENSZ-EGB 83. sz. előírás 5.3.1. pontja szerint elvégzett 1. típusú mérést részletezi, e 4. melléklet 1. függeléke pedig azon menetciklust szabályozza, amelyet e mérés során be kell tartani.

E menetciklust e határozatban rendszerint „Új Európai Menetciklus”-nak, röviden NEDC-nek nevezik. A gépjárműnek az ENSZ-EGB 83. sz. előírás 5.3.1. pontja szerinti vizsgálatára görgős próbapadon kerül sor, amely vizsgálat 19 percet és 40 másodpercet (= 1180 másodpercet) tesz ki. Ennek során futtatják le az NEDC-t, amely egy városi (első rész) (ENSZ-EGB 83. sz. előírás 5.3.1.2.2. pontja) és egy városon kívüli (második rész) (ENSZ-EGB 83. sz. előírás 5.3.1.2.3. pontja) ciklust tartalmaz. A NEDC mindkét része együtt grafikusán a következő ábrán látható:

Új Európai Menetciklus (NEFZ)



[omissis]

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 típusjóváhagyás 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 **[eredeti 9. o.]** –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 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.

IV. A nemzeti jogi helyzet/ ítélezési gyakorlat:

1. A szerződés tévedés miatti megtámadásáról

Az ABGB (általános polgári törvénykönyv) 871. §-a előírja, hogy „amennyiben az egyik fél az általa tett vagy a másik féllel közölt nyilatkozata tartalmára vonatkozóan a nyilatkozat azon fő tárgyát vagy lényeges tulajdonságait érintő tévedésben volt, amelyre a szándék elsősorban irányult és amely tekintetében kinyilvánításra került, a nyilatkozat vele szemben nem kötelező erejű, ha a tévedést a másik fél okozta vagy a másik félnek a körülmények alapján nyilvánvalóan fel kellett volna ismernie vagy az kellő időben tisztázásra került”.

E szabályozás tehát több feltételt ír elő; e feltételek fennállása és az eljárás megfelelő lefolytatása mellett a bíróság jogkeletkeztető ítélettel a szerződést *ex tunc* hatállyal semmissé nyilvánítja. Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat szempontjából releváns feltételek a következők:

1.1. Tévedés fennállása:

A tényállásból kitűnik, hogy a felperes abból indult ki, hogy olyan járművet vásárolt, amely megfelel a törvényi (uniós jogi) előírásoknak. A tényekből továbbá levezethető, hogy a felperes által vásárolt, kereset tárgyát képező járműbe átkapcsolási logikát építettek. Ezen átkapcsolási logika ellentétes a 715/2007 rendelet rendelkezéseivel, különösen annak 5. cikkével. Ez abból következik, hogy az EGR-szelep és **[eredeti 10. o.]** az injektálási rendszer a kibocsátásokat

valószínűsíthetően befolyásoló és oly módon kialakított alkatrész, amely kizárólag a 692/2008 rendelet III. melléklete szerinti 1. típusú mérés elvégzése esetében felel meg a 715/2007 rendeletnek és végrehajtási rendelkezéseinek. A jármű rendes használat során történő vezetése esetére ezeket az alkatrészeket úgy szabályozták, hogy azok nem felelnek meg a 715/2007 rendeletnek és annak végrehajtási rendelkezéseinek.

A 715/2017 rendelet 5. cikkének (2) bekezdése értelmében vett megengedett hatástalanító berendezésnek sem tekinthetők, mivel – amint az alperes maga is helyesen állapítja meg – nem ilyen berendezésről van szó [omissis]. A programozást sokkal inkább úgy kell tekinteni, hogy a rendes menetben a kereset tárgyát képező járművet eleve nem a 715/2007 rendelet előírásainak (különösen az 5. cikk (1) bekezdésének) megfelelően szerelték fel úgy, hogy a kibocsátásokat valószínűsíthetően befolyásoló alkatrészek (kivételesen esetben történő) kiiktatására, és ennél fogva az ezen előírásoknak megfelelő működés leállítására egyáltalán nem kerülhet már sor. Éppen ellenkezőleg, a kereset tárgyát képező jármű csak kivételesen van az előírásoknak megfelelő állapotban (1-es mód [NEDC]).

A kereset tárgyát képező jármű tehát nem felel meg a törvényi (uniós jogi) előírásoknak. A felperes e körülményt illetően tévedésben volt, ezért e feltétel teljesül.

1.2. A tévedés relevanciája:

[omissis] Az ABGB [omissis] csak viszonylag szigorú korlátok között teszi lehetővé a tévedésre való hivatkozást [omissis]. Az ilyen szerződésmegszűnéshez vezető tévedést általánosan „releváns” tévedésnek nevezik.

[omissis] A jelen ügyben a szerződés megkötésekor a felperes arra számított, hogy a kereset tárgyát képező jármű megfelel a törvényi (uniós jogi) előírásoknak. Amint fentebb megállapításra került, a kereset tárgyát képező jármű nem felelt meg ezeknek az elvárásoknak. Pontosabban azt a kérdést kell feltenni, hogy az ügylet jellegére tekintettel hallgatólagosan elfogadott tulajdonságról van-e szó. [omissis] **[eredeti 11. o.]** [omissis] [Annak vizsgálata, hogy releváns tévedésről van-e szó]. A tévedés [omissis] releváns.

1.3. A tévedés lényegessége:

A tévedés akkor lényeges, ha a nyilatkozatot tevő személy anélkül nem kötötte volna meg az ügyletet; a tévedés lényegtelennek minősül, ha a nyilatkozatot tevő személy a tévedés nélkül az ügyletet csupán másképp kötötte volna meg [omissis].

A tényekből kitűnik, hogy ha a felperes tudta volna, hogy a kereset tárgyát képező jármű a manipulációs szoftver miatt nem felel meg a törvényi előírásoknak, nem vásárolta volna meg a kereset tárgyát képező járművet.

A fent hivatkozott jogi helyzet alapján tehát meg kell állapítani, hogy a tévedés a fenti értelemben lényeges; a szerződés megkötése tekintetében ok-okozati jellegű volt. A szerződést tehát a többi feltétel teljesülése esetében semmissé kell nyilvánítani.

1.4. Megtámadás:

Az 1.1–1.3. pontban foglalt feltételek teljesülése ellenére a felperes az ügyletet csak akkor tudja megtámadni, ha az alábbi feltételek egyike fennáll: i. a tévedést más személy okozta, ii. a másik személynek a tévedést nyilvánvalóan fel kellett volna ismernie, iii. a tévedésben lévő személyt kellő időben nem tájékoztatták, vagy iv. mindkét szerződéses fél ugyanabban a téves feltevésben volt [omissis] [a megtévesztés miatti megtámadhatóság lehetőségének vizsgálata] A jogi értékelés eredményeként azt a következtetést kell levonni, hogy a felperes a szerződést megtámadhatja.

1.5 A kereset okafoyottá válása:

Az osztrák jog szerint a tévedésben lévő fél szerződéses partnere a tévedés jogkövetkezményeit elháríthatja oly módon, hogy a tévedésben lévő felet olyan helyzetbe hozza, amely akkor állna fenn, ha a téves elképzelése helytálló lett volna, tehát ha az ügylet olyanak tekinthető, ahogy azt a tévedésben lévő fél szándéka szerint megkötötte volna. A nyilatkozatot tevő félnek ez esetben már nincs indoka, keresete okafoyottá válik. **[eredeti 12. o.]**

[omissis] Az alperes rámutat arra, hogy a felperes keresete a frissítés elvégzésével a fent említett jogi helyzetnek megfelelően okafoyottá vált, és ezért a szerződést nem kell semmissé nyilvánítani.

A felperes állítása szerint a frissítés elvégzésével keresete nem vált okafoyottá, ezt pedig különösen azzal indokolja, hogy az átkapcsolási logika esetében ugyanúgy törvény által tiltott intézkedésről van szó.

A kérdést előterjesztő bíróság feladata tehát az ítélete meghozatala során azon kérdés tisztázása, hogy a frissítést követő állapot az uniós jog, különösen a 715/2007 rendelet és a 692/2008 rendelet követelményeinek megfelelő műszaki megoldásnak felel-e meg. Csak ebben az esetben válik a felperes keresete okafoyottá, és akkor nem lehet a szerződést semmisnek nyilvánítani, vagy az árat csökkenteni, következésképp a keresetet el kell utasítani. [omissis]

A megfogalmazott kérdés tehát a szóban forgó eljárás előkérdése.

V. Az előzetes döntéshozatali kérdések indoklásáról:

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett valamennyi kérdést azért tették fel, mert a szóban forgó összefüggésben nincsen a Bíróságnak a 715/2007 rendelet 5. cikkének (1) bekezdésére vonatkozó (állandó) ítélezési gyakorlata. [omissis]

E probléma élénken foglalkoztatja az osztrák bíróságokat. [omissis] Az eljárás alapján továbbá ismert, hogy más tagállamok bíróságai is foglalkoznak e problémával, [eredeti 13. o.] ezért e kérdések uniós szintű jelentőséggel bírnak.

[omissis]

Landesgericht Eisenstadt (kismartoni regionális bíróság, Ausztria)

[omissis]

Kismarton, 2020. január 29.

[omissis]

MUNKADOKUMENTUM