

Mål C-145/20

Begäran om förhandsavgörande

Datum för ingivande:

24 mars 2020

Domstol som begär förhandsavgörande:

Oberster Gerichtshof (Österrike)

Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:

17 mars 2020

Klagande:

DS

Motparter:

Porsche Inter Auto GmbH & Co KG

Volkswagen AG

[utelämnas]

Oberster Gerichtshof har [utelämnas] i målet mellan klaganden DS [utelämnas] mot den första motparten Porsche Interauto GmbH & Co KG Zweigniederlassung AVEG Linz-Leonding, 4060 Linz-Leonding, [utelämnas], och den andra motparten Volkswagen AG, 38440 Wolfsburg, [utelämnas] Tyskland, [utelämnas] rörande 25 989,58 euro [utelämnas], beträffande klagandens överklagande av den dom som Oberlandesgericht Linz, i egenskap av appellationsdomstol, [utelämnas] meddelade den 4 april 2019 och i vilken den dom som Landesgericht Linz [utelämnas] meddelade den 12 december 2018 fastställdes, vid sammanträde bakom stängda dörrar fattat följande

Beslut:

[Orig. s. 2]

Följande frågor hänskjuts till Europeiska unionens domstol för förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF:

1. Ska artikel 2.2 d i Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/44/EG av den 25 maj 1999 om vissa aspekter rörande försäljning av konsumentvaror och härmed förknippade garantier (EGT L 171, 1999, s. 12) tolkas så, att ett fordon som omfattas av tillämpningsområdet för Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon (EUT L 171, 2007, s. 1) är av den kvalitet som varor av detta slag vanligen har och som konsumenten rimligen kan förvänta sig, om fordonet är utrustat med en otillåten manipulationsanordning, i den mening som avses i artikel 3 punkt 10 jämförd med artikel 5.2 i förordning (EG) nr 715/2007, men den aktuella fordonstypen ändå har beviljats ett EG-typgodkännande som innebär att fordonet kan användas i trafik?

2. Ska artikel 5.2 a i förordning (EG) 715/2007 tolkas så, att en manipulationsanordning, i den mening som avses i artikel 3 punkt 10 i nämnda förordning, vilken är konstruerad på ett sådant sätt att full avgasåterföring under verkliga körförhållanden – det vill säga utanför laboratorieförhållanden som råder vid utsläppsprov – endast uppträder när utomhustemperaturen ligger på mellan 15 och 33 grader Celsius, kan vara tillåten enligt artikel 5.2 a i nämnda förordning, eller är det uteslutet att tillämpa nämnda undantagsbestämmelse redan på **[Orig. s. 3]** grund av att avgasåterföringssystemets fulla effekt begränsas till förhållanden som i delar av Europeiska unionen endast råder under ungefär halva året?

3. Ska artikel 3.6 i direktiv 1999/44/EG tolkas så, att en brist på avtalsenlighet som består i att ett fordon är utrustat med en sådan otillåten manipulationsanordning som avses i artikel 3 punkt 10 jämförd med artikel 5.2 i förordning (EG) 715/2007, ska anses som ringa, i den mening som avses i förstnämnda bestämmelse, om den som köpt fordonet skulle ha förvärvat det även om vederbörande hade känt till att anordningen finns och hur den fungerar?

Skäl:

A. Faktiska omständigheter

Den andra motparten, nedan kallad Volkswagen, tillverkar fordon, medan den första motparten, Interauto, är en oberoende återförsäljare till Volkswagen. Klaganden, DS, som är en konsument, köpte hos Interauto den 21 december 2013 ett fordon som tillverkats av Volkswagen. Parterna är eniga om att fordonet omfattas av tillämpningsområdet för förordning (EG) nr 715/2007. Fordonet är utrustat med en dieselmotor av typ EA189 i utsläppsklassen EU5. I denna motors kontrollenhet hade en programvara installerats som ställer om driften av avgasåterföringen till ett av två driftlägen (så kallad omkopplingslogik). I det första läget, som endast användes vid utsläppsprovning under

laboratorieförhållanden, var nivån av avgasåterföring högre än i det andra läget som aktiverades under normala körförhållanden. EG-typgodkännandet för den berörda fordonstypen beviljades av tyska godkännandemyndigheten Kraftfahrt-Bundesamt (nedan kallat KBA). Typgodkännandemyndigheten [Orig s. 4] hade inte försetts med information rörande omkopplingslogiken. Om KBA hade känt till omkopplingslogiken hade myndigheten inte beviljat EG-typgodkännande.

DS skulle ha köpt fordonet även om han hade känt till manipulationsprogramvaran.

Den 15 oktober 2015 utfärdade KBA ett ”föreläggande i efterhand om kompletterande bestämmelser för EG-typgodkännande” enligt 25 § punkt 2 i tyska EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung (den tyska förordningen om EG-godkännande av motorfordon) (nedan kallad EG-FGV) som var riktat mot Volkswagen. Genom detta föreläggande förordnade KBA (bland annat) om att otillåtna manipulationsanordningar ska avlägsnas från de godkända motorenheterna av typ EA189 EU5 i syfte att säkerställa deras lagenlighet. Den 20 december 2016 gav KBA Volkswagen en skriftlig bekräftelse om att de framlagda förslagen om ändringar av programvaran är tillräckliga för att säkerställa att de berörda fordonens lagenlighet. Därpå skedde inte någon återkallelse eller indragning av EG-typgodkännandet för den berörda fordonstypen.

DS genomförde den 15 februari 2017 den ”Software Update” (programvaruuppdatering) som omnämns i ovannämnda meddelande i fordonet. Genom denna uppdatering ersattes omkopplingslogiken av en programvara som inte längre endast aktiverar det utsläppsbegränsande läget vid utsläppsprov, utan även vid normal körning, dock endast med full effekt vid utomhustemperaturer mellan 15 och 33 grader Celsius (så kallat temperaturintervall).

B. Parternas argument

Klaganden har gentemot Volkswagen begärt skadestånd, ersättning som följer av garantianspråk, samt hävning av avtalet på grund av [Orig. s. 5] bristande avtalsvilja, och gentemot Interauto skadestånd. DS har begärt återbetalning av köpeskillingen mot återlämnande av fordonet, i andra hand prisavdrag, i tredje hand fastställelse av svarandens ansvar för skada som följer av installationen av en otillåten manipulationsanordning. Fordonet är behäftat med fel, eftersom omkopplingslogiken utgör en otillåten manipulationsanordning i den mening som avses i artikel 5.2 i förordning (EG) 715/2007. Programvaruuppdateringen har inte avhjälpt felet. Det finns en risk för framtida värdeminskning och följdskador på grund av programvaruuppdateringen.

Volkswagen och Interauto anser att varken omkopplingslogiken eller temperaturintervallet ska anses utgöra en manipulationsanordning i den mening som avses i artikel 3 punkt 10 i förordning (EG) 715/2007. De är således inte heller förbjudna. I förfarandet inför Oberster Gerichtshof medgav Volkswagen och Interauto emellertid att temperaturintervallet utgör en

manipulationsanordning. Denna är emellertid tillåten enligt artikel 5.2 i förordning (EG) 715/2007, vilket även överensstämmer med KBA:s bedömning.

C. Förfarandet hittills

Domstolen i första instans ogillade talan.

Appellationsdomstolen ogillade DS överklagande. Appellationsdomstolen fann att fordonet inte var behäftat med fel, eftersom DS inte längre behöver räkna med att den behöriga myndigheten kan dra in fordonets användningstillstånd i och med att han genomfört uppdateringen. Det förelåg eventuellt ett ursprungligt fel, vilket dock har avhjälppts genom programvaruuppdateringen. Tekniken som används för att avaktivera avgasåterföringen vid utomhustemperaturer under 15 och över 33 grader Celsius är tillåten enligt artikel 5.2 [**Orig. s. 6**] i förordning (EG) 715/2007, eftersom den är nödvändig för att skydda motorn mot skador.

DS har i sitt överklagande av denna dom yrkat att talan ska bifallas. Oberster Gerichtshof ska nu avgöra detta mål om överklagande.

D. Tillämpliga bestämmelser

I artikel 3 punkt 10 i förordning (EG) nr 715/2007 definieras begreppet manipulationsanordning i den mening som avses i förordningen och dess genomförandeåtgärder på följande sätt:

”del av konstruktion vilken mäter temperatur, fordonshastighet, motorns varvtal, växel, insugningsundertryck eller andra parametrar i syfte att aktivera, modulera, fördröja eller inaktivera funktionen hos någon del i systemet för kontroll av utsläpp, och vilken försämrar effekten hos systemet för kontroll av utsläpp under förhållanden som rimligen kan förväntas vid normal användning av fordonet.”

Artikel 5.1 och 5.2 i förordning (EG) nr 715/2007 har (i tillämpliga delar) följande lydelse:

”1. Tillverkarna skall utrusta fordonet på ett sådant sätt att komponenter som kan påverka utsläppen är utformade, konstruerade och monterade så att fordonet vid normal användning överensstämmer med denna förordning och dess genomförandeåtgärder.

2. Det skall vara förbjudet att använda manipulationsanordningar som försämrar effekten hos system för kontroll av utsläpp. Förbudet skall inte gälla om

a) anordningen är nödvändig för att skydda motorn mot skador eller olyckor samt för att garantera säker körning, ...”

Artikel 3 punkt 9 tredje stycket i kommissionens förordning (EG) nr 692/2008 av den 18 juli 2008 om genomförande och ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende

på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) [Orig. s. 7] och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon (EUT L 199, 2008, s. 1) har följande lydelse:

”Dessutom ska tillverkaren förse godkännandemyndigheten med information om avgasåterföringssystemets (EGR) driftstrategi, inbegripet dess drift vid låga temperaturer.”

Artikel 2.1 i direktiv 1999/44/EG har följande lydelse:

”Säljaren skall vara skyldig att till konsumenten leverera varor som är avtalsenliga.”

Artikel 2.2. i direktiv 1999/44/EG har (i tillämpliga delar) följande lydelse:

”Konsumentvaror skall presumeras vara avtalsenliga om de ...

d) är av den kvalitet och har de prestanda som varor av detta slag vanligen har och som konsumenten rimligen kan förvänta sig med hänsyn till varans art och med beaktande av eventuella offentliga uttalanden om varornas särskilda egenskaper som gjorts av säljaren, tillverkaren eller dennes företrädare, i synnerhet i reklam eller på märkningen.”

Artikel 3.6 i direktiv 1999/44/EG har följande lydelse:

”Konsumenten har inte rätt att häva avtalet om bristen på avtalsenlighet är ringa.”

922 § punkt 1 ABGB (den österrikiska civillagen) har följande lydelse.

”Den som överlåter en vara till någon annan mot vederlag garanterar att den är avtalsenlig. Överlåtaren ansvarar alltså för att varan har de egenskaper som följer av avtalet eller normalt kan förväntas, att den överensstämmer med den beskrivning som lämnats och med prover eller modeller som lagts fram, och att den kan användas i enlighet med det ändamål som framgår av avtalets natur eller av överenskommelsen.” [Orig. s. 8]

932 § punkt 1 ABGB har följande lydelse:

”Om varan är felaktig, begära avhjälpande (reparation eller leverans av det som saknas), har förvärvaren rätt att kräva omleverans av varan, att få en skälig nedsättning av vederlaget (prisavdrag), eller att häva avtalet (återgång).

932 § punkt 4 första meningen ABGB har följande lydelse:

”Om varken avhjälpande eller omleverans är möjligt eller inte kan ske utan oskälig kostnad för överlåtaren, har förvärvaren rätt till prisavdrag eller, under förutsättning att felet inte är ringa, rätt att kräva avtalets återgång.”

25 § punkt 2 i Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (den tyska förordningen om EG-godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon) (EG-FGV) har följande lydelse:

”(2) Kraftfahrt-Bundesamt kan i syfte att åtgärda fel som uppträtt och för att säkerställa att fordon som redan är i trafiken, separata tekniska enheter eller komponenter överensstämmer med befintliga föreskrifter, i efterhand utfärda kompletterande bestämmelser.”

E. Skälen till att förhandsavgörande begärs

1.1. Oberster Gerichtshof ska pröva huruvida fordonet som klaganden förvärvat var felaktigt vid tidpunkten för överlämnande och huruvida detta fel har avhjälpts, samt huruvida klaganden lidit en skada som orsakats av Volkswagen.

1.2. Om ett fel som kan åtgärdas föreligger har köparen enligt 932 § punkt 1 ABGB i första hand rätt att kräva avhjälpande. Avhjälpande ska återställa varan till avtalsenligt skick [utelämnas]. Rätten att begära avhjälpande föreligger fram till dess att överlåtaren gör gällande och visar att denne har åtgärdat felet genom avhjälpande [**Orig. s. 9**], vilket leder till att köparen förlorar nämnda rätt [utelämnas].

1.3. Ett fel i prestationen, i den mening som avses i 922 § ABGB, föreligger när prestationen i fråga om mängd eller kvalitet inte överensstämmer med de egenskaper som normalt kan förväntas eller kan förväntas utifrån säljarens utfästelse [prestation].

1.4. Det framgår av österrikisk rättspraxis att en bil måste ha de administrativa tillstånd som krävs för att den ska få användas i trafik [utelämnas].

2.1. Enligt Oberster Gerichtshofs bedömning ska omkopplingslogiken som vid tidpunkten då varan överlämnades till DS var installerad i bilen anses utgöra en otillåten manipulationsanordning i den mening som avses i artikel 3 punkt 10 och artikel 5.2 i förordning (EG) 715/2007 [utelämnas]. Detta följer av att det är fråga om en del av en konstruktion som mäter de parametrar av vilka det går att utläsa om fordonet körs på en chassidynamometer eller om det används i verklig körning, och utifrån resultatet av denna avläsning antingen aktiverar motorläget med en hög nivå eller läget med en låg nivå av avgasåterföring. Detta utgör påverkan på avgasåterföringen, som är en del i systemet för kontroll av utsläpp. Aktiveringen av ett driftläge med en lägre nivå av avgasåterföring vid verklig körning av fordonet försämrar effekten hos systemet för kontroll av utsläpp under förhållanden som rimligen kan förväntas vid normal användning [**Orig. s. 10**] av fordonet (se artikel 3 punkt 10 i förordning (EG) 715/2007). Motparten har över huvud taget inte åberopat några omständigheter till stöd för ett undantag från

förbudet mot manipulationsanordningar i den mening som avses i artikel 5.2 i förordning (EG) 715/2007 såvitt avser omkopplingslogiken.

2.2. Oberster Gerichtshof anser att fordonet som DS förvärvat i vart fall var felaktigt i den mening som avses i 922 § ABGB, eftersom myndigheten som ansvarar för EG-typgodkännande inte hade försetts med information om den otillåtna manipulationsanordningen, vilket medförde att det beviljade typgodkännandet var ogiltigt. Följden av ogiltigheten var att KBA i efterhand utfärdade kompletterande bestämmelser.

2.3. Fråga 1 avser huruvida fordonet även därutöver var behäftat med fel, eftersom Interauto var skyldigt att tillhandahålla ett fordon som inte var utrustat med en otillåten manipulationsanordning i den mening som avses i artikel 3 punkt 10 jämförd med artikel 5.2 i förordning (EG) 715/2007. Om det är fallet, ska det prövas huruvida det fortfarande var fråga om en otillåten manipulationsanordning efter att programvaruuppdateringen genomförts. Fråga 2 avser denna frågeställning. Fråga 3 avser de rättsliga följderna av att fordonet fortfarande anses vara felaktigt även efter att programvaruuppdateringen genomförts.

2.4. Bedömningen av bristande avtalsenlighet är även relevant för bedömningen av Volkswagens ansvar, eftersom DS har gjort gällande att hans skada i huvudsak är en följd av förvärvet av ett fordon som inte överensstämmer med avtalets innehåll samt förekomsten av en otillåten manipulationsanordning. **[Or. 11]**

Fråga 1:

3.1. Frågan huruvida redan den omständigheten, att typgodkännandemyndigheten har uttryckt sitt samtycke till programvaruuppdateringen i sig innebär att felet i varan har avhjälpts, beror på bedömningen av vad överlåtaren var skyldig att prestera enligt köpeavtalet.

3.2. DS företräder den rättsliga uppfattningen att det enligt köpeavtalet inte enbart kan krävas att det ska finnas ett EG-typgodkännande, utan dessutom att fordonet ska vara fritt från en otillåten manipulationsanordning i den mening som avses i artikel 3 punkt 10 jämförd med artikel 5 i förordning (EG) 715/2007.

4.1. Artikel 2.2 i direktiv 1999/44/EG innehåller bestämmelser om villkoren för att konsumentvaror ska presumeras vara avtalsenliga. I den rättsvetenskapliga litteraturen har detta tolkats så, att direktivet ställer upp en presumtion om innehållet i viljeförklaringen som avser den sålda varans beskaffenhet [utelämnas], vilket innebär att det kan presumeras att varan inte är avtalsenlig om den inte uppfyller villkoren som anges i direktivet. Överlåtaren måste då bevisa att något annat faktiskt hade avtalats. Det innebär att beviskraven som åligger förvärvaren enligt direktivet är lägre än de beviskrav som ställs enligt ABGB, enligt vilken förvärvaren inte endast ska bevisa att varan avviker från vad som avtalats, utan även kunna bevisa avtalsinnehållet [utelämnas]. **[Orig. s. 12]**

4.2. För rekvisitet som avser den kvalitet och prestanda som konsumenten ”rimligen kan förvänta sig” ska den europeiska konsumentnormen tillämpas [utelämnas].

4.3. Den hänskjutande domstolen anser att detta kan tolkas så, att en normalt informerad samt skäligen uppmärksam och upplyst genomsnittskonsument (EU-domstolen, 8.4.2003, C-44/01, Pippig Augenoptik, ECLI:EU:C:2003:205, punkt 55; EU-domstolen, 8.2.2017, C-562/15, Carrefour Hypermarkets, ECLI:EU:C:2017:95, punkt 31), när det gäller en produkt som ett fordon, för vilken det är känt att den måste uppfylla vissa lagkrav, kan antas förvänta sig att fordonet även uppfyller dessa lagkrav. Det verkar nämligen logiskt att produktens lagenlighet i detta sammanhang utgör en del av vad konsumenten rimligen kan förvänta sig. Omständigheten att en fordonstyp måste genomgå ett förfarande för godkännande strider inte nödvändigtvis mot den beskrivna tolkningen av artikel 2.2. d i direktiv 1999/44/EG. Huruvida icke-förekomsten av en programvara såsom omkopplingslogiken hade en subjektiv betydelse för köparen, vore i sådana fall inte heller relevant.

4.4. Konsekvensen av denna tolkning skulle vara att säljaren av en bil inte endast måste garantera att det finns ett typgodkännande som krävs för sådan användning som normalt kan förväntas i den mening som avses i 922 § ABGB, utan även att fordonet inte innehåller några otillåtna komponenter.

Fråga 2: [Orig. s. 13]

5.1. För det fall att fråga 1 besvaras nekande, ska Interauto anses ha varit skyldig att överlämna ett fordon som inte var utrustat med en otillåten manipulationsanordning i den mening som avses i artikel 3 punkt 10 jämförd med artikel 5.2 i förordning (EG) nr 715/2007. I detta fall skulle klagandens rätt att kräva avhjälpande enligt 932 § punkt 1 ABGB innebära att fordonet måste återställas till denna beskaffenhet.

5.2. Försöket till avhjälpande i form av att programvaruuppdateringen installerades skulle i sådana fall inte anses ha avhjälpt felet enbart på den grunden att KBA inte dragit in eller återkallat det beviljade EG-typgodkännandet. Det vore i stället nödvändigt att bedöma huruvida det köpta fordonet fortfarande är utrustat med en otillåten manipulationsanordning enligt artikel 5.2 i förordning (EG) 715/2007 eller inte.

5.3. I förevarande mål är det avgörande vid denna bedömning huruvida den befintliga programvaran som innehåller ett temperaturintervall kan omfattas av undantagsbestämmelsen i artikel 5.2 a i förordning (EG) 715/2007, vilken Volkswagen och Interauto åberopat, eller om detta, såsom DS anser, redan på förhand är uteslutet. DS har dragit denna slutsats av den omständigheten att temperaturintervallet innebär en så pass omfattande användning av manipulationsanordningen att förhållandet mellan regel och undantag i artikel 5.2 i förordning (EG) 715/2007 blir omvänt.

6.1. Syftet med att skapa enhetliga tekniska krav för typgodkännande av motorfordon genom förordning (EG) 715/2007 är – förutom att trygga den inre marknaden – att säkerställa en hög miljöskyddsnivå (skäl 1 i förordning (EG) 715/2007). För att luftkvaliteten ska förbättras och gränsvärdena för föroreningar upprätthållas är det [**Orig. s. 14**] nödvändigt att särskilt dieselfordonens kväveoxidutsläpp minskas avsevärt (skäl 6 i förordning (EG) 715/2007).

6.2. Den hänskjutande domstolen anser att dessa målsättningar talar för att undantagsbestämmelserna i artikel 5.2 andra meningen i förordning (EG) 715/2007 ska tolkas restriktivt.

6.3. Enligt artikel 3 punkt 9 tredje stycket i förordning (EG) 692/2008 ska tillverkaren förse godkännandemyndigheten med information om avgasåterföringssystemets driftstrategi, inbegripet dess drift vid låga temperaturer. Oberster Gerichtshof anser att det framgår av denna bestämmelse att endast den omständigheten, att ”låga” temperaturer råder, inte innebär ett undantag från kravet på ett avgasåterföringssystem som är i drift.

6.4. Tekniken med ett temperaturintervall innebär att avgasåterföringen kontrolleras på ett sådant sätt att det utsläpps begränsande läget endast har full effekt vid utomhustemperaturer mellan 15 och 33 grader Celsius.

6.5. Det står klart att de genomsnittliga utomhustemperaturerna i en del av Europeiska unionen – bland annat i Österrike – under flera månader om året ligger under 15 grader Celsius (se till exempel <https://www.wien.gv.at/statistik/lebensraum/tabellen/lufttemperatur.html>, senast hämtad den 17 mars 2020, av vilken det framgår att den genomsnittliga temperaturen i Wien under år 2018 låg under 15 grader Celsius under sex av tolv månader). De utomhustemperaturer under vilka avgasåterföringen arbetar med full effekt i ett fordon av den berörda fordonstypen uppnås alltså i genomsnitt över huvud taget inte under en stor del av året. Volkswagen och Interauto hävdar alltså att de [**Orig. s. 15**] med stöd av en undantagsbestämmelse (artikel 5.2 a i förordning (EG) 715/2007) har rätt att avvika från förbudet mot att använda en manipulationsanordning under omkring hälften av året.

6.2. Principen att undantag ska tolkas restriktivt (se EU-domstolen 11. 12.2014, C-212/13, Rynes, ECLI:EU:C:2014:2428, punkt 29; förslag till avgörande av generaladvokaten Bot av den 20.6.2013, C-309/12, Gomes Viana Novo m.fl., ECLI:EU:C:2013:419, punkt 26) och målsättningen att minska utsläppen av kväveoxider som anges i förordning (EG) 715/2007 talar för att en så pass omfattande användning av en manipulationsanordning helt enkelt inte omfattas av undantagsbestämmelserna i artikel 5.2 andra meningen i förordning (EG) 715/2007.

Fråga 3:

7.1. Enligt österrikisk rättspraxis ska det vid prövningen av huruvida det föreligger ett sådant ringa fel som utesluter varans återgång i den mening som

avses i 932 § punkt 4 ABGB ske en objektiv avvägning av avtalsparternas intressen mot bakgrund av det konkreta avtalet och omständigheterna i det enskilda fallet [utelämnas].

7.2. Fråga 3 avser att det enligt en uppfattning som företräds i den rättsvetenskapliga litteraturen rörande 932 § punkt 4 första meningen ABGB följer att ett fel (endast) är ringa om förvärvaren skulle ha ingått avtalet även om denne känt till felet (i förevarande mål: förekomsten av en manipulationsanordning och dess funktionssätt), även under andra omständigheter [utelämnas]. **[Orig. s. 16]**

Den hänskjutande domstolen anser att lydelsen av artikel 3.6 i direktiv 1999/44/EG inte är så tydlig att det föreligger en *acte clair*.

[utelämnas]

Wien, den 17 mars 2020

[utelämnas] [processuella frågor]