

Anonymiseret version

Oversættelse

C-134/20 – 1

Sag C-134/20

Anmodning om præjudiciel afgørelse

Dato for indlevering:

11. marts 2020

Forelæggende ret:

Landesgericht Eisenstadt (Østrig)

Afgørelse af:

29. januar 2020

Sagsøger:

JR

Sagsøgt:

Volkswagen AG

[Udelades]

REPUBLIKKEN ØSTRIG

LANDESGERICHT EISENSTADT

[udelades]

KENDELSE

SAG:

Sagsøger

[udelades]

JR

[udelades] Wien

Sagsøgt

[udelades] Wolfsburg

Vedrørende:

EUR 22 238,64 [udelades]

1. Den Europæiske Unions Domstol forelægges følgende spørgsmål til præjudiciel afgørelse:

- a) *Skal artikel 5, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer fortolkes således, at en anordning i en bil, som omhandlet i artikel 1, stk. 1, i forordning nr. 715/2007, er ulovlig, såfremt ventilen i udstødningsgassens retursystem (herefter »EGR-ventil«), dvs. en komponent, der med sandsynlighed vil påvirke emissionen, er konstrueret således, at den andel af udstødningsgassen, som føres tilbage, reguleres på en sådan måde, at den kun mellem 15 og 33 grader Celsius og kun under 1 000 m højde sikrer et lavt emissionsniveau, og uden for dette temperaturvindue i løbet af 10 grader Celsius og over 1 000 [org. s. 2] m højde i løbet af 250 m højde lineært reduceres til 0, hvorved der sker en forøgelse af NO_x-emissionen over grænseværdierne i forordning nr. 715/2007?*
- b) *Har det betydning for bedømmelsen af spørgsmål a), om den i spørgsmål a) nævnte anordning i køretøjet er nødvendig for at beskytte motoren mod beskadigelse?*
- c) *Har det endvidere betydning for bedømmelsen af spørgsmål b), om den del af motoren, der skal beskyttes mod beskadigelse, er EGR-ventilen?*
- d) *Har det betydning for bedømmelsen af spørgsmål a), om den i spørgsmål a) nævnte anordning i køretøjet blev monteret allerede ved fremstillingen af bilen, eller om den i spørgsmål a) beskrevne regulering af EGR-ventilen skal monteres i bilen som afhjælpning som omhandlet i artikel 3, stk. 2, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/44/EF af 25. maj 1999 om visse aspekter af forbruger køb og garantier i forbindelse hermed?*

2. Sagen udsættes, indtil den præjudicielle afgørelse fra Den Europæiske Unions Domstol [udelades] foreligger.

PRÆMISSER

I. Faktiske omstændigheder

I 2013 købte **sagsøgeren** et køretøj af model VW Touran Comfortline BMT TDI (herefter »det omtvistede køretøj«) til en pris af 27 600 EUR. I det omtvistede køretøj [udelades] er der monteret en 1,6 l dieselmotor af typen EA189 med en ydelse på 77 kW.

Sagsøgte er moderselskabet i VW-koncernen; det har hjemsted i Tyskland og har siden efteråret 2015 været genstand for offentlig diskussion vedrørende »udstødnings-skandale for dieselmotorer«.

Konkret har det omtvistede køretøj [udelades] efterfølgende (relevante) data:
[Org. s. 3]

| | |
|---------------------------|-----------------------------|
| Fabrikat: | Volkswagen VW |
| [udelades] | [udelades] |
| Fremdrift: | Dieselmotor |
| [udelades] | [udelades] |
| Udstødningsnorm: | EURO 5 |
| Emissioner i henhold til: | 566/2011F |
| CO: | 0,1354 |
| NOx: | 0,1362 |
| (T) HC+NOx: | 0,1666 |
| [udelades] | [udelades] |
| Brændstofforbrug i alt: | 4,5 l/100 km (CO2 119 g/km) |

Det omtvistede køretøj er udstyret med en i motoren indbygget henholdsvis intern emissionsreducerende anordning, nemlig en ventil i udstødningsgassens retursystem (udstødningsrecirkulationssystemet) (herefter »**EGR-ventil**«). Det omtvistede køretøj er udstyret med et efterbehandlingssystem for udstødningsgassen ved hjælp af partikelfilter, men ikke vedrørende NOx [udelades]. EGR-ventilen fører (stærkt forenklet) udstødningsgasser fra motorens udstødning tilbage i motorens indsugning, hvor den erstatter en del af indsugningsluften. Derved reduceres spidstemperaturen i forbindelse med forbrændingen, og forbrændingsforløbet decelereres, hvilket bevirker en reduktion af NOx-emissionen. NOx-emissionen påvirkes også via indsprøjtningstidspunktet og indsprøjtningens varighed samt motorens konstruktion. Uden EGR-ventilen, eller hvis denne frakobles, kan det omtvistede køretøj ikke overholde NOx-grænseværdien i forordning 715/2007. EGR-ventilen er en del af motoren.

Producenten af det omtvistede køretøj udrustede det omtvistede køretøj samt samtlige andre køretøjer i denne serie med motor EA189 på en sådan måde, at softwaren fastsætter en **modus 0 (kørsel)** og en **modus 1 (NEDC)** [New European Drive Cycle] [udelades]

Når det omtvistede køretøj tages i brug, befinder det sig altid i modus 1 [org. s. 4] (NEDC). Når softwaren registrerer testsituationen, dvs. drift af det omtvistede køretøj inden for rammerne af NEDC, forbliver det omtvistede køretøj i modus 1 (NEDC). Når softwaren registrerer, at det omtvistede køretøj bevæges uden for tolerancerne for NEDC (afvigelser fra hastighedsprofilen på +/- 2 km/h henholdsvis +/- 1 s), skifter det omtvistede køretøj til modus 0 (kørsel). Denne proces beskrives med begreberne »skiftelogik«, »springfunktion« eller »manipulationssoftware«. I modus 0 reduceres udstødningsretur-raten (herefter »EGR-raten«), dvs. den andel af gassen, som føres tilbage, hvorved indsprøjtningstidspunkt og -varighed ændres. Når det omtvistede køretøj bevæges i modus 0 (kørsel) i NEDC, overholder det ikke grænseværdierne for NO_x i forordning 715/2007. Da det omtvistede køretøj ved normal drift næsten udelukkende befinder sig i modus 0 (kørsel), overholder det heller ikke grænseværdierne for NO_x i denne driftsform.

Skiftelogikken blev almindeligt kendt gennem en skrivelse fra United States Environmental Protection Agency (»EPA«) af 18. september 2015, hvori skiftelogikken blev beskrevet for fabrikantens køretøjer, som var produceret til markedet i USA, og kendt ulovlig. Det kan ikke fastslås, om og i givet fald på hvilken måde motoren og motorstyringssoftwaren i det omtvistede køretøj adskiller sig fra køretøjer, som fabrikanten har produceret til markedet i USA. [udelades]

Det omtvistede køretøj er teknisk sikkert og driftsklart og kan således (hvad dette angår) anvendes i vejtrafikken uden begrænsninger.

Da sagsøgeren købte køretøjet, lagde han vægt på at erhverve et diesekøretøj med lavt forbrug. [udelades] Hvis sagsøgeren havde vidst, at det omtvistede køretøj på grund af manipulationssoftwaren ikke opfylder lovens krav, ville han ikke have købt det omtvistede køretøj.

[Udelades]

Ved skrivelse fra generalimportøren for VW-køretøjer i Østrig, [org. s. 5] Intercar Austria GmbH, af 8. oktober 2015 blev sagsøgeren orienteret om, at der var behov for efterarbejde på det omtvistede køretøj, og at producenten ville afholde udgifterne til alle nødvendige reparationer på det omtvistede køretøj i denne forbindelse. Det kan udledes af den samlede sammenhæng i dette brev, at NO_x-værdierne i typegodkendelsen afviger fra de faktiske værdier. Sagsøgeren blev desuden opfordret til at få indlæst en **opdatering**, som fjerner skiftelogikken. Opdateringen er udviklet af sagsøgte og blev installeret i det omtvistede køretøj.

I det mindste siden opdateringen er EGR-ventilen, dvs. en komponent, som forventes at påvirke emissionen, konstrueret på en sådan måde, at EGR-raten reguleres således, at en emissionssvag modus kun er sikret mellem 15 og 33 grader Celsius og kun under 1 000 m højde, og uden for dette temperaturvindue i løbet af 10 grader Celsius og over 1 000 m højde i løbet af 250 m højde lineært

reduceres til 0 [udelades] (denne proces betegnes herefter »**termovindue**«). Reduktionen af EGR-raten til 0 medfører en forhøjelse af NO_x-emissionen, som overstiger grænseværdierne i forordning 715/2007. Opdateringen foretager yderligere ændringer, som fører til ændrede emissioner fra udstødningen i forhold til tilstanden før opdateringen. Da der ikke foreligger informationer om denne opdatering, kan disse ændringer ikke konstateres, bortset fra termovinduesystematikken.

Det kan ikke konstateres, at termovinduet er nødvendigt for at beskytte motoren mod skader. Det kan ikke konstateres, at forbrug, sodproduktion, ydelse og samlet kilometerydelse forandres varigt. Det kan ikke konstateres, at kravene i forordning 715/2007 vedrørende forureningsbegrænsende anordningers holdbarhed i henhold til artikel 4, stk. 2, i forordning 715/2007 ikke kan overholdes ved gennemførelse af opdateringen uden etablering af termovinduet. I Østrig ligger temperaturen i den største del af året under 15 grader Celsius. Det kan ikke konstateres, at det omtvistede køretøjs markedsværdi blev forringet efter gennemførelse af opdateringen.

Den tyske myndighed for motorkøretøjer (Kraftfahrt-Bundesamt, »**KBA**«) [udelades] godkendte en teknisk ombygning – konkret opdateringen – og inddrog (således) ikke typegodkendelsen, idet KBA (delvis i retlig henseende) konstaterede, at (i) der ikke foreligger en ulovlig manipulationsanordning, (ii) de forekommende manipulationsanordninger vurderes som lovlige, (iii) grænseværdierne for emissionen af skadelige stoffer og andre krav er overholdt, (iv) de oprindeligt af producenten oplyste værdier for brændstofforbrug og Co₂-emissioner blev bekræftet af en teknisk tjeneste [org. s. 6] og (v) den hidtidige motorydelse, det maksimale omdrejningsmoment og de hidtidige værdier for støjemission var uforandrede. KBA har ikke kendskab til den software, som producenten anvender til opdateringen, idet myndigheden ikke har forlangt den forelagt. Det kan ikke konstateres, hvilke (yderligere) informationer KBA havde til rådighed i forbindelse med godkendelsen af opdateringen og ovennævnte konstateringer.

II. Bevisbedømmelse og -relevans

Det afhænger af de EU-retlige spørgsmål, som ønskes besvaret, om der er behov for yderligere bevisoptagelse. Hvad angår disse spørgsmål og deres relevans for den nationale procedure er de faktiske omstændigheder efter den forelæggende rets opfattelse afklaret.

[Udelades] [nærmere oplysninger om den foretagne bevisoptagelse]

III. EU-retligt grundlag:

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler

og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer (herefter »forordning 715/2007«) fastsætter bl.a. følgende:

15. betragtning [Org. s. 7]

Kommissionen bør løbende vurdere behovet for at revidere New European Drive Cycle som den prøvningsmetode, der danner grundlag for EF-typegodkendelseslovgivning med hensyn til emissioner. Det kan være nødvendigt at ajourføre eller anvende nye prøvningscyklusser for at afspejle forandringer i køretøjsspecifikationerne og bilisternes adfærd. En revision kan være nødvendig for at sikre, at de faktiske emissioner svarer til dem, som er målt i forbindelse med typegodkendelsen. Det bør også overvejes at anvende bærbare emissionsmålingssystemer og at indføre reguleringsbegrebet »not-to-exceed«.

Artikel 5

1. Fabrikanten skal sikre, at de komponenter i køretøjet, der med sandsynlighed vil påvirke emissionen, er udformet, konstrueret og samlet, således at køretøjet ved normal brug er i overensstemmelse med denne forordning og dens gennemførelsesforanstaltninger.

2. Anvendelse af manipulationsanordninger, som reducerer emissionsbegrænsningssystemernes effektivitet, forbydes. Forbuddet skal ikke gælde, hvor:

- a) anordningen er nødvendig for at beskytte motoren mod beskadigelse eller havari og for at sikre køretøjets driftssikkerhed*
- b) anordningen ikke fungerer ud over startfasen*
- c) anvendelsen af en sådan anordning i væsentligt omfang er medtaget i prøvningsmetoderne for efterprøvning af fordampningsemission og gennemsnitlig udstødningsemission.*

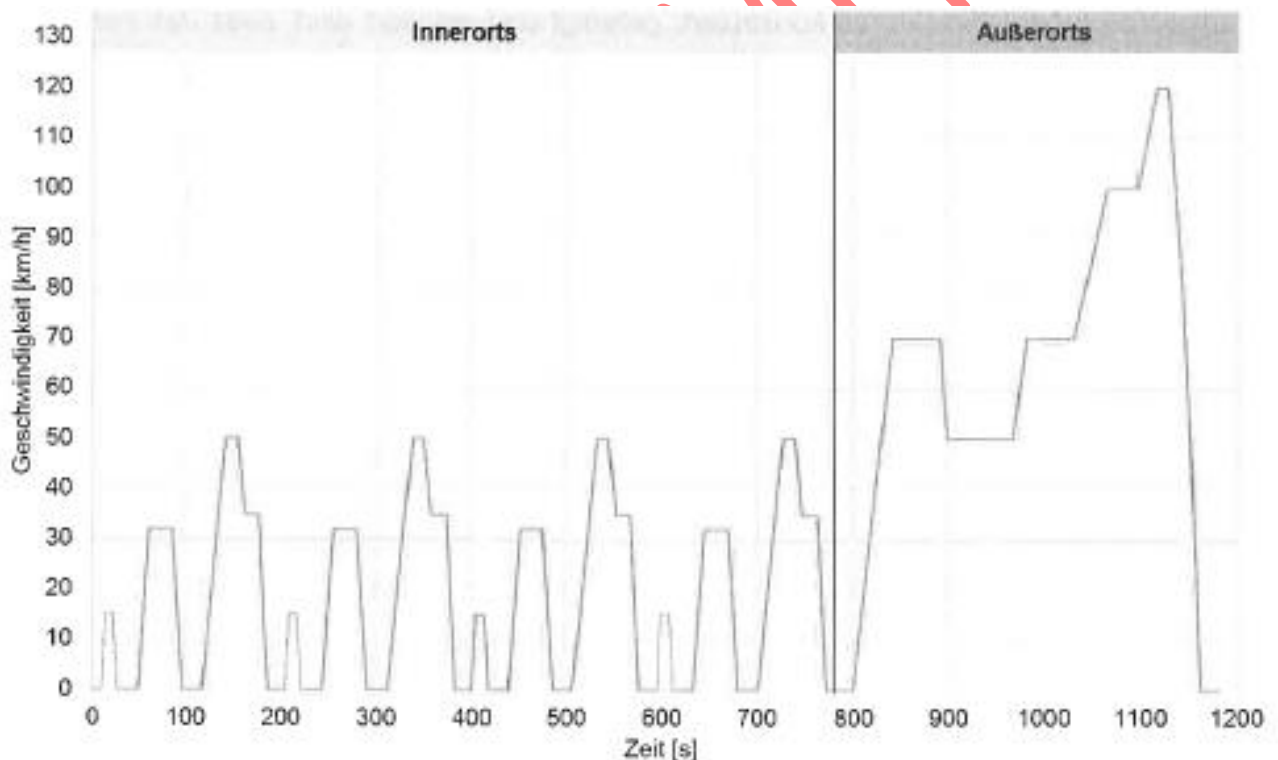
Det omtvistede køretøj er omfattet af emissionsgrænseværdierne i bilag I, tabel 1 (Euro 5) til forordning 715/2007.

For det omtvistede køretøj skal værdierne beregnes inden for rammerne af godkendelsesproceduren i forbindelse med den såkaldte type 1-prøvning i henhold til bilag III til Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 af 18. juli 2008 om gennemførelse og ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer (herefter »forordning 692/2008«).

Punkt 3.1 i bilag III til forordning 692/2008 henviser for så vidt angår de tekniske krav til bilag 4 til FN/ECE-regulativ nr. 83. Dette bilag 4 beskriver [org. s. 8] gennemførelsen af type 1-prøvningen i henhold til punkt 5.3.1 i FN/ECE-regulativ nr. 83, idet tillæg 1 til dette bilag 4 normerer den prøvecyklus, der skal overholdes ved denne prøvning.

Denne prøvecyklus betegnes i denne afgørelse og generelt som »New European Drive Cycle«, forkortet »NEDC«. Prøvningen af køretøjet i henhold til punkt 5.3.1 i FN/ECE-regulativ nr. 83 sker på en rulleprøvestand og varer 19 minutter og 40 sekunder (= 1 180 sekunder). I denne forbindelse gennemkøres NEDC, som består af en del 1 »kørsel i byområder« (punkt 5.3.1.2.2. i FN/ECE-regulativ nr. 83) og en del 2 »kørsel uden for byområder« (punkt 5.3.1.2.3. i FN/ECE-regulativ nr. 83). Disse to dele af NEDC kan grafisk fremstilles således:

New European Drive Cycle (NEDC)



[udelades]

Forordning 692/2008 fastsætter i artikel 3, stk. 9, følgende:

Type 6-prøvningen til måling af emissioner ved lave temperaturer som fastsat i bilag VIII finder ikke anvendelse på dieselmotorer.

Ved ansøgning om typegodkendelse skal fabrikkerne over for godkendelsesmyndigheden dog dokumentere, at temperaturen i NOx-efterbehandlingssystemet [org. s. 9] bliver tilstrækkelig høj til at sikre en effektiv drift senest 400 s efter koldstart ved – 7°C som beskrevet i type 6-prøvningen.

Fabrikanten skal desuden give godkendelsesmyndigheden oplysninger om, hvorledes udstødningsrecirkulationssystemet (EGR) fungerer, herunder dets drift ved lave temperaturer.

Disse oplysninger skal også omfatte en beskrivelse af eventuelle forhold, der påvirker emissionerne.

Godkendelsesmyndigheden udsteder ikke typegodkendelse, hvis de oplysninger, der fremlægges, ikke er tilstrækkelige til at dokumentere, at temperaturen i efterbehandlingssystemet bliver tilstrækkelig høj til at sikre en effektiv drift inden for det fastsatte tidsrum.

Godkendelsesmyndigheden skal på anmodning af Kommissionen fremlægge dokumentation om driften af NO_x-efterbehandlingssystemet og udstødningsrecirkulationssystemet (EGR) ved lave temperaturer.

IV. Nationale retsregler/retspraksis

1. Anfægtelse af aftalen som følge af vildfarelse

§ 871 i Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (almindelig borgerlig lovbog, »ABGB«) fastsætter, at »hvis en part var i vildfarelse om indholdet af den af ham afgivne eller af den anden part modtagne erklæring, som vedrører hovedgenstanden eller en væsentlig egenskab ved denne, som hensigten primært var rettet mod og blev erklæret for, er han ikke bundet af aftalen, hvis vildfarelsen var foranlediget af den anden part, eller denne efter omstændighederne burde have bemærket den, eller rettidigt burde have opklaret den«.

Denne bestemmelse opstiller således flere betingelser; når disse foreligger, og der nedlægges påstand herom, skal retten ophæve aftalen ex tunc ved dom. Nedenfor beskrives de enkelte betingelser, som er relevante for den foreliggende sag, nærmere.

1.1 Vildfarelse

Det fremgår af de faktiske omstændigheder, at sagsøgeren lagde til grund, at han købte et køretøj, der overholder lovens (EU-rettens) krav. Det fremgår endvidere af de faktiske omstændigheder, at der i det køretøj, som sagsøgeren købte, var monteret en skiftelogik. Denne skiftelogik er i strid med bestemmelserne i forordning 715/2007, navnlig dennes artikel 5. Dette fremgår af, at såvel EGR-ventilen som [org. s. 10] indsprøjtningssystemet er komponenter, som forventes at påvirke emissionen, og som blev konstrueret således, at de udelukkende opfylder kravene i forordning 715/2007 og gennemførelsesforanstaltningerne til denne, når der gennemføres en type 1-prøvning i henhold til bilag III til forordning 692/2008. Når køretøjet bevæges under normale driftsbetingelser, reguleres disse

komponenter på en sådan måde, at de ikke længere opfylder forordning 715/2007 og gennemførelsesforanstaltningerne til denne.

Der foreligger heller ikke en lovlig manipulationsanordning som omhandlet i artikel 5, stk. 2, i forordning 715/2007, da der, som sagsøgte selv anfører, ikke er tale om en sådan [udelades]. Programmeringen skal derimod netop ses således, at det omtvistede køretøj ved normal kørsel som udgangspunkt ikke opfylder kravene i forordning 715/2007 (navnlig artikel 5, stk. 1), og der således slet ikke kan finde en (undtagelsesvis) manipulation af komponenter sted, som forventes at påvirke emissionerne, og dermed en manipulation af en drift, der opfylder disse krav. Det omtvistede køretøj befinder sig tværtimod kun undtagelsesvis i en tilstand (modus 1 (NEDC)), som opfylder kravene.

Det omtvistede køretøj opfylder således ikke lovens (EU-rettens) krav. Sagsøgeren var i vildfarelse med hensyn til denne omstændighed, og denne betingelse er derfor opfyldt.

1.2 Vildfarelsens betydelighed

[Udelades] Ifølge ABGB er det [udelades] kun muligt at påberåbe sig vildfarelse inden for forholdsvis snævre grænser [udelades]. En sådan vildfarelse, som fører til en ophævelse af aftalen, kaldes generelt »betydelig«.

[Udelades] I den foreliggende sag forventede sagsøgeren ved aftalens indgåelse, at det omtvistede køretøj opfyldte lovens (EU-rettens) krav. Som fastslået ovenfor opfylder det omtvistede køretøj ikke disse forventninger. Konkret er spørgsmålet, om dette ud fra handelens natur er en egenskab, som forudsættes stiltiende. [udelades] **[org. s. 11]** [udelades] [Prøvelse af, om der er tale om en betydelig vildfarelse]. Vildfarelsen [udelades] er betydelig.

1.3 Vildfarelsens væsentlighed

En vildfarelse er væsentlig, hvis den erklærende ikke ville have indgået aftalen uden vildfarelsen; den er kun uvæsentlig, hvis den erklærende ellers ville have indgået aftalen, dvs. uden vildfarelsen [udelades].

Det fremgår af de faktiske omstændigheder, at hvis sagsøgeren havde vidst, at det omtvistede køretøj på grund af manipulationssoftwaren ikke opfylder lovens krav, ville han ikke have købt det omtvistede køretøj.

På denne baggrund må det således fastholdes, at vildfarelsen var væsentlig i den ovenfor beskrevne forstand; den var årsag til aftaleindgåelsen. Aftalen skal således ophæves, såfremt de yderligere betingelser er opfyldt.

1.4 Anfægtelse

Selv om betingelserne i punkt 1.1 - 1.3 er opfyldt, kan sagsøgeren kun anfægte handlen, hvis en af følgende betingelser er opfyldt: (i) vildfarelsen var

foranlediget af den anden part, (ii) den anden part burde have bemærket vildfarelsen, (iii) den aftalepartner, der befinder sig i vildfarelse, blev ikke informeret rettidigt eller (iv) begge aftalepartnere befandt sig i en fælles vildfarelse [udelades]. [Prøvelse af, om det er muligt at anfægte aftalen på grund af vildfarelse]. Som resultat af den retlige bedømmelse må det således fastholdes, at sagsøgeren kan anfægte aftalen.

1.5 Bortfald af klagegrund

I østrigsk ret findes den opfattelse, at aftalepartneren til den, der befandt sig i vildfarelse, kan afværge retsvirkningerne af vildfarelsen ved at stille den, der befandt sig i vildfarelse, således, som han ville have stået, hvis hans vildfarelse havde været korrekt, dvs. ved at lade handlen gælde på den måde, som den, der befandt sig i vildfarelse, mente at indgå den. Den erklærende har da ingen bevæggrund længere, hans klagegrund er bortfaldet. [Org. s. 12]

[Udelades] Sagsøgte henviser til, at sagsøgerens klagegrund er bortfaldet med indlæsningen af opdateringen som beskrevet ovenfor, og at aftalen derfor ikke skal ophæves.

Sagsøgeren hævder, at hans klagegrund ikke er bortfaldet med indlæsningen af softwaren, og begrundet navnlig dette med, at skiftelogikken udgør en ulovlig foranstaltning.

Den forelæggende ret skal derfor ved afsigelsen af dommen afklare spørgsmålet om, hvorvidt tilstanden efter opdateringen udgør en teknisk løsning, der opfylder de EU-retlige krav, navnlig i forordning 715/2007 og forordning 692/2008. Kun hvis dette er tilfældet, er sagsøgerens klagegrund bortfaldet, og aftalen skal ikke ophæves eller prisen reduceres, og sagsøgte skal dermed frifindes. [udelades]

Det formulerede spørgsmål er således præjudicielt for den foreliggende sag.

V. Kort fremstilling af begrundelsen for forelæggelsen

De enkelte præjudicielle spørgsmål stilles, idet der ikke foreligger (entydig) retspraksis fra Domstolen vedrørende fortolkningen af artikel 5, stk. 1, i forordning 715/2007 i den her foreliggende kontekst. [udelades]

Emnet beskæftiger de østrigske domstole intensivt. [udelades] Fra sagerne er det desuden bekendt, at også domstole i andre medlemsstater behandler dette emne [org. s. 13], og disse spørgsmål må derfor antages at have betydning i hele EU.

[Udelades]

Landesgericht Eisenstadt,

[Udelades]

Eisenstadt, den 29. januar 2020

[udelades]

ARBEJDS
DOKUMENT