

Tunnistetiedot poistettu

Käännös

C-134/20 – 1

Asia C-134/20

Ennakkoratkaisupyyntö

Jättämispäivä:

11.3.2020

Ennakkoratkaisupyynnön esittänyt tuomioistuin:

Landesgericht Eisenstadt (Itävalta)

Ennakkoratkaisupyynnön esittämistä koskevan päätöksen tekemispäivä:

29.1.2020

Kantaja:

JR

Vastaaja:

Volkswagen AG

[– –]

ITÄVALLAN TASAVALTA

LANDESGERICHT EISENSTADT

[– –]

VÄLIPÄÄTÖS

ASIA:

Kantaja

[– –]

JR

[– –] Wien

Vastaaja

[– –] Wolfsburg

jossa on kyse:

22 238,64 eurosta [– –]

1. Euroopan unionin tuomioistuimelle esitetään seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

- a) *Onko moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta 20.6.2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 715/2007 5 artiklan 1 kohtaa tulkittava siten, että asetuksen N:o 715/2007 1 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu ajoneuvon laite ei ole sallittu, jos siinä pakokaasun takaisinkierätysosuus eli takaisin imuvarjoon johdettavan pakokaasun osuus on säädetty niin, että venttiili takaa vain 15 ja 33 celsiusasteen välillä ja vain alle 1 000 metrin korkeudessa vähäpäästöisen toimintamoodin, ja osuus pienenee tämän lämpötilaikkunan ulkopuolella lämpötilan noustessa tai lasiessa 10 celsiusastetta – ja noustaessa yli 1 000 metrin [alkup. s. 2] korkeudesta 1 250 metriin – lineaarisesti nolnaan, jolloin typen oksidipäästöt ylittävät asetuksen N:o 715/2007 raja-arvot?*
- b) *Onko kysymyksen a kohdan arvioinnin kannalta merkitystä sillä, onko a kohdassa mainittu ajoneuvon laite välttämätön suojaamaan moottoria vahingoittumiselta?*
- c) *Onko kysymyksen b kohdan arvioinnin kannalta merkitystä sillä, onko moottorin osa, jota on suojeltava vahingoittumiselta, EGR-venttiili?*
- d) *Onko kysymyksen a kohdan arvioinnin kannalta merkitystä sillä, jos a kohdassa mainittu ajoneuvon laite on asennettu ajoneuvoon jo valmistusvaiheessa, vai onko a kohdassa kuvattua EGR-venttiilin säätämistä pidettävä kulutustavaroiden kauppaa ja niihin liittyviä takuita koskevista tietyistä seikoista 25.5.1999 annetun Euroopan parlamentin ja direktiivin 1999/44/EY 3 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuna korjaamisena?*

2. Asian käsittelyä lykätään, kunnes Euroopan unionin tuomioistuin [– –] on antanut asiassa ennakkoratkaisunsa.

PERUSTELUT:**I. Tosiseikat**

Kantaja osti vuonna 2013 VW Touran Comfortline BMT TDI -mallin ajoneuvon (jäljempänä kanteen kohteena oleva ajoneuvo), jonka ostohinta oli 27 600 euroa. Kanteen kohteena olevassa ajoneuvossa [– –] on 1,61 litran dieselmoottori, jonka tyyppi on EA189 ja teho 77 kW.

Vastaaja on VW-konsernin emoyhtiö, jonka kotipaikka on Saksassa ja jonka ympärillä on syksystä 2015 lähtien käyty julkista keskustelua aiheesta ”dieselajoneuvojen päästökandaali”.

Kanteen kohteena olevan ajoneuvon [– –] (asian kannalta merkitykselliset) tiedot ovat seuraavat: **[alkup. s. 3]**

Merkki:	Volkswagen VW
[– –]	[– –]
Voimanlähde:	dieselmoottori
[– –]	[– –]
Päästönormi:	EURO 5
Pakokaasupäästöt:	566/2011F
CO:	0,1354
NOx:	0,1362
(T) HC+NOx:	0,1666
[– –]	[– –]
Polttoaineen kulutuksen kokonais määrä:	4,5 l/100 km (CO2 119 g/km)

Kanteen kohteena olevassa ajoneuvossa on moottorin sisäinen tai sisäänrakennettu päästöjä rajoittava laite, nimittäin pakokaasun takaisinkierätyventtiili (jäljempänä **EGR-venttiili**). Kanteen kohteena olevassa ajoneuvossa on pakokaasujen jälkikäsittelyä varten hiukkassuodatin, mutta jälkikäsittely ei koske typen oksidipäästöjä [– –]. EGR-venttiili johtaa (hyvin yksinkertaistetusti) pakokaasut moottorin pakosarjasta takaisin moottorin imukanavistoon, jossa ne korvaavat osan ulkoilmasta. Näin palamisen huippulämpötila alenee ja palaminen hidastuu, mikä johtaa typen oksidipäästöjen vähenemiseen. Typen oksidipäästöihin vaikuttavat myös ruiskutuksen ajoitus ja kesto sekä moottorin rakentamistapa. Ilman EGR-venttiiliä tai sen ollessa pois käytöstä kanteen kohteena oleva ajoneuvo ei täytä asetuksessa N:o 715/2007 typen oksidipäästöille säädettyä raja-arvoa. EGR-venttiili on moottorin osa.

Kanteen kohteena olevan ajoneuvon valmistaja on varustanut kanteen kohteena olevan ajoneuvon ja kaikki muut saman mallisarjan ajoneuvot, joissa on EA189-moottori, siten, että ohjelmistossa on **moodi 0 (ajotilanne)** ja **moodi 1 (NEDC)**. [– –]

Kun kanteen kohteena oleva ajoneuvo käynnistetään, se on aina moodissa 1 [alkup. s. 4] (NEDC). Kun ohjelmisto tunnistaa testitilanteen eli kanteen kohteena olevan ajoneuvon käytön NEDC:ssä, ajoneuvo pysyy moodissa 1 (NEDC). Kun ohjelmisto tunnistaa, että kanteen kohteena oleva ajoneuvo liikkuu NEDC:n toleranssirajojen ulkopuolella (poikkeamat nopeusprofiilista ovat +/- 2 km/h tai +/- 1 s), kanteen kohteena oleva ajoneuvo vaihtaa moodiin 0 (ajotilanne). Tätä toimintatapaa kuvataan käsitteillä ”kytkentälogiikka”, ”askelfunktio” tai myös ”manipulaatio-ohjelmisto”. Moodissa 0 (ajotilanne) pakokaasun takaisinkierrätysosuus (jäljempänä **EGR-osuus**), siis takaisin kierrätettävän pakokaasun osuus, pienenee, jolloin ruiskutuksen ajoitus ja kesto muuttuvat. Moodissa 0 (ajotilanne) NEDC:ssä liikkuva kanteen kohteena oleva ajoneuvo ei täytä asetuksen N:o 715/2007 mukaisia tyypin oksidipäästöjen raja-arvoja. Koska kanteen kohteena oleva ajoneuvo on todellisessa ajotilanteessa lähes yksinomaan moodissa 0 (ajotilanne), se ei silloin myöskään täytä tyypin oksidipäästöjen raja-arvoja.

Kytkentälogiikka tuli yleiseen tietoon United States Environmental Protection Agency (Yhdysvaltojen ympäristönsuojeluvirasto, jäljempänä **EPA**) 18.9.2015 julkaisemassa kirjeessä, jossa kuvattiin Yhdysvaltojen markkinoilla valmistetuissa valmistajan ajoneuvoissa käytettyä kytkentälogiikkaa ja todettiin se lainvastaiseksi. Ei voida määrittää, eroavatko kanteen kohteena olevan ajoneuvon moottori ja moottorin ohjausohjelmisto saman valmistajan Yhdysvaltojen markkinoille valmistamien ajoneuvojen moottoreista suunnittelun osalta ja niiden ohjausohjelmistoista ja jos eroavat, niin millä tavalla. [– –]

Kanteen kohteena oleva ajoneuvo on teknisesti toimintavarma ja käyttövalmis, joten sitä voidaan käyttää (näiden näkökohtien osalta) rajoituksitta tieliikenteessä.

Kantajalle oli ajoneuvoa ostaessaan tärkeää hankkia vähäkulutuksinen dieselajoneuvo. [– –] Jos kantaja olisi tiennyt, ettei kanteen kohteena oleva ajoneuvo ole manipulaatio-ohjelmiston vuoksi säännösten mukainen, hän ei olisi ostanut kyseistä ajoneuvoa.

[– –]

Kantajalle ilmoitettiin VW-ajoneuvojen Itävallan maahantuojan, [alkup. s. 5] Intercar Austria GmbH:n, 8.10.2015 päivätyllä kirjeellä, että kanteen kohteena olevaan ajoneuvon oli tarpeen tehdä jälkiasennuksia ja että valmistaja vastaisi kaikista tätä varten tarvittaviin korjauksiin liittyvistä kustannuksista. Tähän kirjeeseen liittyvästä kokonaisasiayhteydestä on pääteltävissä, että tyyppihyväksynnässä mainitut tyypin oksidipäästöarvot poikkeavat todellisista arvoista. Kantajaa kehoitettiin lisäksi teettämään ajoneuvon **päivitys**, jolla kytkentälogiikka poistetaan käytöstä. Vastaaajan kehittämä päivitys tehtiin kanteen kohteena olevaan ajoneuvon.

Ainakin päivityksen jälkeen EGR-venttiili eli osa, joka todennäköisesti vaikuttaa päästöjen määrään, on suunniteltu siten, että EGR-osuus on säädetty niin, että

moodi, jossa epäpuhtaudet ovat vähäisiä, saavutetaan vain 15 ja 33 celsiusasteen välillä ja vain alle 1 000 metrin korkeudessa ja että EGR-osuus pienenee tämän lämpötilaikkunan ulkopuolella lämpötilan noustessa tai laskiessa 10 celsiusastetta ja noustaessa yli 1 000 metrin korkeudesta 1 250 metriin lineaarisesti nolnaan (tätä ilmiötä nimitetään jäljempänä lyhyesti **lämpötilaikkunaksi**). Kun EGR-osuus pienenee nolnaan, typen oksidipäästöt kasvavat asetuksen N:o 715/2007 raja-arvoja suuremmiksi. Päivityksessä ajoneuvoon tehdään myös muita muutoksia, joiden seurauksena pakokaasupäästöt muuttuvat päivitystä edeltäneeseen tilanteeseen verrattuna. Tätä päivitystä koskevien tietojen puuttumisen vuoksi kyseisiä muutoksia ei voida määrittää, lämpötilaikkuna-järjestelmää lukuun ottamatta.

Ei voida todeta, että lämpötilaikkuna olisi välttämätön suojaamaan moottoria vaurioilta. Ei voida myöskään todeta, että päivitys muuttaisi haitallisesti käyttöä, karstaantumista, tehoa ja suorituskykyä kokonaisuutena. Edelleen ei voida todeta, että päivityksellä ei ilman lämpötilaikkunan käyttöönottoa noudatettaisi (voitaisi noudattaa) asetuksen N:o 715/2007 säännöksiä, jotka koskevat päästöjä vähentävien laitteiden kestävyyttä, josta säädetään asetuksen N:o 715/2007 4 artiklan 2 kohdassa. Itävallassa lämpötila on suurimman osan vuodesta alle 15 celsiusastetta. Ei voida todeta, että ajoneuvon markkina-arvo olisi alentunut päivityksen käyttöönoton jälkeen.

Saksan liittotasavallan moottoriajoneuvovirasto (Kraftfahr-Bundesamt, jäljempänä **KBA**) [– –] antoi tekniselle uudelleenvarustelulle – käytännössä päivitykselle – [– –] vapautuksen eikä (näin ollen) peruuttanut tyyppihyväksyntää. Tässä yhteydessä KBA on (osittain oikeudelliselta kannalta) todennut, että i) kyseessä ei ole kielletty estolaite, ii) käytettävät estolaitteet luokitellaan sallituiksi, iii) pakokaasupäästöjen raja-arvoja ja muita vaatimuksia noudatetaan, iv) tekninen yksikkö vahvisti valmistajan alun perin ilmoittamat polttoaineenkulutusarvot ja hiilidioksidipäästöt [**alkup. s. 6**] ja v) moottoriteho, enimmäisvääntömomentti ja melupäästöarvot säilyivät ennallaan. KBA ei tunne ohjelmistoa, jota valmistaja käyttää päivityksessä, koska se ei ole vaatinut sen toimittamista. Ei ole mahdollista määrittää, mitä (muuta) tietoja KBA:lla oli käytettävissään päivityksen hyväksymistä ja edellä mainittujen toteamusten esittämistä varten.

II. Näytön arviointi ja merkityksellisyys:

Se, missä määrin muut asian selvittämistoimet ovat tarpeellisia, määräytyy myös vastattavien unionin oikeutta koskevien oikeuskysymysten perusteella. Kun tarkastellaan näitä kysymyksiä ja niiden merkityksellisyttä kansallisen menettelyn kannalta, tosiseikat on ennakkoratkaisua pyytävän tuomioistuimen näkemyksen mukaan selvitetty.

[– –] [lisätietoja toteutetuista asian selvittämistoimista]

III. Asiaa koskevat unionin oikeussäännöt:

Moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta 20.6.2007 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 715/2007 (jäljempänä asetus N:o 715/2007) säädetään muun muassa seuraavaa:

Johdanto-osan 15 perustelukappale: [alkup. s. 7]

”Komission olisi tarkasteltava tarvetta tarkistaa uutta eurooppalaista ajosykliä, joka on testimenetelmä, johon päästöjä koskevat EY-tyyppihyväksynnän säännökset perustuvat. Testisykliä ajantasaistaminen tai korvaaminen voi olla tarpeen ajoneuvoja koskevissa eritelmissä ja kuljettajien käyttäytymisessä tapahtuneiden muutosten huomioon ottamiseksi. Tarkistuksia saatetaan tarvita sen varmistamiseksi, että todellisissa olosuhteissa syntyvät päästöt vastaavat tyyppihyväksynnässä mitattuja päästöjä. Olisi myös tarkasteltava mahdollisuutta käyttää kannettavia päästöjenmittauslaitteistoja ja soveltaa ’suurimman sallitun määrän’ sääntelyperiaatetta.”

5 artikla:

”1. Valmistajan on varustettava ajoneuvot siten, että ne osat, jotka voivat vaikuttaa päästöjen määrään, on suunniteltu, valmistettu ja asennettu siten, että ajoneuvo on tavanomaisessa käytössä tämän asetuksen ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukainen.

2. Päästöjenrajoitusjärjestelmien tehokkuutta vähentävien estolaitteiden käyttö on kielletty. Tätä kieltoa ei sovelleta, jos

a) laite on perustellusti tarpeen moottorin suojaamiseksi vaurioitumiselta tai vahingolta ja ajoneuvon turvallisen toiminnan varmistamiseksi;

b) laite ei toimi muutoin kuin moottorin käynnistämiseksi; tai

c) edellytykset sisältyvät olennaisilta osiltaan haihtumispäästöjen ja keskimääräisten pakokaasupäästöjen tarkistamista koskeviin testimenettelyihin.”

Kanteen kohteena olevaan ajoneuvoon sovelletaan asetuksen N:o 715/2007 liitteessä 1 olevassa taulukossa 1 (Euro 5) esitettyjä päästörajoja.

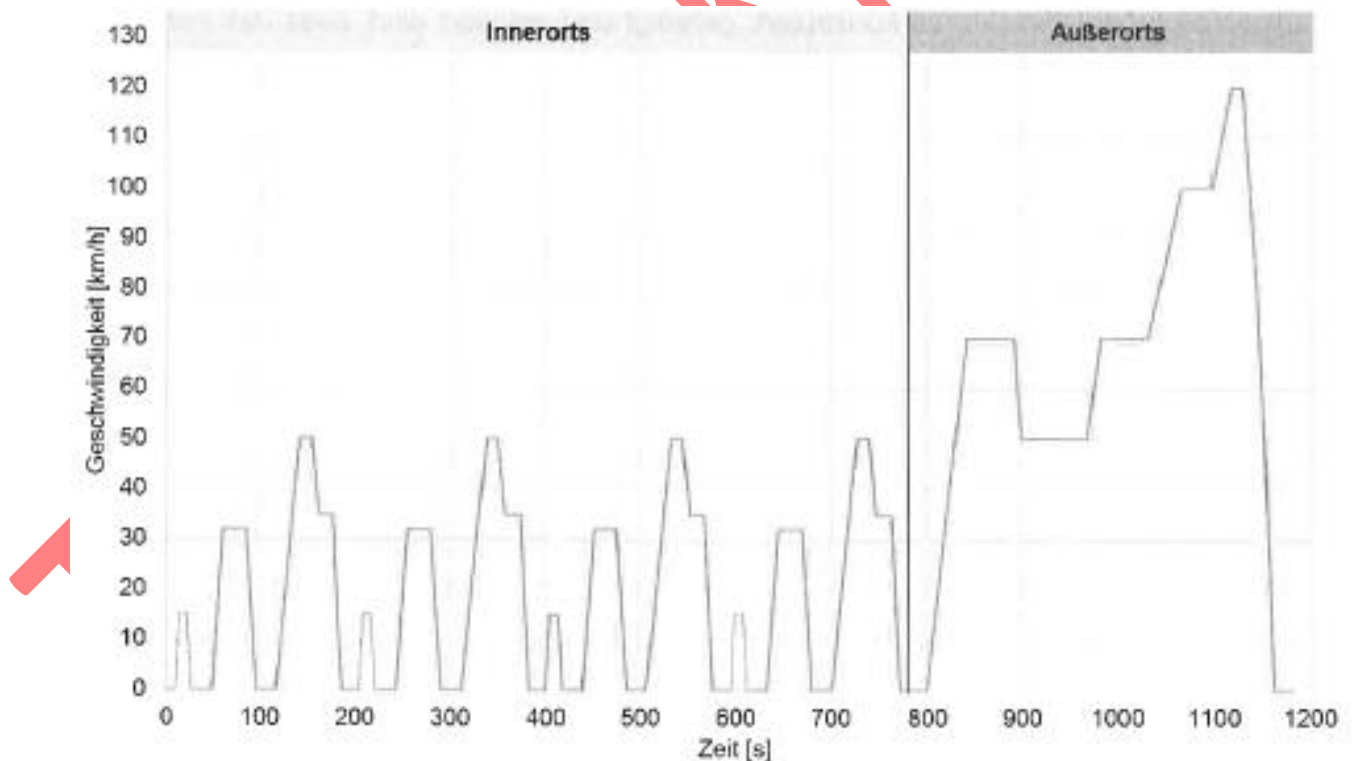
Nämä rajat on määritettävä kanteen kohteena olevan ajoneuvon osalta hyväksymismenettelyssä moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 715/2007 täytäntöönpanosta ja muuttamisesta 18.7.2008 annetun komission asetuksen (EY)

N:o 692/2008 (jäljempänä asetus N:o 692/2008) liitteessä III säädetyn tyyppi 1 -testin yhteydessä.

Asetuksen N:o 692/2008 liitteessä III olevassa 3.1 kohdassa viitataan teknisten vaatimusten osalta UN-ECE:n säännön nro 83 liitteeseen 4. Kyseisessä liitteessä 4 kuvataan **[alkup. s. 8]** UN-ECE:n säännössä nro 83 olevan 5.3.1 kohdan mukaisen tyyppi I -testin toteuttaminen, ja saman liitteen lisäyksessä 1 määritetään ajosykli, jota tässä testissä on noudatettava.

Kyseisestä ajosyklistä käytetään tässä välipäätöksessä ja yleensäkin nimitystä ”uusi eurooppalainen ajosykli” (New European Driving Cycle, NEDC). Ajoneuvon testaaminen UN-ECE:n säännössä nro 83 olevan 5.3.1 kohdan mukaisesti tapahtuu alustadynamometrillä ja kestää 19 minuuttia ja 40 sekuntia (= 1180 sekuntia). Testissä ajoneuvolla ajetaan NEDC, joka koostuu osasta I ”kaupunkiajosykli” (UN-ECE:n säännössä nro 83 oleva 5.3.1.2.2 kohta) ja osasta II ”maantieajosykli” (UN-ECE:n säännössä nro 83 oleva 5.3.1.2.3 kohta). Nämä NEDC:n kaksi osaa voidaan esittää yhdessä graafisesti seuraavasti:

Uusi eurooppalainen ajosykli (NEDC)



[--]

Asetuksen N:o 692/2008 3 artiklan 9 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Liitteessä VIII esitettyä tyyppi 6 -testiä, jossa mitataan päästöjä alhaisissa lämpötiloissa, ei sovelleta dieselajoneuvoihin.

Tyyppihyväksynnän hakemisen yhteydessä valmistajan on kuitenkin esitettävä hyväksyntäviranomaiselle näyttö siitä, että typen oksidien jälkikäsitteilylaite [alkup. s. 9] saavuttaa riittävän korkean lämpötilan tehokkaaseen toimintaan 400 sekunnin kuluessa kylmäkäynnistyksestä -7 °C :n lämpötilassa, tyyppi 6 -testissä määritellyllä tavalla.

Lisäksi valmistajan on toimitettava hyväksyntäviranomaiselle tiedot pakokaasujen kierrätysjärjestelmän (EGR-järjestelmän) toimintaperiaatteesta, myös sen toiminnasta alhaisissa lämpötiloissa.

Näihin tietoihin on sisällyttävä kuvaus järjestelmän mahdollisista vaikutuksista päästöihin.

Hyväksyntäviranomainen ei myönnä tyyppihyväksyntää, jos toimitetut tiedot eivät riitä osoittamaan, että jälkikäsitteilylaite tosiasiallisesti saavuttaa määritellyssä ajassa riittävän korkean lämpötilan tehokkaaseen toimintaan.

Hyväksyntäviranomainen tarjoaa komission pyynnöstä tietoja typen oksidien jälkikäsitteilylaitteiden ja pakokaasujen kierrätysjärjestelmien toiminnasta alhaisissa lämpötiloissa.”

IV. Kansallinen oikeustila / mahdollisuus pyytää ennakkoratkaisua

1. Sopimuksen riitauttaminen virheen vuoksi:

Itävallan yleisen siviililain (Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch, jäljempänä ABGB) 871 §:ssä säädetään, että ”jos sopimuspuolen antaman tai toisen sopimuspuolen tietoon saaman tahdonilmaisun sisältöä koskevassa osassa oli virhe, joka koskee sopimuksen pääkohdetta tai olennaista ominaisuutta, josta aikomus nimenomaisesti ilmaistiin, sopimus ei sido sopimuspuolta, jos virhe johtui toisesta sopimuspuolesta tai tämän täytyi olla siitä tietoinen asiaan liittyvien seikkojen perusteella tai virhe saatettiin sen tietoon vielä ajoissa”.

Tässä sääntelyssä asetetaan siten useita edellytyksiä; jos nämä edellytykset täyttyvät ja jos asiassa on nostettu vastaava kanne, tuomioistuimen on purettava sopimus taannehtivasti oikeutta luovalla tuomiolla. Ennakkoratkaisun kannalta merkityksellisistä edellytyksistä todetaan erityisesti seuraavaa:

1.1 Virheen olemassaolo:

Tosiseikoista voidaan päätellä, että kantaja oletti ostavansa ajoneuvon, joka on (unionin oikeuden) säännösten mukainen. Tosiseikoista ilmenee lisäksi, että kantajan ostamaan, kanteen kohteena olevaan ajoneuvoon oli asennettu kytkentälogiikka. Tämä kytkentälogiikka on ristiriidassa asetuksen N:o 715/2007 säännösten ja erityisesti sen 5 artiklan kanssa. Tämä seuraa siitä, että EGR-venttiili ja [alkup. s. 10] ruiskutusjärjestelmä ovat osia, jotka todennäköisesti

vaikuttavat päästöjen määrään ja jotka oli suunniteltu siten, että ne vastaavat asetuksen N:o 715/2007 ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden säännöksiä yksinomaan tehtäessä asetuksen N:o 692/2008 liitteen III mukaista tyyppi 1 - testiä. Kuljetettaessa ajoneuvoa tavanomaisissa käyttöolosuhteissa nämä osat on säädetty siten, että ne eivät ole asetuksen N:o 715/2007 ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukaisia.

Kyseessä ei myöskään ole asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu sallittu estolaite, koska – kuten vastaaja itsekin perustellusti esittää – kyse ei ole tällaisesta laitteesta [– –]. Kyseessä oleva ohjelmointi on pikemminkin nähtävä juuri siten, että tavanomaisessa ajotilanteessa kanteen kohteena olevaa ajoneuvoa ei alun alkaenkaan ole varustettu asetuksen N:o 715/2007 säännösten (erityisesti 5 artiklan 1 kohdan) mukaisesti, joten osien, jotka todennäköisesti vaikuttavat päästöihin, (poikkeuksellista) pois kytkemistä ja siten näiden säännösten mukaisen käyttötilan katkaisemista ei voida enää lainkaan toteuttaa. Kanteen kohteena oleva ajoneuvo on pikemminkin ainoastaan poikkeustapauksissa säännösten mukaisessa käyttötilassa (moodi 1 [NEDC]).

Kanteen kohteena oleva ajoneuvo ei siten ole (unionin oikeuden) säännösten mukainen. Kantajaa on johdettu harhaan tästä seikasta, minkä vuoksi tämä edellytys täyttyy.

1.2 Virheen merkittävyys:

[– –] ABGB:ssä [– –] virheeseen vetoaminen mahdollistetaan ainoastaan verrattain tiukoissa rajoissa [– –]. Tällaista virhettä, joka johtaa sopimuksen purkamiseen, kutsutaan yleisesti ”merkittäväksi”.

[– –] Nyt tarkasteltavassa tapauksessa kantaja on sopimusta tehdessään odottanut, että kanteen kohteena oleva ajoneuvo on (unionin oikeuden) säännösten mukainen. Kuten edellä todettiin, kanteen kohteena oleva ajoneuvo ei täytä näitä odotuksia. Käsiteltävässä asiassa on kysyttävä, onko tässä yhteydessä kyse liiketoimen luonteen perusteella hiljaisesti sovitusta ominaisuudesta. [– –] **[alkup. s. 11]** [– –] [sen tutkiminen, onko kyseessä merkittävä virhe]. Virhe [– –] on merkittävä.

1.3 Virheen merkityksellisyys:

Virhe on merkityksellinen, jos tahdonilmaisun antaja ei olisi toteuttanut oikeustoimea ilman sitä; virhe on merkityksetön vain, jos ilman virhettä tahdonilmaisun antaja olisi toteuttanut oikeustoimen toisin [– –].

Tosiseikoista ilmenee, että jos kantaja olisi tiennyt, ettei kanteen kohteena oleva ajoneuvo ole manipulaatio-ohjelmiston vuoksi säännösten mukainen, hän ei olisi ostanut kyseistä ajoneuvoa.

Kun otetaan perustaksi edellä kuvattu oikeustila, on näin ollen katsottava, että virhe on edellä tarkoitettulla tavalla merkityksellinen; se oli syy-yhteydessä

sopimuksen tekemiseen. Sopimus on siten muiden edellytysten täytyessä purettava.

1.4 Riitauttaminen:

Edellä 1.1–1.3 kohdassa mainittujen edellytysten täyttymisestä huolimatta kantaja voi riitauttaa oikeustoimen vain, jos yksi seuraavista edellytyksistä täyttyy: i) virhe johtui toisesta sopimuspuolesta, ii) toisen sopimuspuolen olisi pitänyt havaita virhe, iii) erehdytetty osapuoli ei saanut tietoa virheestä ajoissa tai iv) sama virhe koskee molempia sopimuksen osia [– –]. [sen tutkiminen, onko virheen riitauttaminen mahdollista] Oikeudellisen arvioinnin tuloksena on näin ollen katsottava, että kantaja voi riitauttaa sopimuksen.

1.5 Kanteelle ei ole enää perustetta:

Itävallan oikeudessa erehdytetyn sopimuskumppani voi estää virheen oikeudelliset seuraukset asettamalla erehdytetyn asemaan, jossa hän olisi, jos hänen virheellinen käsityksensä olisi ollut oikea, jos oikeustoimi siis pidetään voimassa siinä muodossa, jossa erehdytetyn tarkoituksena oli toteuttaa se. Tahdonilmaisun antajalla ei silloin ole enää vaikutinta eikä perustetta kanteen nostamiseen. **[alkup. s. 12]**

[– –] Vastaja viittaa siihen, että päivityksen tekemisen myötä kantajalla ei ole enää edellä mainitussa oikeustilassa tarkoitettulla tavalla perustetta kanteen nostamiseen ja ettei sopimusta pidä tästä syystä purkaa.

Kantaja katsoo, ettei hän menetä päivityksen tekemisen myötä perustetta kanteen nostamiseen, ja perustelee tätä etenkin sillä, että kytkentälogiikassa on yhtä lailla kyse laissa kielletystä toimenpiteestä.

Ennakkoratkaisua pyytävän tuomioistuimen on siten tuomiota antaessaan selvitettävä, onko päivityksen jälkeisessä tilassa kyse teknisestä ratkaisusta, joka on unionin oikeuden säännösten, etenkin asetusten N:o 715/2007 ja N:o 692/2008, mukainen. Vain siinä tapauksessa, että asia on näin, kantajalla ei ole enää perustetta kanteelle, sopimusta ei pidä purkaa tai hintaa alentaa, ja kanne on näin ollen hylättävä. [– –]

Käsiteltävän asian ratkaiseminen edellyttää siten edellä muotoiltuun kysymykseen vastaamista.

V. Ennakkoratkaisukysymysten perustelut:

Ennakkoratkaisukysymykset esitettiin, koska käsiteltävän asian osalta ei ole (tietävästi) annettu Euroopan unionin tuomioistuimen oikeuskäytäntöä asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 1 kohdan tulkinnasta. [– –]

Tämä aihepiiri työllistää merkittävästi tuomioistuimia Itävallassa. [– –] Näiden menettelyjen perusteella on lisäksi tiedossa, että myös muiden jäsenvaltioiden tuomioistuimet käsittelevät tätä aihetta [alkup. s. 13], minkä vuoksi näillä kysymyksillä on unionin laajuista merkitystä.

[– –]

Landesgericht Eisenstadt,

[– –]

Eisenstadtissa 29.1.2020

[– –]

TYÖASIAKIRJA