

Anonimizētā versija

Tulkojums

C-134/20 – 1

Lieta C-134/20

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu

Iesniegšanas datums:

2020. gada 11. marts

Iesniedzējtiesa:

Landesgericht Eisenstadt (Austrija)

Datums, kurā pieņemts iesniedzējtiesas nolēmums:

2020. gada 29. janvāris

Prasītājs:

JR

Atbildētājs:

Volkswagen AG

[..]

AUSTRIJAS REPUBLIKA

LANDESGERICHT EISENSTADT [EIZENŠTATES APGABALTIESA]

[..]

LĒMUMS

LIETĀ:

prasītājs

[..]

JR,

[..] Vīne,

atbildētājs,

[..] Wolfsburga [Wolfsburg],

par:

22 238,64 EUR [..]

1. Eiropas Savienības Tiesai tiek uzdoti šādi prejudiciāli jautājumi:

- a) *Vai Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 715/2007 (2007. gada 20. jūnijs) par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem (“Euro 5” un “Euro 6”) un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai 5. panta 1. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka nav pieļaujams tāds transportlīdzekļa aprīkojums Regulas Nr. 715/2007 1. panta 1. punkta izpratnē, atbilstoši kuram izplūdes gāzu recirkulācijas vārsts, tātad daļa, kas varētu radīt emisiju, ir konstruēts tā, ka izplūdes gāzu recirkulācijas ātrums, tātad izplūdes gāzu daudzums, kas tiek recirkulēts, tiek regulēts tādējādi, ka šis vārsts zema piesārņojuma režīmu nodrošina tikai temperatūrā no 15 līdz 33 grādiem pēc Celsija un tikai augstumā, kas nepārsniedz 1000 metrus virs jūras līmeņa, un ārpus šā temperatūras diapazona ik pa 10 grādiem pēc Celsija un ik pa 250 metriem augstumā, kas pārsniedz 1000 metrus virs jūras līmeņa, lineāri samazina līdz nullei, tādējādi palielinot NOx emisijas virs Regulā Nr. 715/2007 noteiktajām robežvērtībām?*
- b) *Vai, vērtējot a) jautājumu, ir nozīme tam, vai a) jautājumā minētais transportlīdzekļa aprīkojums ir vajadzīgs, lai aizsargātu dzinēju pret bojājumiem?*
- c) *Vai, vērtējot b) jautājumu, ir nozīme arī tam, vai dzinēja daļa, kas ir jāaizsargā pret bojājumiem, ir izplūdes gāzu recirkulācijas vārsts?*
- d) *Vai, vērtējot a) jautājumu, ir nozīme tam, vai a) jautājumā minētais transportlīdzekļa aprīkojums ir uzstādīts jau transportlīdzekļa ražošanas laikā, vai arī tam, vai a) jautājumā raksturotā izplūdes gāzu recirkulācijas vārsta regulēšana ir jāveic kā transportlīdzekļa labošana Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 1999/44/EK (1999. gada 25. maijs) par dažiem patēriņa preču pārdošanas aspektiem un saistītajām garantijām 3. panta 2. punkta izpratnē?*

2. Tiesvedība tiek apturēta līdz brīdim, kad tiks saņemts Eiropas Savienības Tiesas prejudiciāls nolēmums [..].

PAMATOJUMS

I. Fakti

2013. gadā **prasītājs** iegādājās VW Touran Comfortline BMT TDI modeļa transportlīdzekli (turpmāk tekstā – “strīdīgais transportlīdzeklis”) par pirkuma cenu 27 600 EUR. Strīdīgajā transportlīdzeklī [...] ir uzstādīts EA189 tipa 1,6 l dīzeļdzinējs ar 77 kW jaudu.

Atbildētājs ir VW uzņēmumu grupas mātesuzņēmums ar juridisko adresi Vācijā, un kopš 2015. gada rudens par to notiek publiskas debates par tematu “Dīzeļdzinēja transportlīdzekļu izplūdes gāzu skandāls”.

Konkrēti strīdīgā transportlīdzekļa [...] (būtiskie) dati ir šādi: **[oriģ. 3. lpp.]**

Marka:	Volkswagen VW
[..]	[..]
Piedzīņa:	Dīzeļdegviela
[..]	[..]
Izplūdes gāzu emisijas līmenis:	EURO 5
Izplūdes gāzu emisija saskaņā ar:	566/2011F
CO:	0,1354
NOx:	0,1362
(T) HC+NOx:	0,1666
[..]	[..]
Kopējais degvielas patēriņš:	4,5 l/100 km (CO2 119 g/km)

Strīdīgais transportlīdzeklis ir aprīkots ar dzinēja iekšpusē iestrādātu respektīvi iekšēju emisijas mazinošu ierīci, proti, izplūdes gāzu recirkulācijas vārstu (turpmāk tekstā – “**EGR vārsts**”). Strīdīgajam transportlīdzeklim ir izplūdes gāzu pēcapstrādes iekārta ar daļiņu filtru, tomēr tā neskar NOx [...]. EGR vārsts (ļoti vienkāršoti izsakoties) novada izplūdes gāzes pēc to izplūdes no dzinēja atpakaļ uz dzinēja ieplūdes sistēmu, lai tur aizvietotu daļu gaisa. Tādējādi sadedzināšanas laikā tiek samazināta maksimālā temperatūra un palēnināts sadegšanas process, kā rezultātā samazinās NOx emisijas. NOx emisiju ietekmē arī iesmidzināšanas brīdis un ilgums, kā arī dzinēja konstrukcija. Tomēr, ja EGR vārsts tiek noņemts vai deaktivizēts, strīdīgais transportlīdzeklis nevar ievērot Regulā Nr. 715/2007 noteikto NOx robežvērtību. EGR vārsts ir dzinēja daļa.

Strīdīgā transportlīdzekļa ražotājs to un arī visus citus šīs sērijas transportlīdzekļus ir aprīkojis ar dzinēju EA189 tā, ka programmatūra paredz **nulles režīmu (braukšanas režīms)** un **pirmo režīmu (NEDC)**. [...]

Uzsākot transportlīdzekļa lietošanu, tas vienmēr ir pirmajā režīmā **[oriģ. 4. lpp.] (NEDC)**. Ja programmatūra atpazīst kontroles situāciju, tātad strīdīgā transportlīdzekļa darbību *NEDC*, strīdīgais transportlīdzeklis turpina darboties pirmajā režīmā (*NEDC*). Ja programmatūra atpazīst, ka strīdīgais

transportlīdzeklis pārvietojas ārpus *NEDC* pielaidēm (atkāpes no ātruma profila +/- 2 km/h vai +/- 1 s), strīdīgais transportlīdzeklis pārslēdzas uz nulles režīmu (braukšanas režīms). Šo procesu raksturo jēdzieni “**pārslēgšanas loģika**”, “pārejas funkcija” vai arī “manipulācijas programmatūra”. Nulles režīmā (braukšanas režīms) samazinās izplūdes gāzu recirkulācijas ātrums (turpmāk tekstā – “**EGR ātrums**”), tātad recirkulēto izplūdes gāzu daudzums, kā rezultātā mainās iesmidzināšanas brīdis un ilgums. Nulles režīmā (braukšanas režīms) *NEDC* pārvietots strīdīgais transportlīdzeklis neievēro Regulā Nr. 715/2007 noteiktās NOx robežvērtības. Tā kā reālā braukšanas režīmā strīdīgais transportlīdzeklis gandrīz vienmēr ir nulles režīmā (braukšanas režīms), arī tajā tas neievēro NOx robežvērtības.

Par pārslēgšanas loģiku kļuva vispārzināms no *United States Environmental Protection Agency* (“**EPA**”) 2015. gada 18. septembra vēstules, kurā tika aprakstīta ASV tirgum ražoto ražotāja transportlīdzekļu pārslēgšanas loģika, atzīstot to par tiesību aktu pārkāpumu. Nav iespējams konstatēt, vai un, ja jā, kādā veidā strīdīgā transportlīdzekļa dzinēji un dzinēja vadības programmatūra atšķiras no to transportlīdzekļu dzinēju dizaina un vadības programmatūras, ko ražotājs ražoja ASV tirgum. [..]

Strīdīgais transportlīdzeklis ir tehniski drošs un darba kārtībā, un tādējādi to (šajā ziņā) bez ierobežojumiem var izmantot ceļu satiksmē.

Veicot pirkumu, prasītājam bija svarīgi iegādāties dīzeļdzinēja transportlīdzekli ar nelielu degvielas patēriņu. [..] Ja prasītājs būtu zinājis, ka manipulācijas programmatūras dēļ strīdīgais transportlīdzeklis neatbilst tiesību aktu prasībām, tas nebūtu iegādājies strīdīgo transportlīdzekli.

[..]

Ar VW transportlīdzekļu lielākā importētāja Austrijā *Intercar Austria GmbH* 2015. gada 8. oktobra vēstuli [oriģ. 5. lpp.] prasītājs tika informēts par to, ka strīdīgajam transportlīdzeklī ir jāveic labošanas darbi un ražotājs segs visas izmaksas, kas šim nolūkam vajadzīgas strīdīgā transportlīdzekļa remontdarbiem. No šīs vēstules kopējā konteksta izriet, ka tipa apstiprinājumā norādītā NOx emisija atšķiras no faktiskās emisijas. Turklāt prasītājs tika aicināts atļaut instalēt **atjauninājumu**, kas izdzēs pārslēgšanas loģiku. Atjauninājumu ir izstrādājis atbildētājs, un tas tika instalēts strīdīgajā transportlīdzeklī.

Katrā ziņā pēc atjauninājuma *EGR* vārsts, tātad daļa, kas varētu ietekmēt emisiju izdali, ir konstruēts tā, ka *EGR* ātrums tiek regulēts tādējādi, ka šis vārsts zema piesārņojuma režīmu nodrošina tikai temperatūrā no 15 līdz 33 grādiem pēc Celsija un tikai augstumā, kas nepārsniedz 1000 metrus virs jūras līmeņa, un ārpus šā temperatūras diapazona ik pa 10 grādiem pēc Celsija un ik pa 250 metriem augstumā, kas pārsniedz 1000 metrus virs jūras līmeņa, lineāri samazina līdz nullei [..] (turpmāk šis process saīsināti tiks dēvēts par “**siltuma diapazonu**”[..]). Samazinot *EGR* ātrumu līdz nullei, palielinās NOx emisijas, pārsniedzot Regulā

Nr. 715/2007 noteiktās robežvērtības. Atjauninājums ietver papildu izmaiņas, kas – salīdzinājumā ar situāciju pirms atjauninājuma – izmaina izplūdes gāzu emisiju. Tā kā nav informācijas par šo atjauninājumu, šīs izmaiņas – izņemot siltuma diapazona struktūru – nevar konstatēt.

Nevar konstatēt, ka siltuma diapazons ir nepieciešams dzinēja aizsardzībai pret bojājumiem. Nevar konstatēt, ka atjauninājums nelabvēlīgi izmaina patēriņu, kvēpu rašanos, jaudu un kopējo nobraukumu. Nevar konstatēt, ka pēc atjaunināšanas, neparedzot siltuma diapazonu, netiek (nevar tikt) ievērotas Regulas Nr. 715/2007 prasības attiecībā uz piesārņojuma kontroles iekārtu ilgmūžību saskaņā ar Regulas Nr. 715/2007 4. panta 2. punktu. Austrijā lielāko gada daļu temperatūra nepārsniedz 15 grādus pēc Celsija. Nevar konstatēt, ka pēc atjauninājuma veikšanas samazinājās strīdīgā transportlīdzekļa tirgus vērtība.

Vācijas *Kraftfahr-Bundesamt* (Federālais Autotransporta birojs, [turpmāk tekstā –] “*KBA*”) atļāva veikt tehnisku modernizāciju – šajā gadījumā atjauninājumu – [..] un (tādējādi) neatsauca tipa apstiprinājumu, jo *KBA* (daļēji no juridiskā viedokļa) konstatēja, ka i) nav uzstādīta neatļauta pārveidošanas ierīce, ii) uzstādītās pārveidošanas ierīces ir atzītas par atļautām, iii) tiek ievērotas piesārņotāju emisiju robežvērtības un citas prasības, iv) tehniskais dienests ir apstiprinājis ražotāja sākotnēji norādīto degvielas patēriņu [oriģ. 6. lpp.] un v) nemainījās līdzšinējā dzinēja jauda, maksimālais griezes moments un līdzšinējā trokšņu emisija. *KBA* nepārzina programmatūru, ko ražotājs ir izmantojis atjauninājumam, jo *KBA* nav pieprasījis tās iesniegšanu. Nav iespējams konstatēt, kāda (papildu) informācija bija *KBA* rīcībā, lai tā atļautu atjauninājumu un varētu konstatēt iepriekš minēto.

II. Pierādījumu vērtējums un atbilstība

Tas, ciktāl ir jāiegūst citi pierādījumi, ir atkarīgs arī no Savienības tiesību jautājumiem, uz kuriem ir jāsniedz atbildes. Attiecībā uz šiem jautājumiem un to atbilstību tiesvedībā valsts tiesā iesniedzējtiesa uzskata, ka lietas apstākļi ir noskaidroti.

[..] [*omissis*: papildu informācija par iegūtajiem pierādījumiem]

III. Savienības tiesību pamatprincipi

Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 715/2007 (2007. gada 20. jūnijs) par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem (“Euro 5” un “Euro 6”) un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai (turpmāk tekstā – “Regula Nr. 715/2007”) tostarp ir noteikts:

15. apsvēruma: [oriģ. 7. lpp.]

Komisijai būtu pastāvīgi jāizskata nepieciešamība pārskatīt Eiropas Jauno braukšanas ciklu, kas ir testa procedūra, uz kuras pamatotas EK emisiju tipa apstiprinājuma regulas. Iespējams, ka ir vajadzīga testa ciklu atjaunināšana vai aizstāšana, lai atspoguļotu transportlīdzekļu specifikācijas un autovadītāju uzvedības izmaiņas. Lai nodrošinātu, ka faktiskās emisijas atbilst tipa apstiprinājumā noteiktajām, var būt nepieciešami labojumi. Būtu jāņem vērā transportējamu emisijas noteikšanas sistēmu izmantošana un reglamentējošas koncepcijas par nepārsniegšanu ieviešana.

5. pants:

1. *Ražotājs transportlīdzekļus aprīko tā, lai daļas, kas varētu radīt emisiju, būtu plānotas, konstruētas un samontētas tā, lai transportlīdzeklis normālos lietošanas apstākļos atbilstu šai regulai un tās īstenošanas pasākumiem.*

2. *Tādu pārveidošanas ierīču lietošanu, kuras samazina emisijas kontroles efektivitāti, aizliedz. Aizliegumu nepiemēro, ja:*

a) *šādas ierīces nepieciešamību attaisno motora aizsardzība pret bojājumiem vai negadījumiem un droša transportlīdzekļa darbība;*

b) *ierīce nedarbojas neatbilstīgi prasībām attiecībā uz dzinēja palaišanu;*

vai

c) *iztvaikošanas emisijas un izpūtēja vidējās emisijas pārbaudes procedūrā apstākļi ir pietiekami iekļauti.*

Uz strīdīgo transportlīdzekli attiecas Regulas Nr. 715/2007 1. pielikuma 1. tabulā (“Euro 5”) noteiktās emisijas robežvērtības.

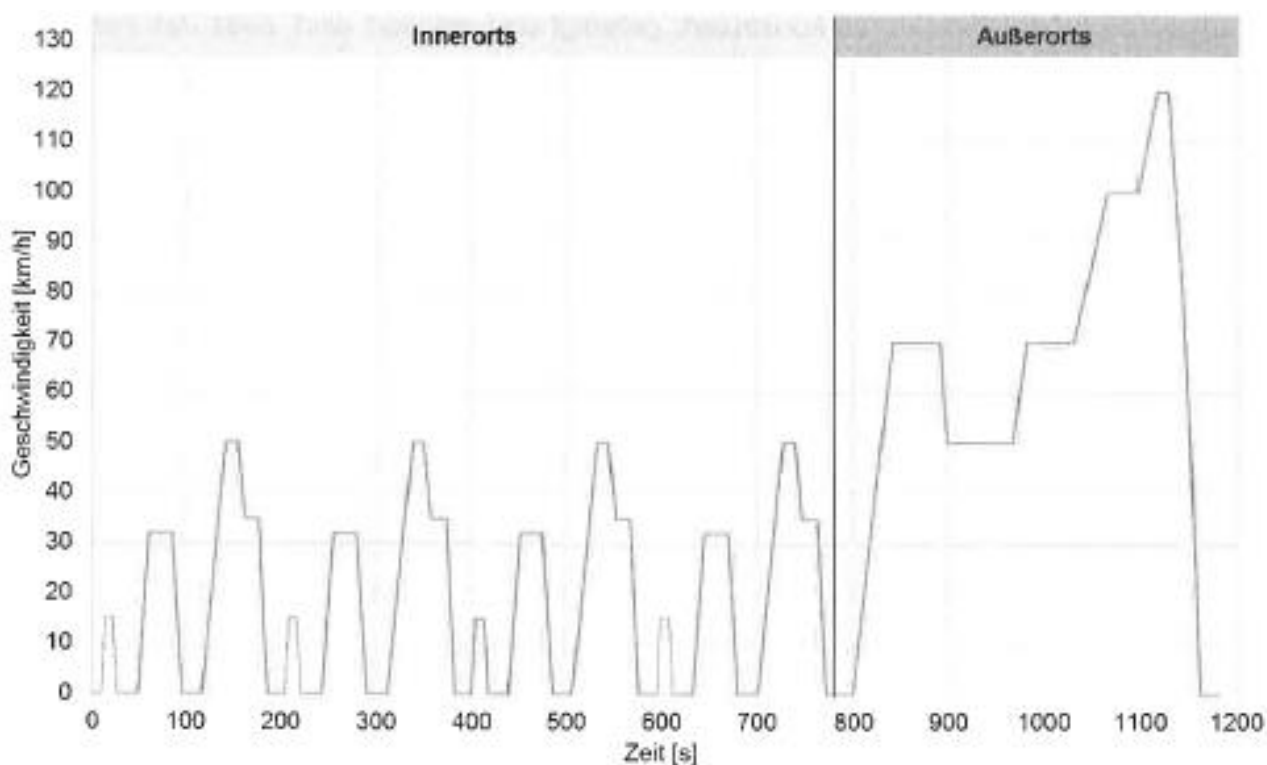
Šīs vērtības strīdīgajam transportlīdzeklim tipa apstiprinājuma procedūrā ir jānosaka tā dēvētā 1. tipa testa laikā atbilstoši Komisijas Regulas (EK) Nr. 692/2008 (2008. gada 18. jūlijs), ar kuru īsteno un groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 715/2007 par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem (“Euro 5” un “Euro 6”) un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai (turpmāk tekstā – “Regula Nr. 692/2008”), III pielikumam.

Regulas Nr. 692/2008 III pielikuma 3.1. punktā attiecībā uz tehniskajām prasībām ir norādīts uz ANO/EEK Noteikumu Nr. 83 4. pielikumu. Šajā 4. pielikumā **[oriģ. 8. lpp.]** ir sniegts I tipa testa veikšanas apraksts atbilstoši ANO/EEK Noteikumu Nr. 83 5.3.1. punktam, turklāt šā 4. pielikuma 1. papildinājumā ir noteikts braukšanas cikls, kas ir jāievēro šajā testā.

Šajā lēmumā un vispārīgi šis cikls tiek dēvēts par “Eiropas Jauno braukšanas ciklu”, saīsināti “*NEDC*”. Transportlīdzekļa tests atbilstoši ANO/EEK Noteikumu

Nr. 83 5.3.1. punktam notiek dinamometriskajā stendā un ilgst 19 minūtes 40 sekundes (= 1180 sekundes). Šim nolūkam tiek veikts *NEDC*, ko veido pirmā daļa “Pilsētas braukšanas cikls” vai “Apdzīvotā vietā” (ANO/EEK Noteikumu Nr. 83 5.3.1.2.2. punkts) un otrā daļa “Ārpilsētas braukšanas cikls” vai “Ārpus apdzīvotas vietas” (ANO/EEK Noteikumu Nr. 83 5.3.1.2.3. punkts). Abas šīs *NEDC* daļas var aplūkot kopā šādā grafikā:

Eiropas Jaunais braukšanas cikls (*NEDC*)



[..]

Regulas Nr. 692/2008 3. panta 9. punktā ir noteikts:

Ar dīzeļdegvielu darbināmiem transportlīdzekļiem nepiemēro 6. tipa testu, kad emisijas mēra zemā temperatūrā, kā izklāstīts VIII pielikumā.

Tomēr, iesniedzot pieteikumu par tipa apstiprinājumu, ražotājam jāsniedz apstiprinātājiestādei informācija, kas parāda, ka NOx pēcapstrādes iekārta sasniedz [oriģ. 9. lpp.] pietiekami augstu temperatūru efektīvai darbībai 400 sekunžu laikā pēc aukstās iedarbināšanas pie -7 °C , kā aprakstīts 6. tipa testā.

Turklāt ražotājs sniedz apstiprinātājiestādei informāciju par izplūdes gāzu recirkulācijas sistēmas darbības [..] principu, tostarp par tās darbību zemās temperatūrās.

Šajā informācijā iekļauj arī aprakstu par ietekmi uz emisijām.

Apstiprinātājiestāde nepiešķir tipa apstiprinājumu, ja sniegtā informācija nav pietiekama, lai uzskatāmi parādītu, ka pēcapstrādes iekārta norādītajā laikposmā faktiski sasniedz pietiekami augstu temperatūru efektīvai darbībai.

Pēc Komisijas pieprasījuma apstiprinātājiestāde sniedz informāciju par NOx pēcapstrādes iekārta un [EGR] sistēmas veiktspēju zemās temperatūrās.

IV. Valsts tiesiskais regulējums/prejudiciāla nozīme

1. Par līguma apstrīdēšanu maldības dēļ

ABGB [*Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch* (Austrijas Civilkodekss)] 871. pantā ir noteikts, ka, “ja viena puse ir maldījusies par tās iesniegta vai citas puses saņemta paziņojuma saturu, ja šī maldība attiecas uz tādu paziņojuma priekšmetu vai tā pamatīpašību, uz ko ir vērsts un izteikts nodoms, tai nerodas saistība, ja maldību ir izraisījusi cita puse vai tai šī maldība bija acīmredzami jāidentificē, vai cita puse ir bijusi laikus informēta”.

Tādējādi šis tiesiskais regulējums paredz vairākus nosacījumus; ja tie tiek izpildīti un tiek celta attiecīga prasība, tiesai ar konstitutīvu spriedumu *ex tunc* ir jāatceļ līgums. Konkrēti par katru nosacījumu, kuram ir prejudiciāla nozīme:

1.1. Maldības fakts

No lietas apstākļiem izriet, ka prasītājs uzskatīja, ka viņš iegādājās transportlīdzekli, kas atbilst (Savienības) tiesību aktu prasībām. No lietas apstākļiem arī izriet, ka prasītāja iegādātajā strīdīgajā transportlīdzeklī bija uzstādīta pārslēgšanas loģika. Šī pārslēgšanas loģika ir pretrunā Regulas Nr. 715/2007 un it īpaši tās 5. panta prasībām. Tas izriet no tā, ka EGR vārsts un [oriģ. 10. lpp.] iesmidzināšanas sistēma ir daļas, kas varētu radīt emisiju un ir konstruētas tā, ka tikai tad, kad tiek veikts 1. tipa tests saskaņā ar Regulas 692/2008 II pielikumu, šīs daļas atbilst Regulas Nr. 715/2007 prasībām un tās īstenošanas pasākumiem. Ja transportlīdzeklis pārvietojas parastos lietošanas apstākļos, šīs daļas tiek regulētas tādā veidā, kas nav atbilstīgs Regulai Nr. 715/2007 un tās īstenošanas pasākumiem.

Nav uzstādīta arī atļauta pārveidošanas ierīce Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta izpratnē, jo – kā pareizi argumentē atbildētājs – nav runas par šādu ierīci [..]. Drīzāk programmēšana ir jāsaprot tādējādi, ka normālā braukšanas režīmā strīdīgais transportlīdzeklis jau sākotnēji nav aprīkots atbilstoši Regulas Nr. 715/2007 (un it īpaši tās 5. panta 1. punkta) prasībām, līdz ar to tādu daļu izslēgšana (izņēmuma kārtā), kas varētu radīt emisiju, un tāad šīm prasībām atbilstoša režīma izslēgšana nemaz nevar notikt. Drīzāk strīdīgais transportlīdzeklis tikai izņēmuma kārtā ir stāvoklī (pirmais režīms [NEDC]), kas ir atbilstīgs šīm prasībām.

Tātad strīdīgais transportlīdzeklis neatbilst (Savienības) tiesību aktu prasībām. Attiecībā uz šo apstākli prasītājs ir maldīgies, tāpēc šis nosacījums ir izpildīts.

1.2. Maldības ievērojamais raksturs

[..] *ABGB* ir atļauts [..] atsaukties uz maldību tikai samērīgi šaurās robežās [..]. Šāda maldība, kas izraisa līguma atcelšanu, parasti tiek dēvēta par “ievērojamu”.

[..] Šajā lietā, noslēdzot līgumu, prasītājs sagaidīja, ka strīdīgais transportlīdzeklis atbilst (Savienības) tiesību aktu prasībām. Kā norādīts iepriekš, strīdīgais transportlīdzeklis neatbilst šīm gaidām. Konkrētāk, ir jānoskaidro, vai šajā gadījumā, ņemot vērā darījuma raksturu, runa ir par netieši paredzētu īpašību. [..] **[oriģ. 11. lpp.]** [..] *[omissis: pārbaude, vai runa ir par ievērojamu maldību]*. Maldība [..] ir ievērojama.

1.3. Maldības svarīgais raksturs

Maldība ir svarīga, ja tās neesamības gadījumā līgumslēdzējs nebūtu noslēdzis darījumu; tikai nesvarīga, ja maldības neesamības gadījumā līgumslēdzējs būtu noslēdzis darījumu citādi [..].

No lietas apstākļiem izriet, ka prasītājs, ja tas būtu zinājis, ka manipulācijas programmatūras dēļ strīdīgais transportlīdzeklis neatbilst tiesību aktu prasībām, tas nebūtu iegādājies strīdīgo transportlīdzekli.

Tātad, pamatojoties uz iepriekš minēto tiesisko regulējumu, ir jāsecina, ka maldība ir svarīga iepriekš minētajā nozīmē; tai bija cēloņsakarība ar līguma noslēgšanu. Tādējādi, ja ir izpildīti pārējie nosacījumi, līgums ir jāatceļ.

1.4. Apstrīdēšana

Neskatoties uz 1.1.-1.3. punktā paredzētajiem nosacījumiem, prasītājs var apstrīdēt darījumu tikai tad, ja ir izpildīts kāds no šiem nosacījumiem: i) maldību izraisījusi cita puse ii) šai citai pusei maldība bija acīmredzami jāidentificē, iii) maldinātā puse netika laikus informēta vai iv) kopīgi maldījās abas līgumslēdzējas puses [..]. *[omissis: pārbaude, vai ir iespējama apstrīdēšana maldības dēļ]* Tātad juridiskā vērtējuma rezultātā ir jāsecina, ka prasītājs var apstrīdēt līgumu.

1.5. Prasības priekšmeta izzušana

Saskaņā ar Austrijas tiesībām maldinātās puses darījumu partneris var novērst maldības tiesiskās sekas, nodrošinot maldinātajai pusei tādu stāvokli, kādā tā atrastos, ja tās maldīgie priekšstati būtu bijuši pareizi, proti, ja tas pieļauj darījumu tādā veidā, kādā to bija vēlējies noslēgt maldinātā puse. Tad prasītājam vairs nav nekāda motīva, ir izzudis tā prasības priekšmets. **[oriģ. 12. lpp.]**

[..] Atbildētājs norāda, ka, instalējot atjauninājumu, ir izzudis prasītāja prasības priekšmets iepriekš minētā tiesiskā regulējuma izpratnē un tāpēc līgums nav jāatceļ.

Prasītājs apgalvo, ka, instalējot atjauninājumu, nav izzudis prasītāja prasības priekšmets, un to pamato it īpaši ar to, ka pārslēgšanas loģika arī ir ar tiesību aktiem aizliegts pasākums.

Tādēļ iesniedzējtiesai, taisot spriedumu, ir jānoskaidro jautājums, vai stāvoklis pēc atjauninājuma ir tehnisks risinājums, kas atbilst Savienības tiesību prasībām, it īpaši Regulai Nr. 715/2007, kā arī Regulai Nr. 692/2008. Tikai tad, ja tas tā ir, ir izzudis prasītāja prasības priekšmets, līgums nav jāatceļ vai cena nav jāsamazina un tāvad prasība ir jānoraida. [..]

Tāvad formulētajam jautājumam ir prejudiciāla nozīme šajā lietā.

V. Par prejudiciālā jautājuma pamatojumu

Prejudiciālie jautājumi ir uzdoti, jo nav (pastāvīgās) Tiesas judikatūras par Regulas Nr. 715/2007 5. panta 1. punkta interpretāciju šīs lietas kontekstā. [..]

Šī tematika intensīvi nodarbina Austrijas tiesas. [..] No tiesvedībām ir arī zināms, ka šis temats ir aktuāls arī citu dalībvalstu tiesās, [orig. 13. lpp.] tāpēc šiem jautājumiem ir nozīme Savienības mērogā.

[..]

Landesgericht Eisenstadt,

[..]

Eizenštate, 2020. gada 29. janvāris

[..]