

# Wersja zanonimizowana

Tłumaczenie

C-134/20-1

## Sprawa C-134/20

### Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym

#### Data wpływu:

11 marca 2020 r.

#### Oznaczenie sądu odsyłającego:

Landesgericht Eisenstadt (Austria)

#### Data wydania postanowienia o wystąpieniu z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym:

29 stycznia 2020 r.

#### Strona powodowa:

JR

#### Strona pozwana:

Volkswagen AG

---

[...]

**REPUBLIKA AUSTRII**

LANDESGERICHT EISENSTADT

[...]

### POSTANOWIENIE

#### SPRAWA:

Strona powodowa

[...]

JR

[...] Wiedeń

**Strona pozwana**

[...] Wolfsburg

**Wartość przedmiotu sporu:**

22 238,64 EUR [...]

1. Do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej kieruje się następujące pytania prejudycjalne:

- a) *Czy art. 5 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów należy interpretować w ten sposób, że wyposażenie pojazdu w rozumieniu art. 1 ust. 1 rozporządzenia nr 715/2007 jest zabronione, jeżeli zawór recyrkulacji spalin, zatem część mająca potencjalny wpływ na emisję zanieczyszczeń, jest tak skonstruowany, że szybkość recyrkulacji spalin, zatem część spalin, która zostaje cofnięta, jest tak ustawiona, że zawór recyrkulacji spalin gwarantuje tryb o niskiej emisji szkodliwych substancji tylko pomiędzy 15 a 33 stopniami Celsjusza i tylko poniżej 1000 metrów wysokości, a poza tym zakresem temperatur w przebiegu 10 stopni Celsjusza i ponad 1000 [Or. 2] metrów wysokości przy przebiegu 250 metrów wysokości zostaje liniowo zmniejszony do 0, zatem dochodzi do wzrostu emisji NOx ponad wartości graniczne wynikające z rozporządzenia nr 715/2007?*
- b) *Czy dla oceny pytania a) ma znaczenie kwestia, czy wyposażenie pojazdu, o którym mowa w pytaniu a), jest niezbędne dla zabezpieczenia silnika przed uszkodzeniem?*
- c) *Czy dla oceny pytania b) ma ponadto znaczenie kwestia, czy częścią silnika, którą należy zabezpieczyć przed uszkodzeniem, jest zawór recyrkulacji spalin?*
- d) *Czy dla oceny pytania a) ma znaczenie kwestia, czy wyposażenie pojazdu, o którym mowa w pytaniu a), zostało zainstalowane już w ramach produkcji pojazdu, czy też przedstawione w pytaniu a) ustawienie zaworu recyrkulacji spalin ma zostać dokonane w pojeździe w ramach naprawy w rozumieniu art. 3 ust. 2 dyrektywy 1999/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 maja 1999 r. w sprawie niektórych aspektów sprzedaży towarów konsumpcyjnych i związanych z tym gwarancji?*

2. Postępowanie zostaje zawieszono do momentu otrzymania orzeczenia Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej wydanego w trybie prejudycjalnym [...].

## UZASADNIENIE:

### I. Stan faktyczny

W 2013 r. **strona powodowa** nabyła pojazd marki Volkswagen model Touran Comfortline BMT TDI (zwany dalej „pojazdem, którego dotyczy powództwo”) w cenie 27 600 EUR. W pojeździe, którego dotyczy powództwo, [...] zainstalowano silnik wysokoprężny 1,6l typu EA189 o mocy 77 kW.

**Strona pozwana** jest spółką dominującą w koncernie VW z siedzibą w Niemczech. Od jesieni 2015 r. jest ona przedmiotem debaty publicznej na temat skandalu dotyczącego emisji spalin w pojazdach z silnikiem wysokoprężnym.

Konkretnie pojazd, którego dotyczy powództwo, charakteryzują [...] następujące (istotne) cechy: **[Or. 3]**

Marka:	Volkswagen VW
[...]	[...]
Napęd:	silnik wysokoprężny
[...]	[...]
Norma emisji spalin:	EURO 5
Emisja zanieczyszczeń według:	566/2011F
CO:	0,1354
NOx:	0,1362
(T) HC+NOx:	0,1666
[...]	[...]
Łączne zużycie paliwa:	4,5 l/100 km (CO2119 g/km)

Pojazd, którego dotyczy powództwo, wyposażono w wewnątrzsilnikowe czy też wewnętrzne urządzenie kontrolujące emisję zanieczyszczeń – zawór recyrkulacji

spalin (zwany dalej „**zaworem recyrkulacji spalin**”). Pojazd, którego dotyczy powództwo, dysponuje układem oczyszczania spalin za pomocą filtra cząstek stałych, ale nie dysponuje żadnym układem w odniesieniu do NO<sub>x</sub> [...]. Zawór recyrkulacji spalin (w dużym uproszczeniu) kieruje spaliny z wylotu [układu wydechowego] silnika z powrotem do jego układu dolotowego, aby zastąpić tam część świeżego powietrza. W ten sposób przy spalaniu obniża się szczytowa wartość temperatury, a proces spalania spowalnia, co skutkuje obniżeniem emisji NO<sub>x</sub>. Na emisję NO<sub>x</sub> wpływa również moment i czas trwania wtrysku oraz rodzaj konstrukcji silnika. Jeżeli wyobrazić sobie jednak, że pojazd nie jest wyposażony w zawór recyrkulacji spalin, lub unieruchomić to urządzenie, pojazd, którego dotyczy powództwo, nie będzie mógł spełnić normy emisji NO<sub>x</sub> z rozporządzenia nr 715/2007. Zawór recyrkulacji spalin jest częścią silnika.

Producent pojazdu, którego dotyczy powództwo, wyposażył go podobnie jak wszystkie inne pojazdy z tej serii w silnik EA189 w ten sposób, że oprogramowanie przewiduje **tryb 0 (tryb jazdy)** i **tryb 1 (NEDC)**. [...]

Pojazd, którego dotyczy powództwo w momencie uruchomienia znajduje się zawsze w trybie 1 [**Or. 4**] (NEDC). Kiedy oprogramowanie rozpoznaje test, a zatem eksploatację pojazdu w ramach NEDC, pozostaje on w trybie 1 (NEDC). Jeżeli oprogramowanie rozpozna, że pojazd porusza się poza tolerancją NEDC (odchylenia od profilu prędkości o +/- 2 km/h bądź +/- 1 s), pojazd przechodzi w tryb 0 (tryb jazdy). Proces ten określa się jako „**logika przełączania**” (Umschaltlogik), „funkcja przeskoku” czy też „oprogramowanie manipulujące”. W trybie 0 (trybie jazdy) szybkość recyrkulacji spalin (zwana dalej „**szybkością recyrkulacji spalin**”), a zatem część spalin, która zostaje cofnięta, zmniejsza się, przez co zmieniają się moment i czas trwania wtrysku. Pojazd poruszający się w trybie 0 (trybie jazdy) w NEDC nie spełnia normy emisji NO<sub>x</sub> z rozporządzenia nr 715/2007. Ponieważ w rzeczywistych warunkach jazdy pojazd znajduje się niemal wyłącznie w trybie 0 (trybie jazdy), również tam nie spełnia normy emisji NO<sub>x</sub>.

Logika przełączania stała się powszechnie znana wskutek pisma United States Environmental Protection Agency (agencji ds. ochrony środowiska naturalnego Stanów Zjednoczonych zwanej dalej „**EPA**”) z dnia 18 września 2015 r., w którym opisano ją w odniesieniu do pojazdów producenta produkowanych na rynek amerykański i zakwalifikowano to jako naruszenie prawa. Nie da się ustalić, czy i ewentualnie w jaki sposób silniki i oprogramowanie do kontroli silnika w pojeździe, którego dotyczy powództwo, różnią się od projektu silników i oprogramowania do kontroli w pojazdach, które producent produkował na rynek amerykański. [...]

Pojazd, którego dotyczy powództwo, jest bezpieczny pod względem technicznym i gotowy do jazdy, w związku z czym można go (w odniesieniu do tych aspektów) eksploatować bez ograniczeń w ruchu drogowym.

W momencie zakupu znaczenie dla strony powodowej miało nabycie pojazdu z silnikiem wysokoprężnym o małym zużyciu paliwa. [...] Strona powodowa nie dokonałaby zakupu gdyby miała wiedzę, że pojazd, którego dotyczy powództwo, nie odpowiada wymogom prawnym ze względu na oprogramowanie manipulujące.

[...]

Pismami importera generalnego pojazdów VW w Austrii – spółki **[Or. 5]** Intercar Austria GmbH – z dnia 8 października 2015 r. poinformowano stronę powodową o tym, że w pojeździe, którego dotyczy powództwo, konieczne będzie wykonanie prac serwisowych, przy czym producent poniesie koszty wszelkich wymaganych w tym celu napraw. Z ogólnego kontekstu tych pism wynika, że wartości emisji NOx podane w homologacji typu odbiegają od rzeczywistych. Ponadto stronę powodową wezwano do wgrania **aktualizacji oprogramowania**, które usuwa logikę przełączania. Aktualizacja została opracowana przez stronę pozwaną i zainstalowana w pojeździe, którego dotyczy powództwo.

Przynajmniej po aktualizacji oprogramowania zawór recyrkulacji spalin, a zatem część mająca potencjalny wpływ na emisję zanieczyszczeń, jest tak skonstruowany, że szybkość recyrkulacji spalin jest w ten sposób ustawiona, iż zawór recyrkulacji spalin gwarantuje tryb o niskiej emisji szkodliwych substancji tylko pomiędzy 15 a 33 stopniami Celsjusza i tylko poniżej 1000 metrów wysokości, a poza tym zakresem temperatur w przebiegu 10 stopni Celsjusza i ponad 1000 metrów wysokości przy przebiegu 250 metrów wysokości zostaje liniowo zmniejszony do 0 [...] (proces ten zwany jest dalej w skrócie „**oknem termalnym**”). Wskutek zmniejszenia szybkości recyrkulacji spalin do 0 dochodzi do wzrostu emisji NOx ponad wartości graniczne wynikające z rozporządzenia nr 715/2007. Aktualizacja oprogramowania obejmuje również inne zmiany, które – w porównaniu z sytuacją sprzed aktualizacji – prowadzą do zmian w emisji zanieczyszczeń. Wobec braku informacji o tej aktualizacji zmian tych – z wyjątkiem systematyki okna termalnego – nie da się ustalić.

Nie da się stwierdzić, że okno termalne jest niezbędne, aby chronić silnik przed uszkodzeniem. Nie można ustalić, że aktualizacja oprogramowania niekorzystnie wpływa na zużycie, wytwarzanie sadzy, moc i całkowity przebieg. Nie da się stwierdzić, że w przypadku dokonania aktualizacji bez przewidzenia okna termalnego wytyczne wynikające z rozporządzenia nr 715/2007 w odniesieniu do trwałości urządzeń kontrolujących emisję zanieczyszczeń zgodnie z art. 4 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007 nie będą (nie będą mogły być) spełnione. W Austrii przez większość roku temperatura utrzymuje się na poziomie poniżej 15 stopni Celsjusza. Nie da się ustalić, że po dokonaniu aktualizacji oprogramowania wartość rynkowa pojazdu, którego dotyczy powództwo, uległa zmniejszeniu.

Kraftfahrt-Bundesamt (federalny urząd transportu samochodowego, Niemcy; zwany dalej „KBA”) [...] zezwolił na techniczną modernizację – a konkretnie na aktualizację oprogramowania – [...] i (tym samym) nie cofnął homologacji typu, przy czym KBA (częściowo pod względem prawnym) stwierdził, że (i) nie występuje w tym wypadku zabronione urządzenie ograniczające skuteczność działania, (ii) istniejące urządzenia ograniczające skuteczność działania podlega zaklasyfikowaniu jako dozwolone, (iii) wartości graniczne emisji zanieczyszczeń i inne wymogi nie są naruszane, (iv) służba techniczna potwierdziła podane pierwotnie przez producenta wartości zużycia paliwa i emisji CO<sub>2</sub> [Or. 6] oraz (v) nie zmieniają się dotychczasowe dane takie jak moc silnika, maksymalny moment obrotowy oraz dotychczasowe wartości emisji hałasu. KBA nie ma wiedzy o oprogramowaniu, które producent stosuje na potrzeby aktualizacji, ponieważ nie zażądał jej przedstawienia. Nie można stwierdzić, jakimi (dalszymi) informacjami dysponował KBA w celu homologacji aktualizacji oprogramowania oraz dokonania powyższych ustaleń.

## **II. Ocena dowodów i ich znaczenie w niniejszej sprawie:**

Kwestia tego, w jakim zakresie konieczne jest przeprowadzenie dalszych dowodów, zależy również od zagadnień dotyczących prawa Unii będących przedmiotem pytań prejudycjalnych. W odniesieniu do tych pytań i ich znaczenia dla postępowania krajowego w opinii sądu dokonano wszystkich ustaleń dotyczących stanu faktycznego.

[...] [bliższe informacje o przeprowadzonych dowodach]

## **III. Podstawy w prawie Unii:**

Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów (zwane dalej „rozporządzeniem nr 715/2007”) przewiduje między innymi następujące normy:

### **Motyw 15: [Or 7]**

*Komisja powinna weryfikować konieczność przeglądu nowego europejskiego cyklu jezdnego („New European Drive Cycle”) jako procedury badawczej, która stanowi podstawę regulacji w zakresie homologacji typu WE pod względem emisji zanieczyszczeń. W związku ze zmianami specyfikacji pojazdów i w zachowaniu kierowców może nastąpić konieczność aktualizacji lub zastąpienia cykli jezdnych. Wprowadzenie poprawek może być niezbędne w celu zagwarantowania, że emisja zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach eksploatacji odpowiada emisji*

zmierzonej podczas homologacji typu. Należy także rozważyć stosowanie przewoźnych systemów pomiarowych emisji zanieczyszczeń oraz wprowadzenie pojęcia regulacyjnego „nieprzekraczalnego limitu”.

#### Artykuł 5:

1. Części mające potencjalny wpływ na emisję zanieczyszczeń są tak zaprojektowane, zbudowane i zamontowane, aby pojazd w trakcie normalnego użytkowania był zgodny z wymogami niniejszego rozporządzenia i środkami wykonawczymi do rozporządzenia.

2. Stosowanie urządzeń ograniczających skuteczność działania układów kontrolujących emisje zanieczyszczeń jest zabronione. Zakazu tego nie stosuje się w następujących przypadkach:

a) urządzenie jest niezbędne dla zabezpieczenia silnika przed uszkodzeniem lub awarią, lub ze względu na bezpieczeństwo użytkownika pojazdu; lub

b) urządzenie nie działa poza fazą rozruchu silnika; lub

c) te warunki zostały w istotny sposób ujęte w procedurach badawczych pomiarów emisji par paliwa i średniej emisji spalin z układu wylotowego.

Do pojazdu, którego dotyczy powództwo, zastosowanie mają wartości graniczne emisji podane w tabeli 1 „Euro 5” zawartej w załączniku I do rozporządzenia nr 715/2007.

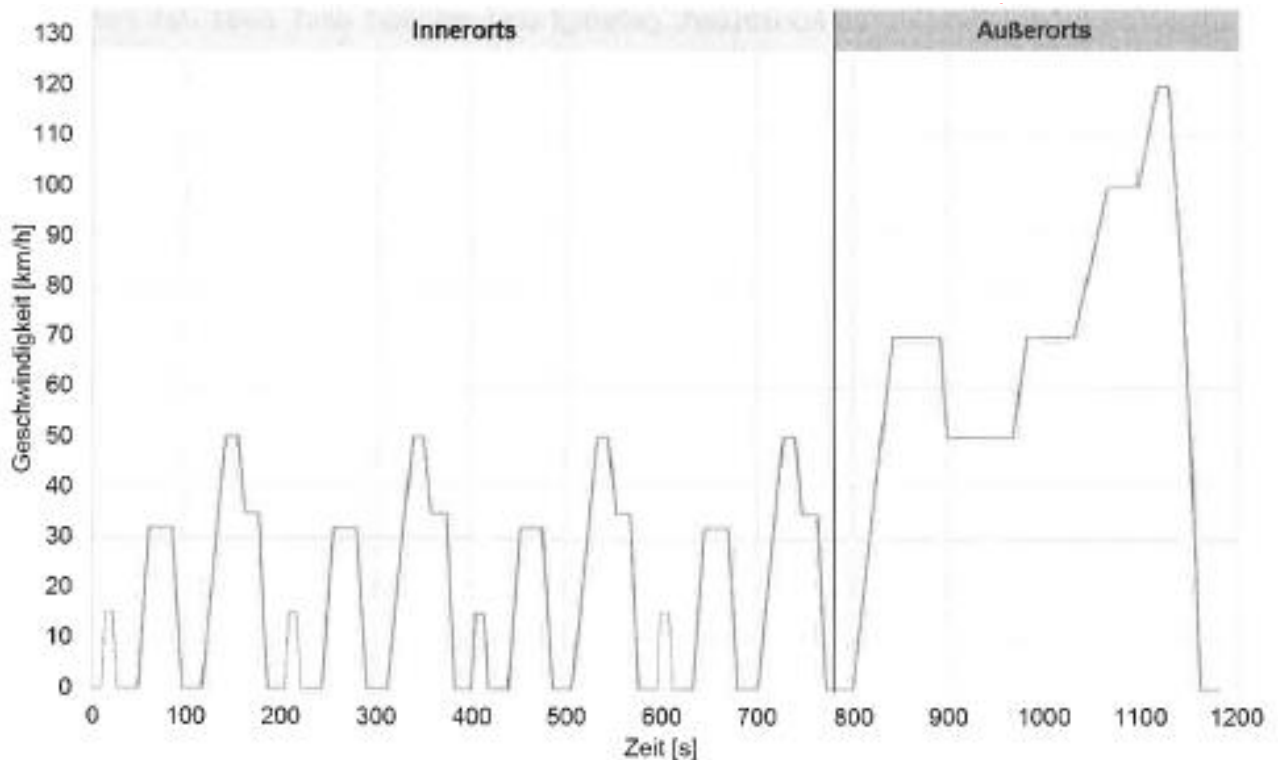
W odniesieniu do pojazdu, którego dotyczy powództwo, wartości te należy określić w ramach postępowania rejestracyjnego w toku tak zwanego badania typu 1 zgodnie z załącznikiem III do rozporządzenia Komisji (WE) nr 692/2008 z dnia 18 lipca 2008 r. wykonującego i zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów (zwanego dalej „rozporządzeniem nr 692/2008”).

Ustęp 3.1 załącznika III do rozporządzenia nr 692/2008 odsyła w kwestii wymogów technicznych do załącznika 4 do regulaminu EKG ONZ nr 83. Ów załącznik 4 opisuje **[Or. 8]** procedurę dla badania typu I określonego w pkt 5.3.1 regulaminu EKG ONZ nr 83, przy czym dodatek 1 do załącznika 4 normuje cykl jezdny, który należy zachować przy tym badaniu.

W tej uchwale ów cykl jezdny określa się ogólnie jako „nowy europejski cykl jezdny”, w skrócie „NEDC”. Badanie pojazdu zgodnie z pkt 5.3.1 regulaminu EKG ONZ nr 83 odbywa się na hamowni podwoziowej i trwa 19 minut i 40

sekund (tj. 1180 sekund). Przejżdża się wówczas NEDC, który składa się z części 1 „cykl miejski” czy też „w terenie miejskim” (pkt 5.3.1.2.2. regulaminu EKG ONZ nr 83) oraz części 2 „cykl pozamiejski” czy też „w terenie wiejskim” (pkt 5.3.1.2.3. regulaminu EKG ONZ nr 83). Obie te części NEDC można wspólnie przedstawić graficznie w następujący sposób:

Nowy europejski cykl jezdny (NEDC)



[...]

Artykuł 3 ust. 9 rozporządzenia nr 692/2008 stanowi:

*Badanie typu 6 polegające na pomiarze emisji zanieczyszczeń w niskich temperaturach określone w załączniku VIII nie ma zastosowania do pojazdów z silnikiem wysokoprężnym.*

Jednakże występując z wnioskiem o udzielenie homologacji typu, producenci przedstawiają organowi udzielającemu homologacji informacje wykazujące, że urządzenie służące do oczyszczania spalin z NOx osiąga wystarczająco wysoką temperaturę, aby zacząć skutecznie działać w ciągu 400 sekund od [Or. 9] rozruchu zimnego silnika w temperaturze  $-7^{\circ}\text{C}$ , jak opisano w badaniu typu 6.

Ponadto producent dostarcza organowi udzielającemu homologacji informacje dotyczące strategii działania układu recyrkulacji spalin (EGR), w tym jego funkcjonowania w niskich temperaturach.



Informacje te obejmują również opis każdego rodzaju wpływu na emisję zanieczyszczeń.

Organ udzielający homologacji nie udziela homologacji typu, jeżeli dostarczone informacje są niewystarczające do wykazania, że urządzenie służące do oczyszczania spalin rzeczywiście osiąga w określonym przedziale czasu temperaturę wystarczająco wysoką dla skutecznego funkcjonowania.

Na wniosek Komisji organ udzielający homologacji przedkłada informacje o skuteczności działania urządzeń oczyszczających spaliny z NO<sub>x</sub> i układu EGR w niskich temperaturach.

#### **IV. Krajowy stan prawny / charakter prejudycjalny:**

##### **1. W przedmiocie odstąpienia od umowy z powodu błędu:**

Paragraf 871 Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (kodeksu cywilnego, Austria; zwanego dalej „ABGB”) stanowi, że „jeżeli jedna ze stron była w błędzie co do treści złożonego przez siebie lub otrzymanego od drugiej strony oświadczenia, który to błąd dotyczył głównego przedmiotu lub istotnego elementu tego oświadczenia, w odniesieniu do których przede wszystkim kierowano i wyrażono zamiar, nie powstaje dla niej zobowiązanie, jeżeli błąd został wywołany przez drugą stronę lub też musiała ona w oczywisty sposób zwrócić na niego uwagę w świetle okoliczności lub też został on w odpowiednim czasie wyjaśniony”.

Przepis ten przewiduje zatem szereg przesłanek; w przypadku ich spełnienia i odpowiedniego prowadzenia sprawy sąd na mocy wyroku o charakterze konstytutywnym unieważnia umowę ex tunc. W przedmiocie poszczególnych przesłanek istotnych dla orzeczenia wydawanego w trybie prejudycjalnym:

##### 1.1 Wystąpienie błędu:

Ze stanu faktycznego wynika, że strona powodowa wyszła z założenia, iż nabywa pojazd, który spełnia wymogi prawne (przewidziane w prawie Unii). Ponadto ze stanu faktycznego wynika, że w nabytym przez stronę powodową pojeździe, którego dotyczy powództwo, zainstalowano logikę przełączania. Logika ta narusza wymogi wynikające z rozporządzenia nr 715/2007, a w szczególności jego art. 5. Wynika to z tego, że zarówno zawór recyrkulacji spalin [Or. 10], jak i system wtrysku stanowią części mające potencjalny wpływ na emisję zanieczyszczeń i tak zaprojektowane, że odpowiadają one wymogom wynikającym z rozporządzenia nr 715/2007 i jego środków wykonawczych wyłącznie w trakcie przeprowadzania badania typu 1 zgodnie z załącznikiem III do rozporządzenia nr 692/2008. W przypadku poruszania się pojazdu w normalnych warunkach eksploatacji każda z tych części jest tak ustawiona, że

nie jest to zgodne z rozporządzeniem nr 715/2007 i jego środkami wykonawczymi.

Nie występuje tu też dozwolone urządzenie ograniczające skuteczność działania w rozumieniu art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007, ponieważ – jak chyba słusznie argumentuje sama strona pozwana – nie chodzi o takie urządzenie [...]. Oprogramowanie należy raczej właśnie rozumieć w ten sposób, że w normalnych warunkach eksploatacji pojazd, którego dotyczy powództwo, od początku nie jest wyposażony zgodnie z wymogami przewidzianymi w rozporządzeniu nr 715/2007 (w szczególności art. 5 ust. 1), w związku z czym odłączenie (w drodze wyjątku) części, które mają potencjalny wpływ na emisję zanieczyszczeń, a tym samym odłączenie trybu eksploatacji odpowiadającego tym wymogom nie może już mieć miejsca. Pojazd, którego dotyczy powództwo, jedynie w drodze wyjątku znajduje się w stanie [tryb 1 (NEDC)], który odpowiada wymogom.

Pojazd, którego dotyczy powództwo, nie odpowiada zatem wymogom prawnym (przewidzianym w prawie Unii). Strona powodowa pozostawała w błędzie co do tej okoliczności, w związku z czym przesłanka ta jest spełniona.

#### 1.2 Znaczný charakter błędu:

[...] ABGB przyznaje, [...], możliwość powołania się na błąd jedynie w stosunkowo wąskim zakresie [...]. Taki błąd, który prowadzi do unieważnienia umowy, określa się zwykle jako „znaczný”.

[...] W niniejszej sprawie w chwili zawarcia umowy strona powodowa oczekiwała, że pojazd, którego dotyczy powództwo, odpowiada wymogom prawnym (przewidzianym w prawie Unii). Jak stwierdzono powyżej, pojazd ten nie spełnia tych oczekiwań. Należy konkretnie zbadać, czy chodzi w tym przypadku o właściwość, która ze względu na charakter czynności prawnej jest przedmiotem umowy w sposób dorozumiany. [...] **[Or. 11]** [...] [Analiza kwestii tego, czy błąd jest znaczný]. Błąd [...] jest znaczný.

#### 1.3 Istotność błędu:

Błąd jest istotný, jeżeli osoba składająca oświadczenie nie dokonałaby czynności prawnej, gdyby nie działała pod jego wpływem; jest zaś jedynie nieistotný, jeżeli osoba składająca oświadczenie, nie działając pod jego wpływem, dokonałaby czynności w inny sposób [...].

Ze stanu faktycznego wynika, że strona powodowa nie dokonałaby zakupu pojazdu, którego dotyczy powództwo, gdyby miała wiedzę, że nie odpowiada on wymogom prawnym ze względu na oprogramowanie manipulujące.

W świetle przedstawionego powyżej stanu prawnego należy zatem stwierdzić, że błąd jest istotný w rozumieniu powyższego wywodu – był przyczyną zawarcia

umowy. W przypadku spełnienia pozostałych przesłanek umowę należy zatem unieważnić.

#### 1.4 Uchylenie się od skutków czynności prawnej:

Mimo spełnienia przesłanek, o których mowa w pkt 1.1–1.3, strona powodowa może uchylić się od skutków czynności prawnej wyłącznie w przypadku spełnienia jednej z następujących przesłanek: (i) błąd został wywołany przez drugą stronę, (ii) druga strona w oczywisty sposób musiała zwrócić uwagę na błąd, (iii) strona działająca pod wpływem błędu nie została w odpowiednim czasie uświadomiona lub (iv) obie strony umowy działały pod wpływem wspólnego błędu [...]. [Analiza kwestii tego, czy można uchylić się od skutków czynności prawnej, powołując się na błąd.] Z oceny prawnej wynika zatem, że strona powodowa może odstąpić od umowy.

#### 1.5 Pozbawienie podstaw do wniesienia powództwa:

W prawie austriackim reprezentowany jest pogląd, zgodnie z którym kontrahent osoby działającej pod wpływem błędu może uchylić się od jego skutków prawnych w ten sposób, że postawi osobę działającą pod wpływem błędu w takiej sytuacji, w jakiej znajdowałaby się, gdyby jej błędne przekonanie było prawdziwe, a więc jeśli sprawi, że czynność prawna będzie obowiązywać w takim kształcie, w jakim osoba pozostająca w błędzie sądziła, że jej dokonuje. Osoba składająca oświadczenie woli nie ma już wówczas powodu, aby podejmować działania – jest pozbawiona podstaw do wytoczenia powództwa. [Or. 12]

[...] Strona pozwana wskazuje, że poprzez wgranie aktualizacji oprogramowania strona powodowa zostaje pozbawiona podstaw do wniesienia powództwa w świetle przedstawionego powyżej stanu prawnego, w związku z czym umowa nie podlega unieważnieniu.

Strona powodowa twierdzi, że poprzez wgranie aktualizacji oprogramowania nie zostaje pozbawiona podstaw do wniesienia powództwa, uzasadniając to w szczególności tym, iż logika przełączania również stanowi środek, który jest zabroniony na mocy przepisów prawa.

Wydając wyrok, sąd odsyłający musi zatem wyjaśnić, czy stan po aktualizacji oprogramowania stanowi rozwiązanie techniczne, które jest zgodne z wymogami przewidzianymi w prawie Unii, a w szczególności w rozporządzeniu nr 715/2007 oraz rozporządzeniu nr 692/2008. Tylko jeśli tak jest, strona powodowa jest pozbawiona podstaw do wniesienia powództwa, umowa nie podlega unieważnieniu, a cena obniżeniu, w związku z czym powództwo należy oddalić. [...]

Sformułowane pytanie ma zatem charakter prejudycjalny wobec przedmiotowego postępowania.

**V. W przedmiocie uzasadnienia pytania prejudycjalnego:**

Poszczególne pytania prejudycjalne zostały postawione, ponieważ nie ma w przedmiotowym kontekście (utrwalonego) orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w zakresie wykładni art. 5 ust. 1 rozporządzenia 715/2007. [...]

Sądy w Austrii intensywnie zajmują się tą tematyką. [...] Z postępowań wiadomo ponadto, że również sądy innych państw członkowskich rozpatrują sprawy dotyczące tego zagadnienia [**Or. 13**], w związku z czym pytania te będą zapewne miały znaczenie dla całej Unii.

[...]

**Landesgericht Eisenstadt (sąd krajowy w Eisenstadt),**

[...]

**Eisenstadt, dnia 29 stycznia 2020 r.**

[...]