

Anonymiserad version

Översättning

C-134/20 – 1

Mål C-134/20

Begäran om förhandsavgörande

Datum för ingivande:

11 mars 2020

Domstol som begär förhandsavgörande:

Landesgericht Eisenstadt (Österrike)

Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:

29 januari 2020

Klagande:

JR

Motpart:

Volkswagen AG

[utelämnas]

REPUBLIKEN ÖSTERRIKE

LANDESGERICHT EISENSTADT

[utelämnas]

BESLUT

MÅL:

Klagande

[utelämnas]

JR

[utelämnas] Wien

Motpart

[utelämnas] Wolfsburg

avseende:

22 238,64 euro [utelämnas]

1. Följande tolkningsfrågor hänskjuts till Europeiska unionens domstol för ett förhandsavgörande:

- a) *Ska artikel 5.1 i 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 tolkas så att det inte är tillåtet att installera en anordning på ett fordon i den mening som avses i artikel 1.1 i förordning (EG) nr 715/2007 vilken gör att avgasåterföringsventilen – det vill säga en komponent som kan påverka utsläppen – är konstruerad så att avgasåterföringstakten, det vill säga andelen av avgaser som återförs, regleras så att ventilen endast garanterar ett läge med låga utsläpp mellan 15 och 33 grader Celsius och endast under 1 000 meters höjd över havet, men att avgasåterföringen utanför detta temperaturintervall, över loppet av 10 grader Celsius, och från 1 000 [Orig. s. 2] meter över havet över loppet 250 meter över havet, linjärt minskas till 0, vilket således leder till en höjning av NO_x-utsläppen över gränsvärdena som föreskrivs i förordning (EG) nr 715/2007?*
- b) *Har det betydelse för bedömningen av fråga a) huruvida den fordonsutrustning som anges i nämnda fråga är nödvändig för att skydda motorn mot skador?*
- c) *Har det vidare betydelse för bedömningen av fråga b) huruvida den del av motorn som ska skyddas mot skador är avgasåterföringsventilen?*
- d) *Har det betydelse för bedömningen av fråga a) huruvida den fordonsutrustning som anges i nämnda fråga installerades redan vid tillverkningen av fordonet eller huruvida den reglering av avgasåterföringsventilen som beskrivs i fråga a) ska installeras i fordonet i egenskap av en reparation i den mening som avses i artikel 3.2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/44/EG av den 25 maj 1999 om vissa aspekter rörande försäljning av konsumentvaror och härmed förknippade garantier?*

2. Förfarandet förklaras vilande fram till dess att Europeiska unionens domstol [utelämnas] har besvarat begäran om förhandsavgörande.

SKÄL

I. Bakgrund

År 2013 förvärvade **klaganden** (nedan kallad köparen) ett fordon av modellen VW Touran Comfortline BMT TDI (nedan kallat det omtvistade fordonet) för 27 600 euro. Det omtvistade fordonet [utelämnas] är utrustat med en 1,6 l dieselmotor av typ EA189 som har en effekt på 77 kW.

Motparten, Volkswagen AG (nedan kallad Volkswagen) är moderbolaget i VW-koncernen. Bolaget har sitt säte i Tyskland och har sedan hösten 2015 varit föremål för offentliga diskussioner med anledning av ”avgasskandalen för dieselfordon”.

I sak är följande (relevanta) uppgifter tillämpliga på det omtvistade fordonet [utelämnas]: [**Orig. s. 3**]

Fabrikat:	Volkswagen VW
[utelämnas]	[utelämnas]
Drift:	Dieselmotor
[utelämnas]	[utelämnas]
Avgasnorm:	EURO 5
Avgasutsläpp enligt:	566/2011F
CO:	0,1354
NOx:	0,1362
(T) HC+NOx:	0,1666
[utelämnas]	[utelämnas]
Sammanlagd bränsleförbrukning:	4,5 l/100 km (CO2 119 g/km)

Det omtvistade fordonet är utrustat med en utsläpps begränsande anordning antingen i motorn eller internt, nämligen avgasåterföringsventilen (nedan kallad **EGR-ventilen**). Det omtvistade fordonet besitter en avgasefterbehandling genom partikelfilter, men denna omfattar inte NOx [utelämnas]. EGR-ventilen leder (mycket förenklat) avgaser från motorns utlopp tillbaka till motorns insugningsområde för att ersätta en del av den friska luften. Därigenom minskar den högsta temperaturen vid förbränningen och förbränningen går långsammare, vilket medför en minskning av NOx-utsläppen. NOx-utsläppen påverkas även av insprutningstidpunkt och insprutningens längd samt motorns konstruktion. Om EGR-ventilen emellertid inte beaktas eller avaktiveras kan det omtvistade fordonet inte uppfylla NOx-gränsvärdet i förordning 715/2007. EGR-ventilen utgör en del av motorn.

Tillverkaren av det omtvistade fordonet har utrustat det och samtliga andra fordon av denna modell med motorn EA189 så att programvaran har ett **läge 0 (körning)** och ett **läge 1 (NEDC)**. [utelämnas]

När det omtvistade fordonet tas i bruk befinner det sig alltid i läge 1 [**Orig. s. 4**] (NEDC). Om programvaran känner av att det är frågan om en provningssituation, således att det omtvistade fordonet körs inom ramen för NEDC, ät fordonet kvar i läge 1 (NEDC). Om programvaran känner av att det omtvistade fordonet framförs utanför toleransen för NEDC (avvikelser från hastighetsprofilen med +/- 2 km/h respektive +/- 1 s) växlar fordonet till läge 0 (körning). Detta beskrivs genom begreppen ”**växellogik**”, ”hoppfunktion” eller även ”manipulationsprogramvara”. I läge 0 (körning) ändras avgasåterföringstakten (nedan kallad **EGR-takten**), således den andel avgaser som återförs och därigenom ändras insprutningstidpunkt och insprutningens längd. När det omtvistade fordonet framförs i läge 0 (körning) vid NEDC iaktas inte gränsvärdet för NO_x i förordning nr 715/2007. Eftersom det omtvistade fordonet vid verklig körning nästan uteslutande befinner sig i läge 0 (körning) uppfyller det inte heller gränsvärdena för NO_x.

Växellogiken blev allmänt känd genom en skrivelse från United States Environmental Protection Agency (**EPA**) av den 18 september 2015, i vilken växellogiken beskrevs för fordon som Volkswagen tillverkat för den amerikanska marknaden och identifierades som ett lagbrott. Det kan inte fastställas huruvida och i så fall på vilket sätt motorerna och programvaran för att styra motorerna i det omtvistade fordonet skiljer sig från fordon som Volkswagen har tillverkat för den amerikanska marknaden när det gäller motorns utformning och styrprogramvaran. [utelämnas]

Det omtvistade fordonet är säkert i tekniskt hänseende och körbart och kan således (med avseende på dessa aspekter) användas obegränsat i vägtrafik.

Vid köpet var det viktigt för köparen att förvärva ett dieselfordon med låg förbrukning. [utelämnas] Om köparen hade känt till att det omtvistade fordonet på grund av manipulationsprogramvaran inte uppfyller de krav som föreskrivs i lag hade han inte förvärvat det.

[utelämnas]

Genom skrivelse av den 8 oktober 2015 från generalimportören av VW-fordon i Österrike, [**Orig. s. 5**] Intercar Austria GmbH, informerades köparen om att det var nödvändigt att justera det omtvistade fordonet och att tillverkaren skulle stå för kostnaderna för alla nödvändiga reparationer på det omtvistade fordonet. Vid en sammantagen bedömning av denna skrivelse framgår att de NO_x-värden som anges i typgodkännandet avviker från de faktiska värdena. Köparen uppmanades dessutom att installera en **uppdatering** som avlägsnar växellogiken. Denna uppdatering hade utvecklats av Volkswagen och installerades i det omtvistade fordonet.

Åtminstone efter uppdateringen är EGR-ventilen, således en komponent som kan påverka utsläppen, utformad så, att EGR-takten är reglerad så att den endast garanterar ett läge med låga utsläpp mellan 15 och 33 grader Celsius och endast

under 1 000 meters höjd över havet, men att avgasåterföringen utanför detta temperaturintervall, över loppet av 10 grader Celsius, och från 1 000 meter över havet över loppet 250 meter över havet, linjärt minskas till 0 [utelämnas] (nedan kallat **termiskt fönster**). Genom minskningen av EGR-takten till 0 ökar NO_x-utsläppen över gränsvärdena i förordning nr 715/2007. Uppdateringen medför ytterligare ändringar som medför att avgasutsläppen ändras i förhållande till före uppdateringen. I brist på information kan dessa ändringar inte fastställas, förutom vad gäller systematiken med det termiska fönstret.

Det kan inte fastställas att det termiska fönstret är nödvändigt för att skydda motorn mot skador. Vidare kan det inte fastställas att uppdateringen medför någon negativ inverkan på förbrukning, sotproduktion, prestanda och den sammanlagda körsträckan. Slutligen kan det inte fastställas att villkoren beträffande hållbarheten hos utsläpps begränsande anordningar enligt artikel 4.2 i förordning nr 715/2007 inte (kunde) iakttas utan fastläggande av något termiskt fönster vid genomförandet av uppdateringarna. I Österrike ligger temperaturen under 15 grader Celsius större delen av året. Det kan inte fastställas att det omtvistade fordonets marknadsvärde har minskat efter det att uppdateringen installerades.

Kraftfahr-Bundesamt (den tyska typgodkännandemyndigheten, nedan kallad **KBA**) [utelämnas] har meddelat tillstånd för en teknisk anpassning – konkret uppdateringen – [utelämnas] och (således) inte återkallat typgodkännandet, varvid KBA (till viss del i rättsligt hänseende) har fastställt att det (i) inte är frågan om någon otillåten manipulationsanordning, (ii) de befintliga manipulationsanordningarna är tillåtna, (iii) gränsvärdena för utsläpp av skadliga ämnen och de ytterliga kraven är uppfyllda, (iv) de ursprungliga uppgifter om bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp som tillverkaren har lämnat har bekräftats av en teknisk tjänst [**Orig. s. 6**] och (v) den hittillsvarande motorkapaciteten, det maximala vridmomentet och värdena för bullerutsläpp inte förändras. KBA har inte någon kännedom om den programvara som tillverkaren använder för uppdateringen, eftersom myndigheten inte har krävt att denna ska uppvisas. Det kan inte fastställas vilken (ytterligare) information KBA har haft tillgång till vid godkännandet av uppdateringarna och när ovannämnda fastställelser gjordes.

II. Bevisvärdering och relevans

Frågan huruvida det krävs ytterligare bevisupptagning beror även på de unionsrättsliga frågor som måste besvaras. Landesgericht anser att de faktiska omständigheterna är klarlagda med avseende på dessa frågor och deras relevans för det nationella förfarandet.

[utelämnas] [Närmare uppgifter avseende bevisupptagningen]

III. Unionsrättsliga bestämmelser

I 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 (nedan kallad förordning nr 715/2007) föreskrivs bland annat följande:

Skäl 15: [Orig. s. 7]

Kommissionen bör löpande kontrollera behovet av att revidera den nya europeiska körcykeln (New European Drive Cycle) som är den provningsmetod som fungerar som underlag för lagstiftningen om EG-typgodkännande med avseende på utsläpp. Provcyklerna kan behöva uppdateras eller ersättas för att anpassas till ändrade fordonsspecifikationer och körbeteenden. De kan behöva omarbetas så att de verkliga utsläppen motsvarar dem som är uppmätta vid typgodkännandet. Det bör också övervägas om system för ombordmätning skall användas och om regleringskonceptet "not-to-exceed" bör införas.

Artikel 5

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,

b) anordningen endast fungerar i den utsträckning det är nödvändigt för att starta motorn.

c) villkoren för den i huvudsak omfattas av provningsförfarandena för kontroll av utsläpp genom avdunstning och genomsnittliga utsläpp från avgasrör.

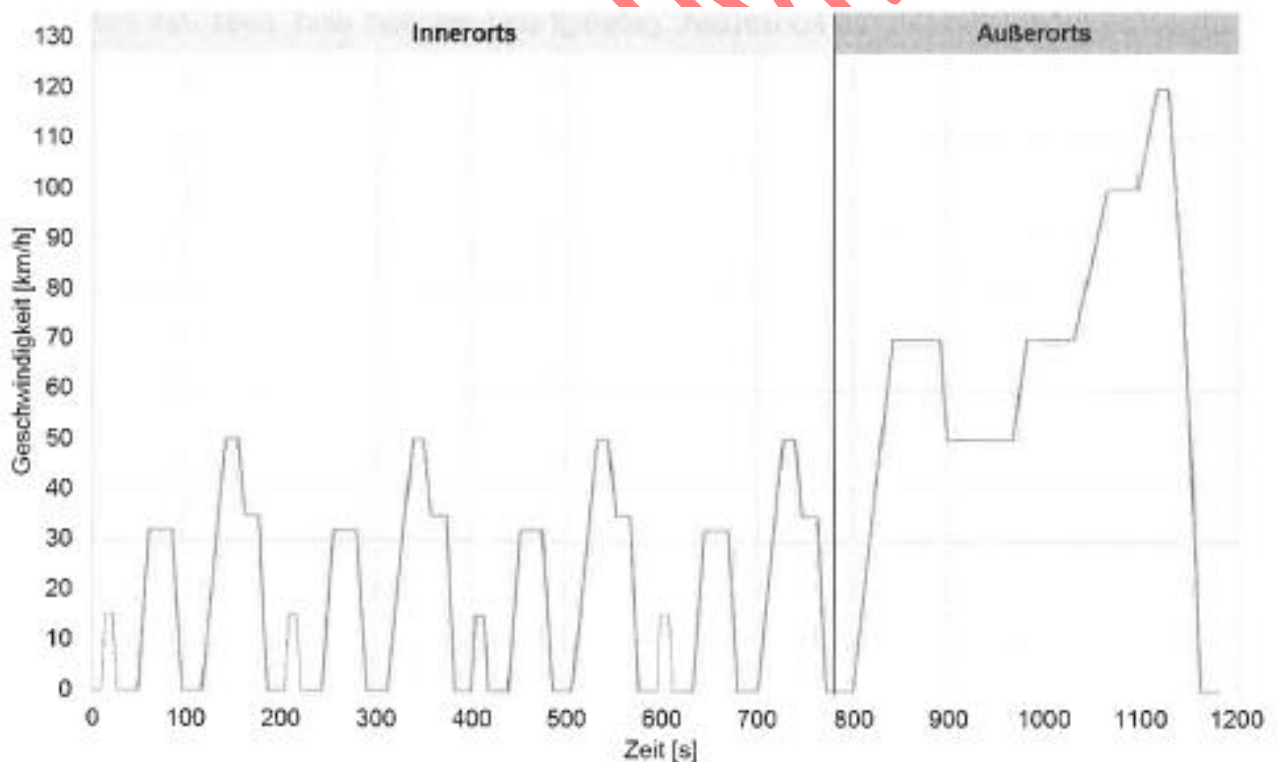
För det omtvistade fordonet gäller gränsvärdena för utsläpp i tabell 1 i bilaga 1 (Euro 5) till förordning nr 715/2007.

Dessa värden ska fastställas för det omtvistade fordonet inom ramen för det så kallade typ 1-provet enligt bilaga III 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) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon (nedan kallad förordning nr 692/2008).

I punkt 3.1 i bilaga III till förordning nr 692/2008 hänvisas beträffande de tekniska kraven till bilaga 4 till FN/ECE:s föreskrifter nr 83. I denna bilaga 4 beskrivs [Orig. s. 8] genomförandet av typ 1-proven enligt punkt 5.3.1 i FN/ECE:s föreskrifter nr 83, varvid den körcykel som ska följas föreskrivs i tillägg 1 till denna bilaga 4.

Denna körcykel betecknas allmänt samt i detta beslut som den nya europeiska körcykeln (New European Drive Cycle, nedan kallad NEDC). Provningsen av fordonet enligt avsnitt 5.3.1 i FN/ECE:s föreskrifter nr 83 äger rum på en chassidynamometer och tar 19 minuter och 40 sekunder (= 1 180 sekunder). Den innebär att NEDC går igenom, vilken består av del 1 "stadstrafik" eller "tätort" (avsnitt 5.3.1.2.2. i FN/ECE:s föreskrifter nr 83) ["Innerorts" i diagrammet] och del 2 "körcykel för landsbygd" eller "utanför tätorter" ["Außerorts" i diagrammet] (avsnitt 5.3.1.2.3. i FN/ECE:s föreskrifter nr 83). Dessa båda delar av NEDC kan gemensamt visas grafiskt på följande sätt:

Den nya europeiska körcykeln (NEDC)



[utelämnas]

I förordning nr 692/2008 föreskrivs följande i artikel 3.9:

Prov av typ 6 för mätning av utsläpp vid låga temperaturer enligt bilaga VIII ska inte tillämpas på dieselfordon.

När tillverkarna ansöker om typgodkännande ska de dock förse typgodkännandemyndigheten med underlag som visar att

efterbehandlingsanordningen för NO_x [**Orig. s. 9**] uppnår en tillräckligt hög temperatur för effektiv drift inom 400 s efter en kallstart vid –7 °C enligt prov av typ 6.

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

Denna information ska även innehålla en redogörelse för eventuell inverkan på utsläppen.

Godkännandemyndigheten får inte bevilja typgodkännande om den information som lämnats är otillräcklig för att visa att efterbehandlingsanordningen faktiskt uppnår en tillräckligt hög temperatur för effektiv drift inom föreskriven tid.

På kommissionens begäran ska godkännandemyndigheten lämna information om vilka prestanda efterbehandlingsanordningar för NO_x och system för avgasåterföring uppvisar vid låga temperaturer.

IV. Nationell lagstiftning/prejudikat:

1. Bestridande av avtalet på grund av villfarelse:

I 871 § ABGB föreskrivs att ”om en part är föremål för en villfarelse om innehållet i den förklaring som denne har avgett eller som en annan part har erhållit som avser det huvudsakliga innehållet eller en väsentlig egenskap från det som avsikten huvudsakligen hänför sig till och i vilket syfte den har avgetts, så är denne inte bunden om misstaget har orsakats av den andra parten eller denne med hänsyn till omständigheterna uppenbarligen måste ha uppmärksammat det eller erhållit information i tid”.

Denna bestämmelse innehåller således flera förutsättningar, vilka om de är uppfyllda vid en motsvarande talan medför att domstolen ska upphäva avtalet med verkan från och med en viss tidpunkt i det förflutna (*ex tunc*) genom en rättsgestaltande dom. Följande förutsättningar är relevanta för begäran om förhandsavgörande:

1.1 Förekomsten av en villfarelse:

Det framgår av de faktiska omständigheterna att köparen utgick från att han förvärvade ett fordon som uppfyllde de lagstadgade (unionsrättsliga) kraven. Vidare framgår det att det omtvistade fordonet som köparen hade förvärvat hade utrustats med en växellojik. Denna växellojik strider mot villkoren i förordning nr 715/2007, särskilt mot artikel 5 i nämnda förordning. Detta följer av att EGR-ventilen och [**Orig. s. 10**] bränsleinsprutningssystemet båda utgör komponenter som kan påverka utsläppen och är utformade så att de uteslutande överensstämmer med förordning nr 715/2007 och dess genomförandeåtgärder vid genomförandet

av ett typ 1-prov enligt bilaga III i förordning nr 692/2008. När fordonet kördes vid normal användning reglerades dessa komponenter så, att det inte överensstämde med förordning nr 715/2007 och dess genomförandeåtgärder.

Någon tillåten manipulationsanordning i den mening som avses i artikel 5.2 i förordning nr 715/2007 är inte heller för handen, eftersom det – vilket Volkswagen själv korrekt har angett – inte är frågan om någon sådan [utelämnas]. Tvärtom ska programmeringen betraktas så, att det omtvistade fordonet redan från början inte är utrustat i överensstämmelse med villkoren i förordning nr 715/2007 (särskilt artikel 5.1) vid normal körning, vilket innebär att det inte längre är möjligt att (undantagsvis) stänga av komponenter som kan påverka utsläppen och således stänga av en drift som överensstämmer med dessa villkor. Tvärtom befinner sig det omtvistade fordonet endast undantagsvis i ett tillstånd (läge 1 [NEDC]) som överensstämmer med villkoren.

Således uppfyller det omtvistade fordonet inte de lagstadgade (unionsrättsliga) kraven. Köparen var föremål för en villfarelse när det gäller denna omständighet, varför detta villkor är uppfyllt.

1.2 Huruvida villfarelsen ska beaktas:

[utelämnas] Enligt ABGB [utelämnas], kan en villfarelse endast åberopas inom förhållandevis snäva gränser [utelämnas]. En sådan felaktig föreställning, vilken medför att avtalet hävs, betecknas i allmänhet som "betydande".

[utelämnas] I förevarande mål förväntade sig köparen när avtalet ingicks att det omtvistade fordonet uppfyllde de lagstadgade (unionsrättsliga) kraven. Såsom fastställdes ovan uppfyller det omtvistade fordonet inte dessa förväntningar. I sak uppkommer frågan huruvida det på grund av transaktionens beskaffenhet är frågan om en underförstådd avtalad egenskap. [utelämnas] **[Orig. s. 11]** [utelämnas] [Prövning huruvida det är frågan om en villfarelse som ska beaktas]. Villfarelsen [utelämnas] ska beaktas.

1.3 Huruvida villfarelsen är väsentlig:

En villfarelse är väsentlig om den som avgett förklaringen inte hade ingått avtalet annars och endast oväsentlig om den som avgett förklaringen hade ingått avtalet på andra villkor [utelämnas].

Det framgår av de faktiska omständigheterna att köparen inte hade köpt det omtvistade fordonet om denne hade känt till att det inte uppfyller de lagstadgade kraven på grund av manipulationsprogramvaran.

Mot bakgrund av ovannämnda rättsläge ska det således fastställas att villfarelsen är väsentlig i den mening som avses ovan och var avgörande för avtalsslutet. Avtalet ska således upphävas om de ytterligare kraven är uppfyllda.

1.4 Bestridande:

Trots att villkoren i punkterna 1.1–1.3 är uppfyllda kan köparen endast bestrida avtalet om en av följande förutsättningar är uppfyllda: (i) villfarelsen har orsakats av motparten, (ii) motparten uppenbarligen måste ha uppmärksammat den, (iii) den som hade den felaktiga uppfattningen inte informerades i tid eller (iv) båda avtalsparterna gemensamt hade en felaktig uppfattning [utelämnas]. [Prövning huruvida ett bestridande på grund av villfarelse är möjligt] Efter den rättsliga prövningen ska det således fastställas att köparen kan bestrida avtalet.

1.5 Avvärijande av talan:

I österrisk rätt förespråkas att avtalspartnern kan avvärja rättsföljderna av villfarelsen genom att försätta den part som var föremål för villfarelsen i samma ställning som denne hade varit i om hans felaktiga uppfattning hade varit riktig, det vill säga om avtalet skulle gälla så som den som hade den felaktiga uppfattningen hade för avsikt att ingå det. Den som har avgett förklaringen har då inte längre någon grund för att väcka talan. [Orig. s. 12]

[utelämnas] Volkswagen anför att köparen genom uppdateringen i överensstämmelse med ovannämnda rättsläge inte längre har någon grund för talan och att avtalet således inte ska upphävas.

Köparen hävdar att uppdateringen inte innebär att det saknas grund för talan och motiverar detta med att växellogiken utgör en olaglig åtgärd.

Landesgericht ska vid avkunnandet av domen klargöra frågan huruvida situationen efter uppdateringen utgör en teknisk lösning som överensstämmer med de unionsrättsliga kraven, särskilt förordning nr 715/2007 samt förordning nr 692/2008. Endast om detta är fallet har köparen kompenserats, ska avtalet inte hävas eller priset nedsättas och talan således ogillas. [utelämnas]

Tolkningsfrågan är således avgörande för utgången i förevarande mål.

V. Motivering av tolkningsfrågan

Tolkningsfrågorna har hänskjutits, eftersom det inte finns någon (fast) praxis från EU-domstolen beträffande tolkningen av artikel 5.1 i förordning nr 715/2007 i det aktuella sammanhanget. [utelämnas]

Dessa frågor har varit föremål för en intensiv behandling vid österriska domstolar. [utelämnas] Det är vidare känt att dessa frågor även behandlas av domstolar i andra medlemsstater, [Orig. s. 13] vilket innebär att de kan antas ha betydelse för hela EU.

[utelämnas]

Landesgericht Eisenstadt,

[utelämnas]

Eisenstadt, den 29 januari 2020

[utlämnas]

ARBETSDOKUMENT