Datum van inontvangstneming	:	23/06/2020

Geanonimiseerde versie

Zaak C-134/20

Verzoek om een prejudiciële beslissing

Datum van indiening:

11 maart 2020

Verwijzende rechter:

Landesgericht Eisenstadt (Oostenrijk)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

29 januari 2020

Verzoekende partij:

JR

Verwerende partij:

Volkswagen AG

[OMISSIS]

REPUBLIEK OOSTENRIJK

LANDESGERICHT EISENSTADT (rechter in eerste aanleg Eisenstadt, Oostenrijk)

[OMISSIS]

BESLISSING

ZAAK:

Verzoekende partij [OMISSIS]
JR
[OMISSIS] Wenen

Verwerende partij
Volkswagen AG
[OMISSIS] Wolfsburg

Betreffende:
22 238,64 EUR [OMISSIS]

1. Het Hof van Justitie van de Europese Unie wordt verzocht om een prejudiciële beslissing over de navolgende vragen:

   a) *Dient artikel 5, lid 1, van verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2007 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie aldus te worden uitgelegd dat een uitrusting van een voertuig, in de zin van artikel 1, lid 1, van verordening nr. 715/2007, niet is toegestaan wanneer de uitlaatgasrecirculatieklep, en dus een onderdeel dat van invloed kan zijn op de emissies, zo is ontworpen dat de recirculatieverhouding van het uitlaatgas, dat wil zeggen het aandeel van het uitlaatgas dat wordt teruggevoerd, derwijze wordt geregeld dat de klep slechts tussen 15 en 33 graden Celsius en alleen onder 1 000 meter hoogte een emissiearme werking waarborgt en de verhouding buiten dit temperatuurvenster binnen een bereik van 10 graden Celsius en boven 1 000* **[Or. 2]** *meter hoogte binnen een interval van 250 meter lineair tot 0 wordt herleid, met als resultaat dat de NOx-uitstoot de grenswaarden van verordening nr. 715/2007 overschrijdt?*

   b) *Is het voor de beoordeling van vraag a) van belang of de in vraag a) bedoelde uitrusting van het voertuig noodzakelijk is om de motor tegen schade te beschermen?*

   c) *1s het voor de beoordeling van vraag b) verder van belang of het onderdeel van de motor dat tegen schade moet worden beschermd, de uitlaatgasrecirculatieklep is?*

   d) *Is het voor de beoordeling van vraag a) van belang of de in vraag a) bedoelde uitrusting van het voertuig reeds bij de bouw van het voertuig werd geïnstalleerd dan wel of de in vraag a) beschreven regeling van de uitlaatgasrecirculatieklep in het voertuig moet worden geïnstalleerd in de vorm van een herstelling in de zin van artikel 3, lid 2, van richtlijn 1999/44/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 mei 1999 betreffende bepaalde aspecten van de verkoop van en de garanties voor consumptiegoederen?*

Geanonimiseerde versie

2. De behandeling van de zaak wordt geschorst totdat het Hof van Justitie van de Europese Unie [OMISSIS] deze vragen zal hebben beantwoord.

MOTIVERING:

I. Feiten

In 2013 heeft **verzoekende partij** een voertuig van het model VW Touran Comfortline BMT TDI (hierna: „litigieus voertuig") gekocht voor de prijs van 27 600 EUR. Het litigieuze voertuig [OMISSIS] wordt aangedreven door een 1,6 liter dieselmotor van het type EA189 met een vermogen van 77 kW.

Verwerende partij is de moedermaatschappij van het VW-concern met hoofdzetel in Duitsland. In de herfst van 2015 is zij wereldwijd in opspraak geraakt door het zogenoemde „emissieschandaal met dieselvoertuigen".

Concreet beantwoordt het litigieuze voertuig [OMISSIS] aan de navolgende (relevante) gegevens: **[Or. 3]**

Merk:	Volkswagen VW
[OMISSIS]	[OMISSIS]
Aandrijving:	dieselmotor
[OMISSIS]	[OMISSIS]
Emissienorm:	Euro 5
Emissiegedrag volgens:	566/2011F
CO:	0,1354
NOx:	0,1362
(T) HC+NOx:	0,1666
[OMISSIS]	[OMISSIS]
Gemiddeld brandstofverbruik:	4,5 1/100 km (CO2 119 g/km)

Het litigieuze voertuig is uitgerust met een zogenoemde uitlaatgasrecirculatieklep (hierna: „**EGR-klep**"), een emissiebeheersingssysteem dat in de motor dan wel in het voertuig is ingebouwd. Het litigieuze voertuig beschikt over een emissienabehandelingssysteem met een deeltjesfilter, maar niet over een NOx-nabehandelingssysteem [OMISSIS]. De uitlaatgassen (hierna volgt een zeer vereenvoudigde beschrijving) worden door de EGR-klep van het motoruitlaatsysteem teruggevoerd naar het motorinlaatsysteem om daar een deel van de verse lucht te vervangen. Hierdoor daalt de piektemperatuur van de verbranding en wordt het verbrandingsproces vertraagd, hetgeen lagere NOx-emissies in de hand werkt. De NOx-uitstoot wordt ook beïnvloed door het inspuittijdstip en de inspuitduur, alsook door het ontwerp van de motor. Bij ontbreken van dan wel uitgeschakelde EGR-klep kan het litigieuze voertuig niet voldoen aan de NOx-grenswaarde van verordening nr. 715/2007. De EGR-klep is een onderdeel van de motor.

Geanonimiseerde versie

De fabrikant van het litigieuze voertuig heeft niet alleen in dat voertuig maar ook in alle andere voertuigen van deze serie die met de EA189 motor zijn uitgerust, software ingebouwd die voorziet in een **modus 0 (rijmodus)** en een **modus 1 (NEDC)**. [OMISSIS]

Wanneer het litigieuze voertuig in bedrijf wordt genomen, bevindt het zich altijd in modus 1 **[Or. 4]** (NEDC). Wanneer de software de testomgeving herkent, dat wil zeggen de werking van het litigieuze voertuig in het kader van de NEDC, blijft het litigieuze voertuig in modus 1 (NEDC). Wanneer de software herkent dat het litigieuze voertuig buiten de NEDC-toleranties (afwijkingen van het snelheidsprofiel met +/- 2 km/u of +/- 1 s) wordt voortbewogen, schakelt het litigieuze voertuig om naar modus 0 (rijmodus). Dit proces wordt aangeduid met de begrippen „**omschakellogica**", „sprongfunctie" of „manipulatiesoftware". In modus 0 (rijmodus) wordt de recirculatieverhouding van de uitlaatgassen, dat wil zeggen de hoeveelheid teruggevoerde uitlaatgassen, verminderd en wijzigen ook het inspuittijdstip en de inspuitduur. Wanneer het litigieuze voertuig in modus 0 (rijmodus) in de NEDC-testomgeving wordt voortbewogen, overschrijdt het de NOx-grenswaarden van verordening nr. 715/2007. Aangezien het litigieuze voertuig zich in werkelijke rijomstandigheden vrijwel uitsluitend in modus 0 (rijmodus) bevindt, worden ook dan de NOx-grenswaarden niet nageleefd.

Deze omschakellogica werd aan het licht gebracht in een brief van het United States Environmental Protection Agency („**EPA**") van 18 september 2015 waarin de – in de voor de Amerikaanse markt bestemde – voertuigen van de fabrikant ingebouwde omschakellogica voor het eerst werd beschreven en als onwettig werd aangemerkt. Er kan niet worden achterhaald of en in hoever de motor en de motorbesturingssoftware van het litigieuze voertuig verschillen van het motorontwerp en de besturingssoftware van de voertuigen die de fabrikant voor de Amerikaanse markt heeft geproduceerd. [OMISSIS]

Het voertuig is technisch veilig en rijklaar en kan bijgevolg (in zoverre) zonder beperkingen op de weg worden gebruikt.

Bij haar aankoop heeft verzoekende partij veel belang gehecht aan het verwerven van een dieselvoertuig met een zuinig verbruik. [OMISSIS] Had verzoekende partij geweten dat het litigieuze voertuig wegens de manipulatiesoftware niet aan de wettelijke vereisten voldeed, zou zij het litigieuze voertuig niet hebben gekocht.

[OMISSIS]

Bij brief van 8 oktober 2015 van **[Or. 5]** Intercar Austria GmbH, de Oostenrijkse hoofdimporteur van VW-voertuigen, is verzoeker ervan in kennis gesteld dat revisiewerkzaamheden aan het litigieuze voertuig noodzakelijk zijn en dat de fabrikant de kosten zal dragen van alle daartoe vereiste herstelwerkzaamheden aan het voertuig. Uit de globale context van deze brief kan worden opgemaakt dat de in de typegoedkeuring vermelde NOx-waarden afwijken van de reële waarden.

Geanonimiseerde versie

Verzoekende partij is bovendien uitgenodigd om een **update** te laten installeren die de omschakellogica verwijdert. Deze door de fabrikant ontwikkelde update is vervolgens in het litigieuze voertuig geïnstalleerd.

Na deze update is de EGR-klep, dus een onderdeel dat op de emissies van invloed kan zijn, zo ontworpen dat deze klep de recirculatieverhouding van de uitlaatgassen derwijze regelt dat slechts tussen 15 en 33 graden Celsius en alleen onder 1 000 meter hoogte een emissiearme werking is gewaarborgd en deze verhouding buiten dit temperatuurvenster binnen een bereik van 10 graden Celsius – en boven 1 000 meter hoogte binnen een interval van 250 meter – lineair tot 0 [OMISSIS] wordt herleid (dit proces wordt hierna kortweg aangeduid met „**thermovenster**"). Eens de recirculatieverhouding van de uitlaatgassen tot 0 is herleid, neemt de NOx-uitstoot toe en overschrijdt hij de grenswaarden van verordening nr. 715/2007. De update zorgt ook voor andere aanpassingen die – in vergelijking tot voorheen – tot een gewijzigd emissiegedrag leiden. Bij gebrek aan informatie over deze update kunnen deze aanpassingen – op het genoemde thermovenster na – echter niet worden geïdentificeerd.

Er kan niet worden vastgesteld dat het thermovenster noodzakelijk is om de motor tegen schade te beschermen. Er kan niet worden vastgesteld dat de update een nadelige invloed heeft op het verbruik, de roetproductie, het vermogen en de totale kilometrageprestaties van het voertuig. Er kan niet worden vastgesteld dat bij een installatie van de update waarbij het thermovenster achterwege wordt gelaten, de bepalingen van artikel 4, lid 2, van verordening nr. 715/2007 inzake de duurzaamheid van het emissiebeheersingssysteem niet (kunnen) worden nageleefd. In Oostenrijk bedraagt de temperatuur gedurende het grootste deel van het jaar minder dan 15 graden Celsius. Er kan niet worden vastgesteld dat de marktwaarde van het voertuig vermindert na de installatie van de update.

Het Duitse Kraftfahrt-Bundesamt (Duits federaal bureau voor het motorvoertuigenverkeer; hierna: „**KBA**") [OMISSIS] heeft toelating gegeven voor een technische aanpassing – in feite de update – en (bijgevolg) de typegoedkeuring niet ingetrokken. Tegelijk heeft het KBA (deels in juridisch opzicht) vastgesteld dat (i) geen sprake is van een verboden omschakellogica, (ii) de bestaande omschakellogica aan te merken is als toegestaan, (iii) aan de emissiegrenswaarden en de andere vereisten is voldaan, (iv) de oorspronkelijk door de fabrikant opgegeven brandstofverbruiksgegevens en CO2-emissiewaarden door een technische dienst zijn bevestigd **[Or. 6]** en (v) het bestaande motorvermogen, het maximumkoppel en de bestaande geluidsemissiewaarden ongewijzigd zijn gebleven. Het KBA is niets bekend over de software die de fabrikant voor de update heeft gebruikt, aangezien het niet heeft gevraagd om deze software te overleggen. Er kan niet worden vastgesteld welke (verdere) informatie in het bezit was van het KBA op het tijdstip waarop toelating voor de update werd verleend en de bovenstaande vaststellingen werden gedaan.

Geanonimiseerde versie

II. Beoordeling en relevantie van de bewijzen:

Of en in hoeverre verdere instructiemaatregelen noodzakelijk zijn, is ook afhankelijk van de te beantwoorden vragen van Unierecht. Wat deze vragen en de relevantie ervan voor de nationale procedure betreft, is de verwijzende rechter van mening dat de feiten in het hoofdgeding voldoende vaststaan.

[OMISSIS] [nadere informatie over de genomen instructiemaatregelen]

III. Aangevoerde bepalingen van Unierecht

Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2007 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie (hierna: „verordening nr. 715/2007") bepaalt onder meer als volgt:

Overweging 15: **[or 7]**

De Commissie moet regelmatig nagaan of de Europese rijcyclus „New European Drive Cycle" – de testprocedure die ten grondslag ligt aan de verordeningen betreffende EG-typegoedkeuring met betrekking tot emissies – aan herziening toe is. Het kan nodig zijn de testcycli te actualiseren of te vervangen naar aanleiding van wijzigingen in de voertuigspecificaties en het rijgedrag. Herzieningen kunnen nodig zijn om ervoor te zorgen dat de emissies in reële omstandigheden overeenstemmen met de emissies die bij de typegoedkeuring worden gemeten. Voorts moet worden overwogen om draagbare emissiemeetsystemen te gebruiken en het „not-to-exceed"-regelgevingsconcept in te voeren.

Artikel 5:

1. De fabrikanten rusten hun voertuigen zo uit dat de onderdelen die van invloed kunnen zijn op de emissies zodanig ontworpen, geconstrueerd en gemonteerd zijn dat het voertuig onder normale gebruiksomstandigheden aan deze verordening en de uitvoeringsmaatregelen ervan kan voldoen.

2. Het gebruik van manipulatie-instrumenten die de doelmatigheid van de emissiecontrolesystemen verminderen, is verboden. Dit verbod geldt niet indien:

a) het instrument nodig is om de motor te beschermen tegen schade of ongevallen en om de veilige werking van het voertuig te verzekeren;

b) het instrument slechts functioneert als de motor gestart wordt, of

c) de omstandigheden in belangrijke mate zijn meegenomen in de testprocedures voor de controle van de verdampingsemissies en de gemiddelde uitlaatemissies.

Geanonimiseerde versie

Voor het litigieuze voertuig gelden de emissiegrenswaarden als gespecificeerd in tabel 1 (Euro 5) van bijlage 1 bij verordening nr. 715/2007.

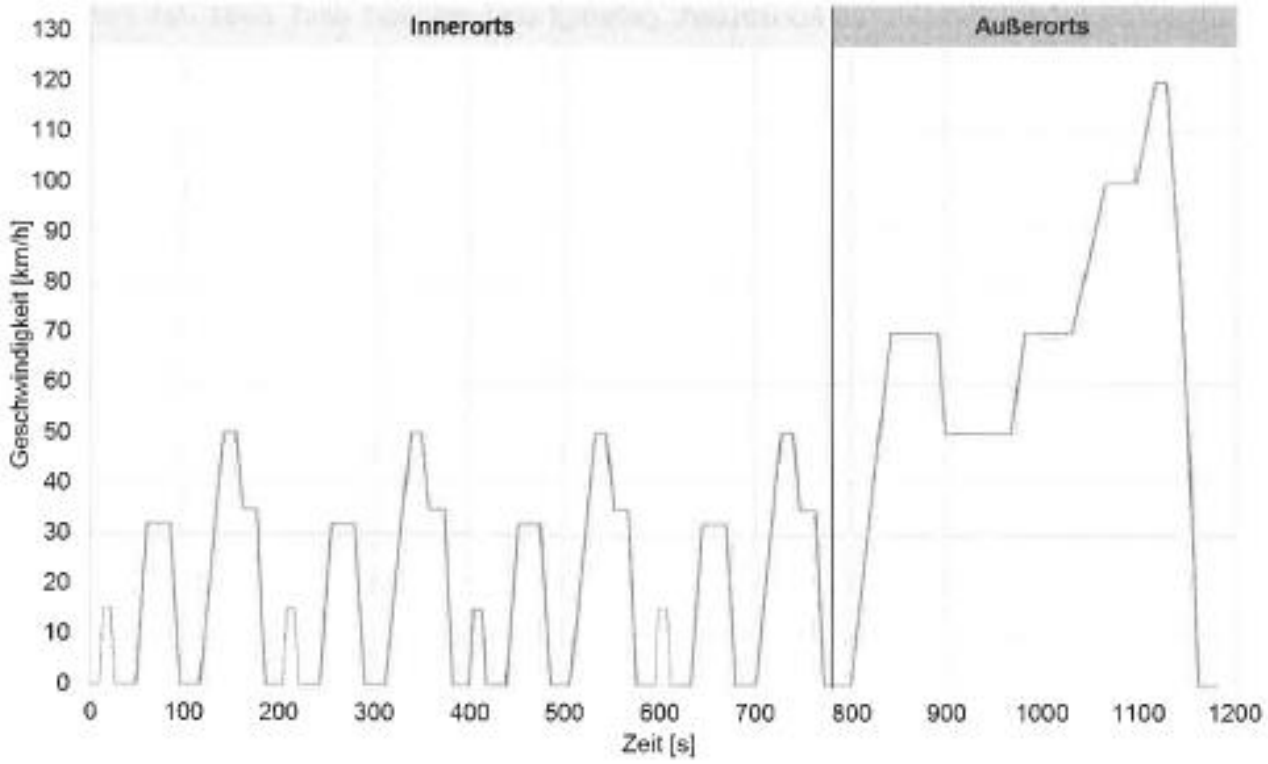
In het kader van de toelatingsprocedure moeten deze waarden voor het litigieuze voertuig worden vastgesteld aan de hand van de zogenoemde test van type 1 als beschreven in bijlage III bij verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie van 18 juli 2008 tot uitvoering en wijziging van verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie (hierna: „verordening nr. 692/2008”).

Wat de technische voorschriften aangaat, wordt in punt 3.1. van bijlage III bij verordening nr. 692/2008 verwezen naar aanhangsel 4 van VN/ECE-reglement nr. 83. Dit aanhangsel 4 beschrijft **[Or. 8]** hoe de test van type 1 overeenkomstig punt 5.3.1. van VN/ECE-reglement nr. 83 moet worden uitgevoerd, waarbij bijlage 1 bij dit aanhangsel 4 de testcyclus vaststelt die bij deze test moet worden nageleefd.

In de onderhavige beslissing en ook in het algemeen wordt deze testcyclus aangeduid met „nieuwe Europese rijcyclus” of kortweg „NEDC”. Overeenkomstig punt 5.3.1. van VN/ECE-reglement nr. 83 moet het voertuig gedurende 19 minuten en 40 seconden (= 1 180 seconden) op een rollenbank worden getest. Daarbij wordt de NEDC afgelegd die uit twee delen bestaat: een „stadscyclus” (deel 1, punt 5.3.1.2.2. van VN/ECE-reglement nr. 83) en een „cyclus buiten de stad” (deel 2, punt 5.3.1.2.3. van VN/ECE-reglement nr. 83). Beide delen van de NEDC kunnen als volgt in één grafiek worden gevat:

Nieuwe Europese rijcyclus (NEFZ)

Geanonimiseerde versie



[OMISSIS]

Artikel 3, punt 9, van verordening nr. 692/2008 bepaalt als volgt:

De in bijlage VIII beschreven test van type 6 om emissies bij lage temperatuur te meten, is niet van toepassing op dieselvoertuigen.

Bij de aanvraag voor typegoedkeuring verstrekken de fabrikanten de goedkeuringsinstantie echter informatie waaruit blijkt dat het NOx-nabehandelingssysteem binnen 400 seconden na een **[Or. 9]** koude start bij –7 °C een voldoende hoge temperatuur bereikt om efficiënt te werken, zoals beschreven in de test van type 6.

De fabrikant verstrekt de goedkeuringsinstantie bovendien informatie over de werkingsstrategie van het uitlaatgasrecirculatiesysteem (EGR), inclusief de werking bij lage temperatuur.

Deze informatie moet een beschrijving van de eventuele effecten op de emissies bevatten.

De goedkeuringsinstantie verleent geen typegoedkeuring als uit de informatie onvoldoende blijkt dat het nabehandelingssysteem binnen de vooropgestelde tijd inderdaad een voldoende hoge temperatuur bereikt om efficiënt te werken.

Op verzoek van de Commissie verstrekt de goedkeuringsinstantie informatie over de prestaties van NOx-nabehandelingssystemen en het EGR-systeem bij lage temperatuur.

Geanonimiseerde versie

IV. Aangevoerde bepalingen van nationaal recht/belang van de prejudiciële vragen voor de beslechting van het hoofdgeding:

1. Betwisting van de koopovereenkomst wegens dwaling:

§ 871 van het Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch (Oostenrijks burgerlijk wetboek; hierna: „ABGB") bepaalt dat *„[i]ndien een partij in de door haar verstrekte of aan de andere partij meegedeelde informatie heeft gedwaald ten aanzien van de hoofdzaak of een wezenlijke eigenschap ervan, waarop de intentie hoofdzakelijk was gericht en tot uitdrukking werd gebracht, is deze partij niet gebonden indien de dwaling toe te rekenen is aan de wederpartij, op grond van de omstandigheden kennelijk door laatstgenoemde had moeten zijn opgemerkt, of nog tijdig werd rechtgezet."*

Deze regeling legt derhalve verschillende voorwaarden op. Is aan al deze voorwaarden voldaan en wordt dienaangaande een beroep op dwaling bij de rechter ingesteld, moet deze bij constitutief vonnis beslissen om de overeenkomst ex tunc te vernietigen. Hierna wordt afzonderlijk ingegaan op de voorwaarden die van belang zijn voor de prejudiciële beslissing:

1.1 Dwaling:

Uit de feiten kan worden opgemaakt dat verzoekende partij ervan is uitgegaan dat zij een voertuig heeft gekocht dat aan de wettelijke voorschriften (van Unierecht) voldoet. Uit de feiten blijkt voorts dat een omschakellogica is ingebouwd in het door verzoekende partij aangekochte litigieuze voertuig. Deze omschakellogica is in strijd met de bepalingen van verordening nr. 715/2007, met name met artikel 5 ervan. Dit volgt uit het feit dat zowel de EGR-klep als **[Or. 10]** het brandstofinjectiesysteem onderdelen zijn die van invloed kunnen zijn op de emissies en zodanig zijn ontworpen dat het voertuig alleen voldoet aan de bepalingen van verordening nr. 715/2007 en de uitvoeringsmaatregelen ervan wanneer het wordt onderworpen aan een test van type 1 overeenkomstig bijlage III bij verordening nr. 692/2008. Wanneer het voertuig onder normale rijomstandigheden wordt voortbewogen, worden beide onderdelen derwijze geregeld dat het niet langer voldoet aan verordening nr. 715/2007 en de uitvoeringsmaatregelen ervan.

Ook is geen sprake van een toegestaan manipulatie-instrument in de zin van artikel 5, lid 2, van verordening nr. 715/2007, aangezien – zoals verwerende partij allicht correct aanvoert – in casu geen gebruik is gemaakt van een dergelijk instrument [OMISSIS]. De softwareprogrammering is er daarentegen juist op gericht dat het litigieuze voertuig onder normale rijomstandigheden bij voorbaat niet is uitgerust om aan de bepalingen van verordening nr. 715/2007 (met name artikel 5, lid 1, ervan) te voldoen, zodat een (uitzonderlijke) desactivering van onderdelen die van invloed kunnen zijn op de emissies en dus de uitschakeling van een bedrijfsmodus die aan deze bepalingen voldoet, helemaal niet meer mogelijk is. Het litigieuze voertuig bevindt zich integendeel slechts uitzonderlijk

Geanonimiseerde versie

in een toestand [bedrijfsmodus 1 (NEDC)] die aan de voornoemde bepalingen voldoet.

Derhalve voldoet het litigieuze voertuig niet aan de wettelijke voorschriften (van Unierecht). Verzoekende partij is omtrent deze omstandigheid in dwaling gebracht, zodat aan deze voorwaarde is voldaan.

1.2 Relevante dwaling:

[OMISSIS] Op grond van het ABGB kan, [OMISSIS], een dwaling slechts onder relatief strikt omlijnde voorwaarden worden aangevoerd. Een dergelijke dwaling die tot vernietiging van de overeenkomst leidt, wordt doorgaans aangeduid met „relevant”.

[OMISSIS] In het onderhavige geval heeft verzoekende partij bij het sluiten van de overeenkomst de verwachting gekoesterd dat het litigieuze voertuig aan de wettelijke voorschriften (van Unierecht) voldeed. Zoals hierboven is vastgesteld, heeft het litigieuze voertuig deze verwachting niet ingelost. Concreet moet worden uitgemaakt of het hier naar de aard van de koopovereenkomst om een stilzwijgend overeengekomen eigenschap gaat. [OMISSIS] **[Or. 11]** [OMISSIS] [onderzoek naar de relevantie van de dwaling]. De dwaling [OMISSIS] is relevant.

1.3 Dwaling betreffende een wezenlijk aspect:

Van dwaling betreffende een wezenlijk aspect is sprake wanneer de verklarende partij zonder deze onjuiste informatie de overeenkomst niet zou hebben gesloten. Van dwaling betreffende een niet-wezenlijk aspect is alleen sprake wanneer de verklarende partij zonder deze onjuiste informatie de overeenkomst onder andere voorwaarden zou hebben gesloten. [OMISSIS]

Uit de feiten kan worden opgemaakt dat indien verzoekende partij had geweten dat het litigieuze voertuig wegens de manipulatiesoftware niet aan de wettelijke voorschriften voldeed, zij het litigieuze voertuig niet zou hebben gekocht.

Op grond van de hierboven geschetste juridische situatie moet derhalve worden vastgesteld dat het hier een dwaling betreffende een wezenlijk aspect betreft zoals hierboven bedoeld: er is een causaal verband tussen de dwaling en het sluiten van de overeenkomst. Wanneer aan alle overige voorwaarden is voldaan, moet de overeenkomst derhalve [ex tunc] worden vernietigd.

1.4 Beroep op dwaling:

Ondanks het feit dat de voorwaarden van de punten 1.1 tot en met 1.3 zijn vervuld, kan verzoekende partij de overeenkomst alleen betwisten indien aan één van de volgende voorwaarden is voldaan: (i) de dwaling is toe te rekenen aan de wederpartij, (ii) de dwaling had kennelijk door de wederpartij moeten zijn opgemerkt, (iii) de dwalende partij werd niet tijdig geïnformeerd of (iv) er is

Geanonimiseerde versie

sprake van een wederzijdse dwaling [OMISSIS]. [onderzoek naar de mogelijkheid van een beroep op dwaling] Op grond van de juridische beoordeling moet derhalve worden vastgesteld dat verzoekende partij de overeenkomst kan betwisten.

1.5 Voldoening:

Naar Oostenrijks recht kan de wederpartij van de dwalende de rechtsgevolgen van de dwaling afwenden door de dwalende in de positie te brengen waarin hij zou hebben verkeerd wanneer haar foute bewering juist was geweest, dat wil zeggen wanneer zij de overeenkomst toepast zoals de dwalende dacht dat hij haar had gesloten. De verklarende partij heeft dan niet langer een grief en heeft geen procesbelang meer. **[Or. 12]**

[OMISSIS] Verwerende partij argumenteert dat verzoekende partij in de hierboven beschreven juridische situatie niet langer procesbelang heeft door de installatie van de software en dat de overeenkomst derhalve niet moet worden vernietigd.

Verzoekende partij betoogt dat zij de installatie van de software niet betekent dat zij ieder procesbelang verliest. Ter motivering daarvan voert zij met name aan dat de omschakellogica eveneens als een verboden manipulatie-instrument is aan te merken.

Voor de beslechting van de onderhavige zaak moet de verwijzende rechter bijgevolg uitmaken of na de installatie van de update kan worden gewaagd van een technische oplossing die aan de Unierechtelijke voorschriften, met name van verordening nr. 715/2007 en van verordening nr. 692/2008, voldoet. Alleen wanneer dit het geval is, heeft de verzoekende partij geen procesbelang meer, moet de overeenkomst niet worden vernietigd of geen prijsvermindering worden toegekend en dient de vordering derhalve te worden afgewezen. [OMISSIS]

De geformuleerde vragen zijn bijgevolg van belang voor de beslechting van de onderhavige zaak.

V. Motivering van de prejudiciële verwijzing:

De respectieve prejudiciële vragen werden gesteld omdat in de onderhavige context geen (vaste) rechtspraak van het Hof beschikbaar is over de uitlegging van artikel 5, lid 1, van verordening nr. 715/2007. [OMISSIS]

In Oostenrijk zijn bij een groot aantal rechters gelijksoortige vorderingen aangebracht. [OMISSIS] Uit deze procedures is tevens gebleken dat ook rechters van andere lidstaten zich thans over dit onderwerp **[or. 13]** moeten buigen. De gestelde vragen zouden dan ook rechtsgevolgen voor de gehele Europese Unie kunnen hebben.

Geanonimiseerde versie

[OMISSIS]

Landesgericht Eisenstadt,

[OMISSIS]

Eisenstadt, 29 januari 2020

[OMISSIS]

Geanonimiseerde versie