



Datum van inontvangstneming : 22/08/2018

Zaak C-466/18

Samenvatting van het verzoek om een prejudiciële beslissing overeenkomstig artikel 98, lid 1, van het Reglement voor de procesvoering van het Hof van Justitie

Datum van indiening:

17 juli 2018

Verwijzende rechter:

Landesgericht Linz (rechter in eerste aanleg Linz, Oostenrijk)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

9 juli 2018

Verzoekende partij:

DS

Verwerende partij:

Porsche Inter Auto GmbH & Co KG

Voorwerp van de procedure in het hoofdgeding

Ontbinding van de koopovereenkomst over een nieuwe auto met dieselmotor wegens niet-naleving van de voorgeschreven uitstootwaarden

Voorwerp en rechtsgrondslag van het prejudiciële verzoek

Uitlegging van het Unierecht, artikel 267 VWEU

Prejudiciële vragen

- 1) 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 per 10 graden Celsius en boven 1 000 meter hoogte per 250 meter lineair tot 0 wordt herleid, met als resultaat dat de NO_x-uitstoot de grenswaarden van verordening nr. 715/2007 overschrijdt?

- 2) Is het voor de beoordeling van de eerste vraag van belang of de in de eerste vraag bedoelde uitrusting van het voertuig noodzakelijk is om de motor tegen schade te beschermen?
- 3) Is het voor de beoordeling van de tweede vraag verder van belang of het onderdeel van de motor dat tegen schade moet worden beschermd, de uitlaatgasrecirculatieklep is?
- 4) Is het voor de beoordeling van de eerste vraag van belang of de in de eerste vraag bedoelde uitrusting van het voertuig reeds bij de bouw van het voertuig werd geïnstalleerd dan wel of de in de eerste vraag 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?
- 5) Dient artikel 3, lid 6, 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 aldus te worden uitgelegd dat sprake is van een gebrek aan overeenstemming van niet geringe betekenis wanneer een koopovereenkomst over een voertuig werd gesloten op grond waarvan een voertuig moet worden geleverd dat aan de wettelijke (Unierechtelijke) bepalingen beantwoordt, en in het voertuig een omschakellogica is ingebouwd die derwijze is geregeld dat wanneer het voertuig in gebruik wordt genomen, het zich in een modus 1 bevindt en wanneer de software de testomgeving – dat wil zeggen de werking van het voertuig in het kader van de [New European Drive Cycle (NEDC)] – herkent, het voertuig in modus 1 (NEDC) blijft maar wanneer de software vaststelt dat het voertuig buiten de NEDC-toleranties (afwijkingen van het snelheidsprofiel van +/- 2 km/u respectievelijk +/- 1 seconde) wordt voortbewogen, het voertuig naar modus 0 (rijmodus) wordt omgeschakeld waarbij de uitlaatgasrecirculatieklep derwijze wordt geregeld dat de grenswaarden van verordening nr. 715/2007 niet meer kunnen worden nageleefd, waarbij deze regeling zodanig snel plaatsvindt dat het voertuig uiteindelijk haast uitsluitend in modus 0 wordt voortbewogen?

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, in het bijzonder artikel 5

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

Reglement nr. 83 van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (VN/ECE) – Uniforme voorschriften voor de goedkeuring van voertuigen met betrekking tot de emissie van verontreinigende stoffen overeenkomstig de aan de motorbrandstof gestelde eisen

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, in het bijzonder artikel 3

Aangevoerde bepalingen van nationaal recht

Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch (Oostenrijks burgerlijk wetboek; hierna: „ABGB”), in het bijzonder § 932

Korte weergave van de feiten en van de procedure

- 1 Op 17 april 2015 heeft verzoeker – een consument – bij verweerster een nieuwe VW Tiguan TDI BMT gekocht voor de prijs van 40 000 EUR. Het voertuig wordt aangedreven door een dieselmotor van het type EA189. Op het tijdstip van de sluiting van de mondelinge behandeling had verzoeker het voertuig nog steeds in gebruik. Het voertuig had op dat ogenblik een kilometerstand van 33 467 km en een marktwaarde van 23 200 EUR. Verweerster is een autohandelaar in de rechtsvorm van een Oostenrijkse GmbH & Co KG.
- 2 Het voertuig voldoet volgens zijn EG-typegoedkeuring aan de Euro 5 emissienorm. Het is uitgerust met een uitlaatgasrecirculatieklep en beschikt niet over een NOx-nabehandelingssysteem. De uitlaatgassen worden van het motoruitlaatsysteem teruggevoerd naar het motorinlaatsysteem om daar een deel van de verse lucht te vervangen, wat tot een lagere NOx-uitstoot leidt. De NOx-uitstoot wordt ook beïnvloed door het inspuittijdstip en de inspuitduur. Zonder een werkende uitlaatgasrecirculatieklep kan het voertuig niet voldoen aan de NOx-grenswaarde van verordening nr. 715/2007 (in casu 180 mg/km). De uitlaatgasrecirculatieklep is een onderdeel van de motor.

- 3 In het kader van de toelatingsprocedure voor het voertuigtype wordt de naleving van de emissiegrenswaarden overeenkomstig VN/ECE-reglement nr. 83 vastgesteld op een rollenbank met een bepaalde rijcyclus [New European Drive Cycle (nieuwe Europese rijcyclus) – NEDC]. Volgens artikel 5, lid 1, van verordening nr. 715/2007 moet de fabrikant het voertuig zo uitrusten 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.
- 4 Voertuigen van de betrokken reeks met het EA189 motortype beschikken over software die voorziet in een modus 0 (rijmodus) en een modus 1 (NEDC). Wanneer het voertuig in bedrijf wordt genomen, bevindt het zich steeds in modus 1. Wanneer de software de testomgeving herkent, dat wil zeggen de werking van het voertuig in het kader van de NEDC, blijft het voertuig in modus 1. Wanneer de software herkent dat het voertuig buiten de NEDC-toleranties (afwijkingen van het snelheidsprofiel met +/- 2 km/u) wordt voortbewogen, schakelt het voertuig om naar modus 0 (rijmodus). Dit proces wordt aangeduid met de begrippen „omschakellogica“ of „manipulatiesoftware“. In modus 0 wordt de recirculatieverhouding van de uitlaatgassen verminderd en wijzigen ook het inspuitstip en de inspuitduur. Wanneer het voertuig in modus 0 in de NEDC testomgeving wordt voortbewogen, overschrijdt het de NOx-grenswaarden van verordening nr. 715/2007. Aangezien het voertuig zich in werkelijke rijomstandigheden vrijwel uitsluitend in modus 0 bevindt, worden ook dan de NOx-grenswaarden niet nageleefd.
- 5 Het voertuig is technisch veilig en rijklaar en kan bijgevolg (in zoverre) zonder beperkingen op de weg worden gebruikt. Bij zijn aankoop heeft verzoeker veel belang gehecht aan het verwerven van een dieselveertuig met een zuinig verbruik. Hij is ervan uitgegaan dat hij een voertuig verwerft dat aan de wettelijke (Unierechtelijke) bepalingen beantwoordt. Het voertuig werd aangeprezen als milieuvriendelijk omdat het met de „Bluemotion“ technologie is uitgerust.
- 6 Bij brief van 8 oktober 2015 van de hoofdimporteur van VW-voertuigen is verzoeker ervan in kennis gesteld dat revisiewerkzaamheden aan het 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. Verzoeker is vervolgens herhaaldelijk uitgenodigd om een door de fabrikant ontwikkelde update te laten installeren die de omschakellogica verwijdert.
- 7 De update zorgt ervoor dat de recirculatieverhouding van de uitlaatgassen derwijze wordt geregeld 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 per 10 graden Celsius – en boven 1 000 meter hoogte per stijging met 250 meter – lineair tot 0 wordt herleid. Eens de

recirculatieverhouding van de uitlaatgassen tot 0 is herleid, neemt de NO_x-uitstoot toe en overschrijdt hij de grenswaarden van verordening nr. 715/2007.

- 8 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. De prijzen van gebruikte auto's met een dieselmotor zijn na het bekend worden van het zogenoemde emissieschandaal nagenoeg stabiel gebleven. Pas nadat bekend werd dat in een aantal Duitse steden een inrijverbod zou kunnen worden uitgevaardigd, is de prijs van gebruikte dieselauto's gedaald.
- 9 Het Duitse Kraftfahrt-Bundesamt (Duits federaal bureau voor het motorvoertuigenverkeer; hierna: „KBA”) heeft bij brief van 15 oktober 2015 een terugroeping bevolen. In 2016 heeft het toelating gegeven voor een technische aanpassing – in feite de update – en (bijgevolg) de typegoedkeuring niet ingetrokken.

Voornaamste argumenten van de partijen in het hoofdgeding

- 10 Verzoeker voert aan dat zijn vertrouwen in het vermeende kwaliteitsproduct is geschonden. Het voertuig vertoont een gebrek omdat het is uitgerust met een niet-toegestaan manipulatie-instrument. Hij heeft bijgevolg een vergissing begaan en is bedrieglijk misleid. Op grond hiervan heeft hij het recht om de ontbinding van de koopovereenkomst te vorderen. Verzoeker steunt zijn vordering „subsidiar” op zijn recht op vrijwaring, en concreet op de argumenten dat het gebrek aan overeenstemming onmogelijk te verhelpen valt en dat het gebrek niet van geringe betekenis is. De door verweerster voorgestelde herstelling verhelpt dit gebrek niet respectievelijk brengt het goed niet in overeenstemming met de overeenkomst, aangezien de werking van de update („thermovenster“) niet is toegestaan in de zin van artikel 5 van verordening nr. 715/2007.
- 11 Verweerster wijst deze argumenten af. In het bijzonder heeft het Duitse KBA vastgesteld dat alle voertuigen met de betrokken dieselmotor tot nader order technisch veilig en rijklaar zijn en zonder beperkingen op de weg kunnen worden gebruikt. Zo al sprake is van een gebrek, kan dit worden hersteld.

Korte uiteenzetting van de motivering van de verwijzing

Betwisting van de koopovereenkomst wegens dwaling

- 12 Naar Oostenrijks recht kan verzoeker de koopovereenkomst betwisten wegens dwaling. De wederpartij van de dwalende kan de rechtsgevolgen van de dwaling echter afwenden door de dwalende in de positie te brengen waarin hij zou hebben verkeerd wanneer haar foutieve bewering juist was geweest („Klaglosstellung” [het wegnemen van de grondslag voor een vordering]). In het geval van een dwaling over het feit dat het voorwerp van de koopovereenkomst geen gebreken vertoont, kan de ontbinding van de koopovereenkomst worden afgewend, aangezien de dwalende in dat geval het herstellen moet aanvaarden. Dit vereist evenwel dat de dwaling hiermee wordt „rechtgezet“, dat wil zeggen dat de dwalende daadwerkelijk hetgeen verkrijgt dat hij geloofde te zullen verkrijgen, en dat bijgevolg de grondslag van zijn grief wegvalt.
- 13 Derhalve is het voor de verwijzende rechter noodzakelijk om te vernemen of de update aan te merken is als een constructieonderdeel dat aan de Unierechtelijke bepalingen en in het bijzonder aan verordening nr. 715/2007 en verordening nr. 692/2008 beantwoordt. Alleen wanneer dit het geval is, is verzoeker gevrijwaard. De geformuleerde vraag is bijgevolg van belang voor de beslechting van de onderhavige zaak.

Vrijwaring

- 14 Het voertuig vertoont een gebrek in de zin van het ABGB. Tussen de vormen van vrijwaring van § 932, ABGB en die welke waarin richtlijn 1999/44/EG voorziet, bestaan inhoudelijk geen verschillen. De wetgever heeft ook de in de richtlijn vastgestelde volgorde van vormen van genoegdoening overgenomen. Volgens artikel 3, lid 3, van de richtlijn heeft de consument „in eerste instantie” het recht om het kosteloze herstel of de kosteloze vervanging van de goederen te verlangen. Het recht om een passende prijsvermindering of een ontbinding van de koopovereenkomst te verlangen, wordt slechts „in tweede instantie” en alleen onder welomlijnde voorwaarden toegekend.
- 15 Met herstel wordt bedoeld op het in overeenstemming brengen met de koopovereenkomst. In het onderhavige geval gaat het herstel gepaard met een „update“ van het motormanagement waarin het „thermovenster“ wordt geïnstalleerd. De verwijzende rechter dient – uitgaande van de geldende rechtssituatie volgens welke verzoeker alleen het herstel moet laten uitvoeren indien dit doelmatig is – uit te maken of het thermovenster aan te merken is als een constructieonderdeel dat aan de Unierechtelijke bepalingen en in het bijzonder aan de bepalingen van verordening nr. 715/2007 en verordening nr. 692/2008 beantwoordt. Alleen wanneer dit het geval is, moet verzoeker het herstel laten uitvoeren. In het andere geval (wanneer het gebrek aan overeenstemming als van niet geringe betekenis in de zin van § 932, lid 4, ABGB respectievelijk niet als „een gebrek aan overeenstemming van geringe betekenis” in de zin van artikel 3,

lid 6, van richtlijn 1999/44 kan worden aangemerkt) moet de koopovereenkomst worden ontbonden en dient de klacht in beginsel te worden ingewilligd. De geformuleerde vraag is bijgevolg van belang voor de beslechting van de onderhavige zaak.

- 16 Volgens § 932, lid 4, ABGB heeft de verkrijger, wanneer het herstel en de vervanging onmogelijk zijn of de vervreemder onevenredig veel zouden kosten, recht op een prijsvermindering of, voor zover geen sprake is van een gebrek aan overeenstemming van geringe betekenis, recht op ontbinding van de koopovereenkomst. Volgens artikel 3, lid 6, van richtlijn 1999/44 kan de consument bij een gebrek aan overeenstemming van geringe betekenis niet verlangen dat de koopovereenkomst wordt ontbonden. Derhalve dient de verwijzende rechter uit te maken of de omschakellogica aan te merken is als een gebrek van niet geringe betekenis. § 932, lid 4, eerste volzin, ABGB dient daarbij richtlijnconform te worden uitgelegd. De geformuleerde vraag is bijgevolg van belang voor de beslechting van de onderhavige zaak.
- 17 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.