

**Sag C-663/19****Sammendrag af anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 98, stk. 1, i Domstolens procesreglement****Dato for indlevering:**

6. september 2019

**Forelæggende ret:**

Landgericht Gera (Tyskland)

**Afgørelse af:**

30. august 2019

**Sagsøger:**

MM

**Sagsøgt:**

Volkswagen AG

**Hovedsagens genstand**

Erstatningskrav om tilbageførsel af købsaftalen for en brugt bil, i hvilken der er monteret en ulovlig manipulationsanordning – fabrikantens ansvar – pligt til at vedlægge en typeattest – beskyttelse af slutkunden – modregning af en godtgørelse for benyttelse i tabet

**Genstand og retsgrundlag for forelæggelsen**

Fortolkning af EU-retten, artikel 267 TEUF

**Præjudicielle spørgsmål**

1. Skal §§ 6, stk. 1, og 27, stk. 1, i Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (bekendtgørelse om EF-godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, herefter »EG-FGV«) henholdsvis

artikel 18, stk. 1, og artikel 26, stk. 1, i direktiv 2007/46/EF fortolkes således, at fabrikanten tilsidesætter sin pligt til at udstede en gyldig attest i henhold til § 6, stk. 1, i EG-FGV (henholdsvis sin pligt til i henhold til artikel 18, stk. 1, i direktiv 2007/46/EF at vedlægge en typeattest), når han har monteret en ulovlig manipulationsanordning som omhandlet i artikel 5, stk. 2, og artikel 3, nr. 10), i forordning (EF) nr. 715/2007 i køretøjet, og markedsføring af et sådant køretøj er i strid med forbuddet mod at markedsføre et køretøj uden gyldig typeattest som omhandlet i EG-FGV's § 27, stk. 1 (henholdsvis med forbuddet mod at sælge uden gyldig typeattest som omhandlet i artikel 26, stk. 1, i direktiv 2007/46/EF)?

I bekræftende fald:

1a. Har EG-FGV's §§ 6 og 27 henholdsvis artikel 18, stk. 1, artikel 26, stk. 1, og artikel 46 i direktiv 2007/46/EF til formål også at beskytte slutkunden og – i tilfælde af videresalg på brugtvoغنsmarkedet – navnlig den efterfølgende bilkøber, også med hensyn til dennes dispositionsfrihed og formue? Hører en bilkøbers erhvervelse af en brugt bil, som er blevet markedsført uden gyldig typeattest, til den gruppe af risici, som disse bestemmelser blev udstedt for at afværge?

2. Har artikel 5, stk. 2, i forordning (EF) nr. 715/2007 til formål også at beskytte slutkunden og – i tilfælde af videresalg på brugtvoغنsmarkedet – navnlig den efterfølgende bilkøber, også med hensyn til dennes dispositionsfrihed og formue? Hører en bilkøbers erhvervelse af en brugt bil, i hvilken der er monteret en ulovlig manipulationsanordning, til den gruppe af risici, som denne bestemmelse blev udstedt for at afværge?

3. Skal EG-FGV's §§ 6 og 27 henholdsvis artikel 18, stk. 1, artikel 26, stk. 1, og artikel 46 i direktiv 2007/46/EF og artikel 5, stk. 2, i forordning (EF) nr. 715/2007 fortolkes således, at modregningen af en godtgørelse for den faktiske brug af køretøjet i slutkundens skade i tilfælde af overtrædelse af disse bestemmelser bortfalder helt eller delvist (i givet fald: på hvilken måde eller i hvilket omfang?), hvis slutkunden kan forlange og forlanger ophævelse af købekontrakten for bilen på grund af denne overtrædelse? Ændrer det ved fortolkningen, hvis overtrædelsen er kombineret med en vildledning af godkendelsesmyndighederne og slutkunden om, at alle godkendelsesbetingelser er opfyldt, og at det er lovligt at anvende køretøjet i trafikken uden begrænsninger, og overtrædelsen og vildledningen sker med henblik på at reducere omkostningerne og maksimere overskuddet gennem høje afsætningstal, idet man samtidig skaffer sig en konkurrencefordel på de intetanende kunders bekostning?

### **Anførte EU-retlige bestemmelser**

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (rammedirektiv): Artikel 18, stk. 1, artikel 26, stk. 1, artikel 46

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer: Artikel 3, nr. 10), artikel 5, stk. 2

Kommissionens forordning (EF) nr. 385/2009 af 7. maj 2009 om erstatning af bilag IX til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (rammedirektiv): Bilag

### **Anførte nationale bestemmelser**

Bekendtgørelse om EF-godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (»EG-FGV«): §§ 6, 27

Bürgerliches Gesetzbuch (borgerlig lovbog, herefter »BGB«): §§ 31, 823, stk. 2, 826

Strafgesetzbuch (straffeloven, herefter »StGB«): § 263, stk. 1

### **Kort fremstilling af de faktiske omstændigheder og retsforhandlingerne i hovedsagen**

- 1 Sagsøgeren købte den 13. maj 2015 en brugt personbil Seat Alhambra 2.0 TDI med en kilometerstand på »ca. 11 600« af en automobilforhandler for 26 400 EUR.
- 2 Personbilen er forsynet med en motor af type EA-89, som er leveret af sagsøgte. Motorens oprindelige software bidrog til at optimere emissionsværdierne for kvælstof i myndighedernes kontrolprocedure, idet motoren har et udstødningsrecirkulationssystem med to driftsmodi. Modus 1 er en kvælstofoptimeret modus med en relativt høj udstødningsrecirkulationsrate, mens modus 0 er en partikeloptimeret modus, hvor udstødningsrecirkulationsraten er lavere. Motorstyreenhedens software registrerer, om køretøjet befinder sig i den almindelige vejtrafik eller på en teknisk prøvestand med henblik på at måle emissionsværdierne. Under testcyklussen henholdsvis testen på prøvestanden afspiller den indbyggede software under kvælstofudstødningen motorprogrammet modus 1, hvorigennem der opnås lavere nitrogenoxidværdier, og de ved lov foreskrevne udstødningsværdier samt grænseværdierne for nitrogenoxid i henhold til Euro 5-udstødningsnormen overholdes. Under virkelige kørselsbetingelser i vejtrafikken drives bilen derimod i modus 0. De emissionsværdier, der opstår i denne forbindelse, stemmer ikke overens med de værdier, som sagsøgte som producent af denne bil har angivet i typeattesten.

- 3 Manipulationsanordningen blev fra sagsøgtes side udviklet og monteret og de således manipulerede motorer leveret til koncernens datterselskaber med direktionens kendskab og efter dennes anordning, eller blev i det mindste tolereret af denne, og dette skete med det formål på slutkundernes bekostning at sænke sagsøgtes egne omkostninger, at maksimere overskuddet gennem en massiv afsætning samt at skaffe sig en konkurrencefordel i forhold til konkurrerende bilfabrikanter. Ikke kun kunne det forudses, at koncernens datterselskaber ville anvende den manipulerede motor og videresælge personbilerne til kunderne, tværtimod var dette ligefrem hensigten og formålet med denne adfærd hos de involverede medarbejdere hos sagsøgte. Den i denne forbindelse nødvendige vildledning af de intetanende godkendelsesmyndigheder og slutkunder om, at der fandtes en sådan manipulationsanordning, og at lovens udstødningsbestemmelser faktisk ikke blev overholdt, var en del af den samlede plan.
- 4 Sagsøgeren, som således var blevet vildledt (af sin aftalepartner som instrument for sagsøgte), købte bilen for at benytte den i den offentlige vejtrafik. Sagsøgeren ville ikke have købt bilen, hvis han havde vidst, at de materielle godkendelseskrav ikke er opfyldt, og at der derfor er risiko for, at han (på sigt) ikke kan anvende bilen til dette formål, fordi den bliver taget ud af drift. Køberen har benyttet bilen siden købet.

#### **De væsentligste argumenter, der anføres af hovedsagens parter**

- 5 Sagsøgeren forlanger af sagsøgte tilbagebetaling af købsprisen for personbilen. Han er af den opfattelse, at der ikke skal trækkes en godtgørelse for de kilometer, han har kørt, fra købsprisen.
- 6 Sagsøgte gør gældende, at den anvendte software er en rent intern motorisk foranstaltning. Desuden er grænseværdierne under faktisk kørsel ikke afgørende, da lovgiver har besluttet sig for at måle grænseværdierne under laboratoriebetingelser.

#### **Kort fremstilling af begrundelsen for forelæggelsen**

- 7 Den forelæggende ret har prøvet, om sagsøgte har et ansvar uden for kontraktforhold som omhandlet i BGB's § 826.
- 8 Den forelæggende ret har for det første konstateret, at der i den omtvistede personbil er monteret en ulovlig manipulationsanordning som omhandlet i artikel 5, stk. 2, og artikel 3, nr. 10), i forordning nr. 715/2007. Den pågældende afgørelse fra motormyndigheden er endelig og har bindende virkning for den civile sag.
- 9 Spørgsmålet om, hvorvidt der derudover også foreligger en overtrædelse af EG-FGV's §§ 6, stk. 1, og 27, som er baseret på artikel 18, stk. 1, og artikel 26, stk. 1,

i direktiv 2007/46, afhænger af erklæringens indhold og betydningen af en typeattest, hvilket i Tyskland er omtvistet.

- 10 Ifølge én opfattelse er det ikke afgørende, om det konkrete køretøj lever op til lovens krav, men kun, om attesten udstedes af den rigtige fabrikant og henføres til den godkendte type, dvs. at attesten opfylder visse formelle krav, selv om den muligvis indholdsmæssigt er forkert. Derfor berører monteringen af en ulovlig manipulationsanordning ikke typeattestens gyldighed.
- 11 Ifølge den modsatte opfattelse indebærer en sådan attest samtidig en erklæring om, at køretøjet opfylder alle relevante gældende bestemmelser i EU, med den konsekvens, at typeattesten, hvis der er monteret en ulovlig manipulationsanordning, er urigtig og dermed ugyldig, og der derfor foreligger markedsføring uden gyldig attest (overtrædelse af EG-FGV's § 27, stk. 1) samt en overtrædelse af fabrikantens pligt til at udstede en gyldig attest i henhold til EG-FGV's § 6, stk. 1.
- 12 Den forelæggende ret har ud fra den målsætning, der er formuleret i bilaget til forordning (EF) nr. 385/2009, og hvorefter »typeattesten er en erklæring, som køretøjsfabrikanten afgiver over for køberen for at forsikre denne om, at det erhvervede køretøj på det tidspunkt, det blev fremstillet, opfyldte den gældende lovgivning i Den Europæiske Union«, konkluderet, at den formalistiske opfattelse er forkert, og at typeattesten har det mere vidtgående erklæringsindhold, som den modsatte opfattelse lægger til grund.
- 13 En overtrædelse af EG-FGV's § 27 er ikke udelukket af den grund, at sagsøgeren købte en brugt bil, og bestemmelsen ifølge en udbredt opfattelse i henhold til sin ordlyd kun omfatter nye biler. Sagsøgte markedsførte nemlig først det pågældende køretøj som et nyt køretøj, hvilket var forudsætningen for, at den efterfølgende overhovedet kunne handles på brugtvognsmarkedet, således at ansvaret er knyttet til denne omstændighed, som fortsat udfolder sin virkning (og ikke til det senere videresalg).
- 14 Den forelæggende ret har prøvet alle kriterierne i BGB's § 826 og fundet dem opfyldt. Den henviser til, at ansvar uden for kontraktforhold i henhold til BGB's § 826 er begrænset til skader, som er omfattet af beskyttelsesområdet for det overtrådte på- eller forbud, og at kun den, der er direkte krænket ved en forkert handling eller som følge af en forkert handling som tredjemand lider et tab kun som en refleks af den direkte krænkede, har ret til erstatning. Det er tilfældet, hvis en norm i det mindste også har til formål at beskytte den enkelte eller enkelte grupper af personer mod krænkelse af et bestemt retligt gode. Desuden foreligger der kun et ansvar for de følger, der stammer fra den gruppe af risici, som den overtrådte norm er udstedt for at afværge. I denne forbindelse skal den overtrådte norms hensigt og rækkevidde undersøges, ligesom det skal afklares, om denne norm har til formål at undgå den skade, der gøres gældende.

- 15 I Tyskland er der delte meninger om spørgsmålet om, hvorvidt et ansvar i konstellationer som den foreliggende skal korrigeres ud fra aspektet om beskyttelsens formål.
- 16 Hvis der ikke tages udgangspunkt i overtrædelsen af artikel 5, stk. 2, første punktum, i forordning nr. 715/2007 henholdsvis EG-FGV's §§ 6 og 27, som sagsøgte har igangsat, men derimod udelukkende begrundes den forkerte handling med den vildledning, der fandt sted i forbindelse med markedsføringen af køretøjet, og denne vildlednings fortsatte virkning, netop også over for slutkunden, er det ud fra beskyttelseshensyn ikke nødvendigt at korrigere, idet den vildledte skal beskyttes ubegrænset og have erstattet alle tab, som han har lidt som følge af vildledningen. Lægges der derimod afgørende vægt på, at sagsøgte markedsførte produktet under anvendelse af en ulovlig manipulationsanordning, er det afgørende for afgørelsen, om de førnævnte bestemmelser også beskytter tredjemand, og om en slutkundes køb af et køretøj, i hvilket der er monteret en ulovlig manipulationsanordning, og/eller som er markedsført uden gyldig typeattest, hører til den gruppe af risici, som de overtrådte normer er udstedt for at afværge.
- 17 Efter den forelæggende rets opfattelse er en sådan isoleret betragtning ikke mulig. Der er tale om uadskillelige aspekter af en samlet hændelse og en samlet plan. Kernen i anklagen om en forkert handling er i denne forbindelse overtrædelsen af udstødningsbestemmelserne. Et ansvar i henhold til BGB's § 826 kan derfor kun begrundes, hvis formålet med udstødningsbestemmelserne ikke kun er en refleksagtig beskyttelse af den respektive slutkunde, og det netop var hensigten også at beskytte denne mod det tab, der gøres gældende.
- 18 Spørgsmålet om, hvorvidt EG-FGV's §§ 6 og 27 henholdsvis artikel 18, stk. 1, og artikel 26, stk. 1, i direktiv 2007/46/EF og/eller artikel 5, stk. 2, i forordning nr. 715/2007 beskytter tredjemand, dvs. om de netop også har til formål at beskytte de enkelte bilkøbers dispositionsfrihed og formue, og om købet af en bil, i hvilken der er monteret en ulovlig manipulationsanordning, hører til den gruppe af risici, som de overtrådte normer er udstedt for at afværge, er hidtil meget omtvistet i den tyske retspraksis.
- 19 Nogle argumenterer for, at de nævnte bestemmelser ikke skal ses som beskyttelseslove, da de ikke har til formål at beskytte en bilkøbers formue, men derimod sigter mod høj trafikikkerhed, sundheds- og miljøbeskyttelse og rationel energiudnyttelse.
- 20 Heroverfor anføres det, at det er uskadeligt, hvis den overtrådte norm ganske vist primært skal tjene almene hensyn, såfremt beskyttelsen af den enkelte – hvilket lægges til grund i den foreliggende sag – ikke blot er en refleks, men derimod kan henføres til normens opgaveområde. For så vidt angår de EU-retlige normer skal det desuden bemærkes, at erstatningskrav af hensyn til en effektiv gennemførelse af EU-retten også tilkendes i de tilfælde, hvor de overtrådte normer ikke har til formål at yde individuel beskyttelse. Desuden fremgår den individuelle

beskyttelse også af den allerede nævnte funktionsbeskrivelse i bilaget til forordning nr. 385/2009.

- 21 Den forelæggende ret kan ikke afgøre, hvilken fortolkning der er den rette, især henset til en tilstrækkelig gennemførelse af artikel 18, stk. 1, artikel 26, stk. 1, og artikel 46 i direktiv 2007/46/EF, under hensyntagen til EU-retlige maksimer og i lyset af Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder. Domstolen anmodes derfor om at foretage en bindende fortolkning.
- 22 Med hensyn til det tredje præjudicielle spørgsmål bemærker den forelæggende ret, at sagsøgeren i tilfælde af en besvarelse af det første spørgsmål, det første spørgsmål, litra a), og/eller det andet spørgsmål har krav på at blive stillet, som om han ikke havde indgået kontrakten om bilen. Han kan forlange tilbagebetaling af købsprisen mod levering og overdragelse af ejendomsretten til bilen.
- 23 Eftersom sagsøgeren siden købet har benyttet den købte bil i flere år og fortsat benytter den, opstår imidlertid endnu et relevant spørgsmål for afgørelsen, nemlig om han ud fra princippet om udligning af fordele er forpligtet til at yde godtgørelse for benyttelsen.
- 24 Erstatningsretten i Tyskland er præget af den tanke, at der kun sker en kompensation for skaden, og at en skadelidte ikke må berige sig på skaden. Ud fra denne tanke sker der bl.a. en udligning af fordele. Ifølge denne skal der ved beregningen af tabet tages hensyn til fordele, såfremt en ansvarspådragende hændelse har ført til tilsvarende kausale fordele for den skadelidte, og en modregning af disse ud fra hensigt og formål svarer til erstatningspligten, dvs. ikke i urimeligt omfang belaster den skadelidte eller aflaster skadevolderen.
- 25 I Tyskland er det stærkt omtvistet, om der i konstellationer som den foreliggende – navnlig i tilfælde af et ansvar i henhold til BGB's § 826 – skal ske en udligning af fordele.
- 26 Som argument imod en udligning af fordele anføres det, at anklagen om, at købsaftalen er bragt i stand i ond tro, modsiger en modregning af fordelene ved benyttelsen, idet sagsøgeren ikke ønskede at leje bilen, men at købe den. Desuden må fabrikanten, som hæfter på grund af ond tro, ikke alligevel midlertidigt realisere værdiskabelsen ved den ulovlige afsætning af varen ved hjælp af opgørelsen af skaden. Dette ville nemlig føre til, at ansvaret næsten ikke gør nogen forskel for ham rent økonomisk. Hensynet til en effektiv gennemførelse af EU-retten er også til hinder for en godtgørelse for benyttelsen.
- 27 Heroverfor gøres det gældende, at det ikke er urimeligt at udligne fordelene, da der er sket en benyttelse og på denne måde opnået en fordel, der har pengeværdi, og nægtelsen ikke har kompenserende virkning. En modregning af fordelene ved benyttelsen fører ikke til en urimelig aflastning af skadevolderen. Det er ikke erstatningsrettens opgave at pålægge sanktioner for skadevolderens adfærd på en måde, der går ud over den faktiske ophævelse af kontrakten. Den fordel ved benyttelsen, som sagsøgeren har haft, er ikke en fordel, som ville være forblevet

hos denne uden den skadevoldende hændelse. Også uden den skadevoldende hændelse ville sagsøgeren nemlig have kørt en bil og dermed have haft de deraf følgende fordele ved benyttelsen. På dette punkt er han ikke blevet stillet ringere som følge af sagsøgtes adfærd.

- 28 Den forelæggende ret hælder til at foretage en modregning af benyttelsen, men kan ikke afgøre, om EU-retlige aspekter er helt eller delvis til hinder for dette.

ARBEJDSDOKUMENT