

Anonymiserad version

Översättning

C-685/19 – 1

Mål C-685/19

Begäran om förhandsavgörande

Datum för ingivande:

17 september 2019

Domstol som begär förhandsavgörande:

Landgericht Frankenthal (Tyskland)

Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:

2 september 2019

Kärande:

OK

Svarande:

Daimler AG

[utelämnas]

Landgericht

Frankenthal (Pfalz)

Beslut

I målet mellan

OK, [utelämnas] Ludwigshafen am Rhein

kärande,

[utelämnas]

mot

SV

Daimler AG, [utelämnas] Stuttgart

svarande,

[utelämnas]

angående skadestånd

har [utelämnas] [dömande sammansättning och namnet på den domare som meddelat avgörandet] den 2 september 2019 på grundval av den muntliga förhandlingen samma dag beslutat följande:

- I. [utelämnas] [förfarandefrågor]
- II. Följande frågor hänskjuts till Europeiska unionens domstol enligt artikel 267 FEUF med begäran om ett förhandsavgörande:

Fråga 1:

Ska artikel 5.2 andra meningen a i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av [Orig. s. 2] 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 och tillämpas så, att sådana manipulationsanordningar som avses i denna bestämmelse enbart är nödvändiga om det trots tillämpning av den spetsteknologi som var tillgänglig vid tidpunkten för typgodkännandet för respektive fordonsmodell, inte har varit möjligt att skydda motorn mot skador eller olyckor eller garantera säker körning?

Fråga 2, om fråga 1 besvaras jakande:

Är avvikelser från den principiella skyldigheten att använda den vid tidpunkten för typgodkännandet tillgängliga spetsteknologin tillåtna av andra skäl, såsom att det saknas rön som sträcker sig över lång tid eller att kostnaderna för spetsteknologin blir oproportionerligt höga i förhållande till annan teknik, vilket får betydande konsekvenser för inköpspriset?

Fråga 2, om fråga 1 besvaras nekande:

Föreligger det, även vid användning av i princip tillåtna tekniska komponenter, en förbjuden manipulationsanordning i form av ett så kallat temperaturintervall, när de inställningar som härför har gjorts i motorkontrollenheten har valts på ett sådant sätt att avgasreningen,

- a) på grund av de temperaturer som valts utifrån de temperaturer som normalt förväntas under större delen av året, och/eller

- b) på grund av andra parametrar - till exempel fordonets aktuella position över havsytans nivå - i vissa delar av Tyskland eller av den inre marknaden,

inte aktiveras eller endast aktiveras i begränsad omfattning?

[Orig. s. 3]

Skäl

Avgörandet vilar på artikel 267 FEUF.

A. Saken i det nationella målet

Twisten mellan parterna gäller ett skadeståndsanspråk till följd av inköp av ett motorfordon. Käranden inköpte för sitt företag av svaranden den 20 oktober 2015 för 46 220,00 euro brutto ett begagnat fordon av modell Mercedes Benz C 220 BlueTEC T-Modell med mätarställning på 10 250 kilometer och idrifttagande den 24 juli 2015, vilket enligt svarandens uppgift uppfyllde kraven för klassificering i miljöstandard Euro 6 för dieselfordon. Huruvida fordonet faktiskt uppfyller kraven för denna klassificering är omtvistat mellan parterna. Svaranden har inte uppfyllt det krav som käranden ställt om att köpet ska gå tillbaka, vilket käranden begärt genom inläga från sitt rättegångsombud med frist utsatt till den 14 februari 2019.

Den tyska transportstyrelsen har hittills inte gjort någon formell återkallelse i fråga om fordon av den typ som tvisten gäller.

Käranden yrkar att köpeavtalet ska hävas på utomobligatoriska grunder genom återbetalning steg för steg av inköpspriset mot överlämnande och överfört ägande av fordonet till svaranden, och anser att en i fordonet placerad programvara för inställningar, vilken bland annat på grundval av temperaturen reglerar avgasreningen och dess effekt, utgör en förbjuden manipulationsanordning i enlighet med vad som avses i förordning (EG) nr 715/2007.

B. Tillämpliga bestämmelser

Käranden yrkar på grundval av 826 § och 249 § punkt 1 i Bürgerliches Gesetzbuch (den tyska civillagen, nedan kallad BGB) hävande av köpeavtalet på utomobligatoriska grunder.

826 § BGB har följande lydelse:

Den som uppsåtligen på ett sätt som strider mot god sed tillfogar en annan person
[Orig. s. 4] *en skada är skyldig att ersätta denne för skadan.*

I 249 §.punkt 1 BGB föreskrivs följande:

Den som är skyldig att ersätta en skada ska återställa det förhållande som skulle ha rått om inte det förhållande som ligger till grund för skadeståndet hade förelegat.

En skada enligt 826 § BGB föreligger enligt Tysklands federala högsta domstols fasta praxis inte endast om kärandens ekonomiska ställning har försämrats genom skadan. I stället föreligger en skada som medför ansvar enligt 826 § BGB redan om den skadelidande genom ett beteende som medför ansvar har förmåtts att ingå ett avtal, vilket denne annars inte skulle ha ingått trots att prestationen och vederlaget objektivt sätt är likvärdiga [utelämnas] [hänvisning till nationell rättspraxis] och om vederlaget för den skadelidande inte till fullo är användbart [utelämnas] [hänvisning till nationell rättspraxis].

Huruvida det föreligger en ekonomisk skada bedöms i princip enligt den så kallade skillnadshypotesen, det vill säga utifrån en jämförelse mellan den ekonomiska ställning som uppkommit till följd av de omständigheter som ligger till grund för ett ansvar med den ställning som annars hade förelegat [utelämnas] [hänvisning till nationell rättspraxis].

Kärandens ekonomiska ställning ska i detta avseende, och detta gäller den sammantagna ekonomiska ställningen [utelämnas] [hänvisning till nationell rättspraxis], jämföras, så som denna föreligger efter ingåendet av avtalet om köp av det fordon som tvisten gäller, med den ekonomiska ställning som annars hade förelegat. En skada föreligger alltså om det med denna jämförelse matematiskt sett kvarstår en minuspost, det vill säga att ingåendet av avtalet har varit ekonomiskt ofördelaktigt för käranden.

Så är i princip fallet om värdet av det inköpta fordonet inte motsvarar inköpspriset eller om de skyldigheter och andra nackdelar som är förbundna med avtalet inte uppvägs av fördelarna, trots objektets värde. Vid denna jämförelse ska dock plus- och minusposterna bedömas utifrån det skydd som ansvaret syftar till och skadeståndets funktion att återställa jämviktsläge [utelämnas] [hänvisning till nationell rättspraxis]. [utelämnas] **[Orig. s. 5]** [utelämnas] [redogörelse för tillämpningen av skillnadshypotesen och hänvisning till nationell rättspraxis].

En ekonomisk skada kan emellertid föreligga när käranden, i egenskap av drabbad av det lagstridiga åsidosättandet av en skyldighet, lider skada i sina konkreta tillgångar. Anspråket på skadestånd syftar till att kompensera den skadelidandes konkreta nackdel, varvid begreppet skada således i grunden är knutet till rättssubjektet [utelämnas] [hänvisning till nationell rättspraxis].

Det är därmed tillräckligt att käranden till följd av köpet av det fordon som tvisten gäller belastas av en oönskad skyldighet i händelse av att svarandens avtalsenliga prestation inte är fullt användbar för käranden. I ett sådant fall beror det inte på det objektiva värdet av prestation och vederlag om det föreligger en kompensationsberättigande ekonomisk skada [utelämnas] [hänvisning till nationell rättspraxis]. Förutsättningen för att detta är dock att den prestation som

erhållits genom det olämpliga avtalet inte enbart betraktas som skada rent subjektivt och godtyckligt utan att man även på grundval av branschpraxis, då hänsyn tas till de förhållanden som rådde vid avtalets ingående, ser avtalet som oförnuftigt och oskäligt med tanke på de konkreta egendomsintressena och således betraktar det som ofördelaktigt [utelämnas] [hänvisning till nationell rättspraxis].

Så är fallet här, eftersom det enligt branschpraxis ses som negativt redan om det vid ingåendet av ett köpeavtal gällande ett motorfordon som av skäl som hänför sig till tillverkaren inte anges vilken Euro-norm fordonet omfattas av i fråga om utsläpp av föroreningar, och som har åberopats vid saluföringen.

C. Nödvändigheten av ett förhandsavgörande

För att avgöra målet är det nödvändigt att tolka artikel 5.2 andra meningen a i förordning (EG) nr 715/2007.

Den hänskjutande domstolen anser att ett anspråk från kärandens sida endast kan komma i fråga om det avseende den manipulationsanordning som påtalats av käranden rör sig om en enligt artikel 5.2 andra meningen a i förordning (EG) nr 715/2007 förbjuden manipulationsanordning. [Orig. s. 6]

Till skillnad från i flera andra falltyper kan den hänskjutande domstolen i förevarande fall inte fastställa huruvida manipulationsanordningen är tillåten mot bakgrund av det tyska trafikverkets eller något annat offentligt organs agerande i form av utfärdandet av en förvaltningsrättslig akt, mot käranden, avseende den förevarande motorkonfigurationen. En sådan föreligger inte (ännu) – eller åtminstone inte just nu – för den modellserie i vilken det fordon som tvisten gäller ingår.

Allt efter klassificeringen av manipulationsanordningen såsom tillåten eller förbjuden kommer talan, beroende på grunderna, att ogillas eller bifallas.

Om det vid avtalets ingående fanns en tillåten manipulationsanordning belastar köpeavtalet gällande fordonet inte käranden med en oönskad förpliktelse. Käranden har i detta fall förvärvat ett fordon som uppfyller reglerna, vilket också överensstämde med dennes avsikt vid ingåendet av köpeavtalet.

Om inställningarna i motorkontrollenheten i fråga om avgasrening inte uppfyllde kraven i undantagsbestämmelsen i artikel 5.2 andra meningen a i förordning (EG) nr 715/2007, så uppfyllde fordonet vid tidpunkten för ingåendet av köpeavtalet inte de rättsliga kraven. I så fall har käranden slutit ett avtal som denne inte skulle ha ingått med kännedom om förhållandena, varigenom de sakliga förutsättningarna för hävande av köpeavtalet på utomobligatoriska grunder skulle vara uppfyllda. I sådant fall skulle enligt Tysklands federala högsta domstols praxis [utelämnas] [hänvisning till nationell rättspraxis] ingåendet av avtalet även objektivt sett betraktas som oförnuftigt och inadekvat vad avser de konkreta egendomsintressena och därmed i sin helhet ses som ofördelaktigt. Enligt branschpraxis bedöms det som negativt att ingående av avtal om inköp av ett

motorfordon, i vilket det av skäl som hänför sig till tillverkaren, inte anges vilken Euro-norm i fråga om utsläpp av föroreningar fordonet omfattas av, vilken åberopats vid saluföringen.

I ett sådant fall finns dessutom risk för en egendomsrelaterad nackdel på grund av tillkommande högre fordonsskatt. Den nationella skattemyndigheten är med avseende på principen om förvaltningens lagenlighet och konsekvenserna därav, författningsrättsligt skyldig att fastställa rätt skattesats, för det fall att den får kännedom om att felaktiga beskattningsunderlag tillämpats, genom att ändra de meddelade och alltså ändringsbara fordonsskattebeskeden [utelämnas] [hänvisning till en för detta tillämplig nationell lagbestämmelse]. Därmed kan det varken vid ingåendet av köpeavtalet eller i nuläget uteslutas att käranden kommer att belastas med efterkrav till följd av den ”sämre” miljöstandard som [Orig. s. 7] det fordon som tvisten gäller, sedan det togs i drift, faktiskt har haft och som, för att ange ett exempel, medför en högre skattesats [utelämnas] [hänvisning till relevant nationell lagbestämmelse] och/eller eventuella förseningsavgifter och liknande.

D. Frågor som har hänskjutits för förhandsavgörande

Den första tolkningsfrågan

En styrning av avgasreningen utifrån miljöfaktorer utgör en manipulationsanordning i enlighet med artikel 3.10 i förordning (EG) nr 715/2007. En sådan är enligt artikel 5.2 första meningen i förordning (EG) nr 715/2007 i princip förbjuden.

I den utsträckning som det i artikel 5.2 andra meningen a i förordning (EG) nr 715/2007 anges undantag från ovanstående gäller för detta det uttryckligen fastställda förbehållet gällande anordningens nödvändighet. Det här använda begreppet nödvändig definieras dock inte juridiskt i förordningen. I skäl 4 i förordningen anges målet minskade utsläpp orsakade av fordon. Denna avsikt kommer till uttryck – om än i annan form och med annan inriktning – i exempelvis skälen 5, 6 och 12 i förordningen.

Den hänskjutande domstolen anser att den optimala minskningen skulle uppnås om den befintlig spetsteknologi används, åtminstone vid utfärdandet av det första typgodkännandet för modellserien.

Av skäl 7 i förordningen kan dock utläsas att även andra förhållanden ska beaktas vid fastställandet av gränsvärdet. Här avses uttryckligen marknaderna, tillverkarnas konkurrenskraft samt de direkta och indirekta kostnader som uppkommer för företagen. Mot bakgrund av detta skulle det vara möjligt att dra slutsatsen att dessa förhållanden måste beaktas även i samband med den tolkning som behövs av det rättsliga begreppet nödvändighet i den mening som avses i artikel 5.2 andra meningen a i förordning (EG) nr 715/2007.

Frågan om och i så fall hur mycket eller inom vilka delasppekter ytterligare faktorer ska beaktas gällande tolkningen av begreppet ”nödvändig” inryms i den tolkning av unionsrätten som är förbehållen EU-domstolen. [Orig. s. 8]

Den andra tolkningsfrågan

Om domstolen skulle betrakta användningen av spetsteknologi som avgörande för huruvida användningen av en manipulationsanordning är ”nödvändig”, inställer sig frågan om och i så fall under vilka förutsättningar som tillverkarna kan avvika från denna. Detta gäller särskilt mot bakgrund av de i skäl 7 i förordningen angivna effekterna och den därav följande avvägningen mellan kostnad och nytta.

Om domstolen besvarar den första tolkningsfrågan nekande inställer sig i anslutning till detta frågan hur långt begränsningen av avgasreningen genom manipulationsanordning kan gå för att ändå kunna betecknas som nödvändig.

Om ingreppet i avgasreningen hänför sig till (ute)temperaturen kan avgasreningen genom valet av lägsta temperatur i praktiken i hög grad förlora sin verkan, åtminstone om denna temperatur väljs på sådant sätt, att den inte uppnås under en betydande del av året. Om man exempelvis väljer en temperatur runt 10° C kommer denna under vintermånaderna i Tyskland ofta inte att uppnås eller endast uppnås under några få av dygnets timmar. Om man omvänt väljer en högsta temperatur som under sommaren ofta uppnås eller överskrids begränsas avgasreningen också under denna tid i betydande utsträckning. Samma sak blir fallet om avgasreningen ställs in utifrån fordonets aktuella position över havsytans nivå.

Följden av detta blir att avgasreningen under vissa (års)tider eller från eller upp till en viss nivå över havsytan kommer att fungera endast i begränsad utsträckning eller inte alls. Målet att förbättra luftkvaliteten (se skälen 5 och 6 i förordningen) och att minska mängden partiklar och ozonbildande ämnen (se skäl 4 i förordningen) skulle därmed uppnås, men bara i begränsad omfattning.

[utelämnas] [namnteckning samt namnet på den domare som meddelat avgörandet]