

Anonymiserad version

Översättning

C-759/19 – 1

Mål C-759/19

Begäran om förhandsavgörande

Datum för ingivande:

16 oktober 2019

Domstol som begär förhandsavgörande:

Landgericht Gera (Tyskland)

Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:

11 oktober 2019

Kärande:

PG

Svarande:

Volkswagen AG

Landgericht Gera

[utelämnas]

Beslut

I målet

PG, [utelämnas] Remda-Teichel

– kärande –

[utelämnas]

mot

Volkswagen AG, [utelämnas] Wolfsburg

– svarande –

rörande skadestånd

har sjunde avdelningen för civilmål vid Landgericht Gera [utelämnas]

[utelämnas] den 11 oktober 2019

b e s l u t a t:

[Orig. s. 2]

I. Förfarandet förklaras vilande.

II. Följande frågor rörande tolkningen av unionsrätten hänskjuts för förhandsavgörande till Europeiska unionens domstol enligt artikel 267 FEUF:

1. Ska 6 § punkt 1, 27 § punkt 1 Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (förordningen om EG-godkännande av motorfordon, nedan kallad EG-FGV) och artikel 18.1, artikel 26.1 i direktiv 2007/46/EG tolkas så, att tillverkaren har åsidosatt sin skyldighet att utfärda ett giltigt intyg enligt 6 § punkt 1 EG-FGV (respektive sin skyldighet att utfärda ett intyg om överensstämmelse enligt artikel 18.1 i direktiv 2007/46/EG) om denne har installerat en otillåten manipulationsanordning, i den mening som avses i artikel 5.2, artikel 3 punkt 10 i förordning (EG) nr 715/2007, och utsläppandet på marknaden av ett sådant fordon strider mot förbudet att släppa ut ett fordon som saknar ett giltigt intyg om överensstämmelse på marknaden enligt 27 § punkt 1 EG-FGV (respektive mot förbudet mot försäljning av fordon som saknar ett giltigt intyg om överensstämmelse enligt artikel 26.1 i direktiv 2007/46/EG)?

För det fall att denna fråga ska besvaras jakande:

1a. Syftar 6, 27 §§ EG-FGV och artiklarna 18.1, 26.1, 46 i direktiv 2007/46/EG även till att skydda någon annan, i den mening som avses i 823 § punkt 2 BGB, närmare bestämt även just med avseende på dennes tillgångar och frihet att disponera över dessa? Hänför sig en slutkunds förvärv av ett fordon som släppts ut på marknaden utan ett giltigt intyg om överensstämmelse till det område av risker som dessa bestämmelser syftar till att avvärja?

2. Syftar artikel 5.2 i förordning (EG) nr 715/2007 även till att skydda slutkunden, närmare bestämt även just med avseende på dennes tillgångar och frihet att disponera över dessa? Hänför sig en slutkunds förvärv av ett fordon som släppts ut på marknaden utan ett giltigt intyg om överensstämmelse till det område av risker som dessa bestämmelser syftar till att avvärja?

Skäl:

I.

1. Käranden, PG, har på grundval av utomobligatoriskt skadeståndsansvar yrkat att svaranden, Volkswagen AG (nedan kallat Volkswagen) ska återbetala köpeskillingen för en personbil som denne tillverkat inom ramen för Volkswagens så kallade utsläppsskandal med avdrag för ersättning för nyttjande av bilen.
2. Mot bakgrund av den rådande faktiska och processuella situationen i målet utgår den hänskjutande domstolen från följande faktiska omständigheter: **[Orig. s. 3]**

Den 2 december 2012 köpte PG en ny personbil av märket VW Caddy Maxi Trendline 2,0l TDI för 26 023,03 euro [utelämnas].

Nämnda personbil är utrustad med en motor av typ EA-189, vars ursprungliga programvara bidrog till att optimera utsläppsvärdena för kväveoxid under myndigheternas provningsförfarande genom att motorn är utrustad med ett avgasåterföringssystem med två driftlägen. Läge 1 optimerar värdena för kväveoxid genom en relativt hög nivå av avgasåterföring, medan läge 0 är ett partikeloptimerat läge där nivån av avgasåterföring är lägre. Programvaran i kontrollenheten för motorstyrning känner av om fordonet befinner sig i normal vägtrafik eller på en dynamometer för mätning av utsläppsvärden. Under en testcykel eller dynamometertest för kväveoxidutsläpp slår den inbyggda programvaran från läge 1 i motorprogrammet för att därigenom uppnå lägre utsläppsvärden för kväveoxid och uppfylla de lagstadgade avgasvärdena och de kväveoxidvärden som föreskrivs enligt avgasnormen Euro 5. Under verkliga körförhållanden i vägtrafik befinner sig fordonet däremot i avgasåterföringsläge 0. Utsläppsvärdena i detta läge överensstämmer inte med de värden som Volkswagen i egenskap av tillverkare av det aktuella fordonet har angett i intyget om överensstämmelse.

Installationen av manipulationsanordningen skedde med Volkswagens kännedom och på bolagets begäran, eller i vart fall med ledningens godkännande, och skedde i syfte att på slutkundernas bekostnad sänka de egna kostnaderna, maximera vinsterna genom omfattande försäljning av fordon som manipulerats på detta sätt, liksom i syfte att skaffa sig en konkurrensfördel gentemot konkurrerande tillverkare av motorfordon. I detta förfarande ingick med nödvändighet ett vilseledande av de godkännande myndigheterna och slutkunderna som var ovetande om förekomsten av en sådan manipulationsanordning och det faktum att de lagstadgade avgasnormerna faktiskt inte uppfylldes, vilket ingick som ett led i en övergripande plan.

PG som vilseletts på motsvarande sätt (av sin avtalspartner som utnyttjades som ett verktyg av Volkswagen) köpte fordonet för att framföra det i allmän vägtrafik. PG skulle inte ha köpt bilen om han hade vetat att de materiella förutsättningarna för godkännande inte var uppfyllda och det således föreligger en risk för att han

(på sikt) inte kan använda fordonet i detta syfte, eftersom godkännandet kan komma att dras in.

PG använder fordonet sedan köpet. Den 25 juli 2019 var vägmätarställningen 93 000 km. **[Orig. s. 4]**

II.

I förevarande fall kan endast utomobligatoriskt skadestånd enligt 823 § punkt 2 BGB jämförd med artikel 5 punkt 2 i förordning (EG) nr 715/2007 (s. 1.), enligt 823 § punkt 2 BGB jämförd med 6 § punkt 1, 27 § punkt 1 EG-FGV (s. 2.) samt 826 § BGB (s. 3.) för Volkswagen komma i fråga

Anknytningspunkterna i respektive avseende är följande:

1. I det omtvistade fordonet har en otillåten manipulationsanordning i den mening som avses i artikel 5.2 och artikel 3 punkt 10 i förordning (EG) nr 715/2007 installerats. Motsvarande beslut som meddelats av Kraftfahrt-Bundesamt har vunnit laga kraft och har bindande verkan i civilrättsliga förfaranden. I övrigt följer den hänskjutande domstolen BGH:s konstateranden i detta avseende i dess beslut av den 8 januari 2019 [utelämnas] och ansluter sig till dessa.

I motsats till Volkswagens uppfattning är programvaran som företaget har installerat inte en rent motorintern åtgärd. Funktioner i utsläppskontrollsystemet ändras genom användningen av programvaran. Om fordonet befinner sig på en dynamometer används avgasåterföringsläge 1 vilket ger en högre nivå av avgasåterföring med lägre kväveoxidutsläpp. Därigenom återförs mer kväveoxid till motorn än i avgasåterföringsläge 0 som används i normal vägtrafik. Växlingen till ett annat läge gör att utsläppen av kväveoxid som utsläppskontrollsystemet uppnår blir lägre än vid normal vägtrafik. Kväveoxid undandras alltså från mätningen. Utsläppskontrollsystemets funktion förändras genom att de värden som uppmäts inte motsvarar värdena i normal vägtrafik.

Volkswagens argumentation att gränsvärdena vid faktisk körning inte är relevanta, eftersom lagstiftaren har beslutat att gränsvärdena ska kontrolleras under laboratorieförhållanden kan inte heller godtas. Detta påstående skulle kunna vara relevant om de olika förhållandena vid körning vore den enda faktorn som var avgörande för skillnaderna i utsläpp av NOx. Det är emellertid inte fallet. Utöver de olika förutsättningarna vid körning tillkommer, även enligt Volkswagens egna uppgifter, för de berörda fordonen den – rättsstridiga – ytterligare faktor som utgörs av programvaran som används och påverkar utsläppen av NOx genom att växla vilket läge som används. Volkswagen har genom att använda programvaran gått utöver vad som är rättsligt tillåtet [utelämnas] [hänvisning till nationell rättspraxis].

2. I vilken utsträckning som även en överträdelse av 6 § punkt 1, 27 § EG-FGV föreligger, vilken antagits med stöd av artikel 18.1 [Orig. s. 5] och artikel 26.1 i direktiv 2007/46, beror på innehållet i den förklaring som avgetts i intyget om överensstämmelse och vilken betydelse intyget ska tillmätas.

Enligt uppfattningen som företräds av Oberlandesgericht Braunschweig [utelämnas] är det inte avgörande huruvida det konkreta fordonet uppfyller de rättsliga kraven, utan endast att intyget har utfärdats av rätt tillverkare och avser den godkända typen, det vill säga att förklaringen uppfyller vissa formkrav, även om den är felaktig i materiellt hänseende. Omständigheten att en otillåten manipulationsanordning monterats påverkar därför inte giltigheten hos intyget om överensstämmelse.

Enligt den motsatta ståndpunkten innehåller ett sådant intyg samtidigt en förklaring av att fordonet uppfyller alla relevanta bestämmelser som gäller inom unionen [utelämnas], med följden att förekomsten av en otillåten manipulationsanordning – som i förevarande mål – innebär att intyget om överensstämmelse är oriktigt och därmed ogiltigt, och att det därför är fråga om ett utsläppande på marknaden utan giltigt intyg (överträdelse av 27 § punkt 1 EG-FGV) liksom en överträdelse av tillverkarens skyldighet att utfärda ett giltigt intyg enligt 6 § punkt 1 EG-FGV [utelämnas].

Att den formalistiska ansatsen är felaktig och att intyget om överensstämmelse ska anses innehålla den mer omfattande försäkran som den sistnämnda ståndpunkten ger för handen framgår redan av målsättningen som formuleras i bilagan till förordning (EG) nr 385/2009, enligt vilken intyget om överensstämmelse är ”en försäkran som av fordonstillverkaren avges till köparen för att försäkra denne om att det fordon som förvärvats överensstämmer med den lagstiftning som gällde i Europeiska unionen vid tillverkningstillfället”.

Den omständigheten att intyget om överensstämmelse är materiellt felaktigt på grund av att en otillåten manipulationsanordning har installerats, medför visserligen inte med nödvändighet att intyget även är ogiltigt. Emellertid talar ovannämnda funktionsbeskrivning, i synnerhet med beaktande av unionsrättsliga tolkningsprinciper, snarare för att det är fallet än mot.

Svaret på fråga 1 är således nödvändigt för att kunna avgöra huruvida Volkswagen i det aktuella sammanhanget över huvud taget har begått en överträdelse som grundar utomobligatoriskt ansvar.

3. Utsläppande på marknaden av ett fordon i vilket en otillåten manipulationsanordning [Orig. s. 6] avsiktligt installerats under det att en olaglig programvara medvetet dolts, vilket ingår som ett led i ett konkludent vilseledande av myndigheterna som utfärdar godkännande och av slutkunden med avseende på att alla villkor för godkännande är uppfyllda och att fordonet har alla nödvändiga tillstånd för obegränsad användning i vägtrafik i syfte att minska kostnader och maximera vinster genom högre försäljningstal samtidigt som en konkurrensfördel

skaffas på bekostnad av ovetande kunder, utgör en uppsåtlig otillbörlig skada (826 § BGB).

Omständigheten att PG inte har förvärvat fordonet direkt från Volkswagen utesluter inte på förhand att det föreligger ett orsakssamband mellan vilseledandet och förvärvet av fordonet. Volkswagen har nämligen inlett orsakskedjan genom att släppa ut fordonet på marknaden, vilket företaget har gjort medvetet genom att använda sina distributionskanaler. Tillverkarens konkludenta vilseledande i samband med utsläppandet av fordonet på marknaden fortsätter verka, eftersom bilhandlare med avseende på den här typen uppgifter endast återger vad tillverkaren har angett och köpare i detta avseende litar på tillverkarens uppgifter liksom – som i förevarande mål – på att tillverkaren är seriös. Bilhandlaren har i detta avseende använts som ett verktyg av Volkswagen som agerat i egenskap av medelbar gärningsman.

Volkswagens agerande har orsakat PG en skada som uppkom redan i och med att det oförmånliga köpeavtalet, som annars inte skulle ha ingåtts, ingicks [utelämnas] [hänvisning till nationell rättspraxis].

Även de subjektiva rekvisiten i 826 § BGB jämförd med 31 § BGB är uppfyllda. PG:s påståenden i detta sammanhang är tillräckligt väl underbyggda och har inte med fog ifrågasatts av Volkswagen i samband med den sekundära bevisbördan som åligger företaget [utelämnas] [hänvisning till nationell rättspraxis].

III.

En förutsättning för utomobligatoriskt ansvar enligt 823 § 2 BGB jämförd med artikel 5.2 i förordning (EG) nr 715/2007 är – på ett sätt som har betydelse för utgången i målet – att sistnämnda bestämmelse utgör en skyddsbestämmelse. Detsamma gäller för ansvar enligt 823 § punkt 2 BGB jämförd med 6 § punkt 1, 27 § punkt 1 EG-FGV, såvida – **[Orig. s. 7]** vilket dock förutsätter att den inledande frågan 1 besvaras jakande – det över huvud taget föreligger en överträdelse mot bestämmelsen (eller bestämmelserna) (se II.2.).

Bestämmelsen syftar till att skydda någon annan, om den åtminstone även syftar till att skydda den enskilda eller vissa personkretsar mot intrång i vissa skyddade rättsliga intressen. Vid påbud och förbud måste det skyddade intresset, sättet på vilket intrånget skett och kretsen av skyddade personer vara tillräckligt precist definierade. Det avgörande är inte verkan, utan innehållet i och syftet med lagstiftningen, liksom huruvida lagstiftaren vid utfärdandet hade avsikten att införa ett sådant rättsligt skydd som görs gällande med avseende på det påstådda åsidosättandet till förmån för enskilda personer. Att bestämmelsen även eller till och med i första hand syftar till att skydda allmänhetens intresse påverkar inte denna bedömning, så länge skyddet av den enskilda inte endast är en indirekt effekt av bestämmelsen. Införandet av ett individuellt skadeståndsanspråk måste i varje fall framstå som rimligt och lämpligt inom ramen för hela det civilrättsliga

systemet för ansvarsutkrävande. Huruvida detta är fallet ska fastställas på grundval av en omfattande bedömning av bestämmelsens systematik [utelämnas].

Dessutom begränsas skadeståndsansvaret av bestämmelsens skyddssyfte. Skadeståndsansvar föreligger endast för de nödvändiga och adekvata följderna av en skada som hänför sig till det område av risker som denna bestämmelse syftar till att avvärja. Skadan som görs gällande måste ha ett inre samband med den risksituation som skapats av den skadevållande. Det räcker såtillvida inte med ett ”yttre” samband som i någon mån är ”slumpmässigt”. Härvid är det påkallat att anlägga ett värderande synsätt. I detta sammanhang ska den åsidosatta bestämmelsens syfte och räckvidd utredas och det ska klargöras huruvida den aktuella bestämmelsen syftar till att avvärja den skada som gjorts gällande [utelämnas].

Det är fortfarande ytterst omstritt i tysk rättspraxis huruvida ovanstående bestämmelser föreskriver ett skydd för tredje man, det vill säga att de syftar till direkt skydd av de enskilda bilköparnas tillgångar och frihet att disponera över dessa, och förvärvet av ett fordon i vilket en otillåten manipulationsanordning installerats hänför sig till området av risker som den åsidosatta bestämmelsen (eller de åsidosatta bestämmelserna) syftar till att avvärja. Samtidigt sker det – såvitt framgår – i stor utsträckning inte någon prövning utifrån frågan om bestämmelsens skyddsändamål.

Oberlandesgericht Braunschweig [utelämnas] har exempelvis utförligt motiverat sin uppfattning att nämnda bestämmelser inte ska anses utgöra skyddsbestämmelser i den mening som avses i 823 § punkt 2 BGB [Or. 8], eftersom de inte syftar till att skydda de enskilda bilköparnas tillgångar, utan i stället syftar till en hög nivå av trafiksäkerhet, skyddet av miljö och hälsa och en rationell energianvändning.

Mot detta företräds argumentet att det är irrelevant om den åsidosatta bestämmelsen visserligen i första hand syftar till allmänhetens intressen, i den mån som skyddet av individen – som vi i förevarande fall tar som utgångspunkt – inte är indirekt, utan ska hänföras till bestämmelsens ändamål [utelämnas]. För ändamålet med unionsrättsliga bestämmelser ska det dessutom beaktas att skadeståndsanspråk ska erkännas även om de åsidosatta bestämmelserna inte har ett individuellt skyddsändamål i syfte att säkerställa ett effektivt genomförande av unionsrätten [utelämnas]. Dessutom följer skyddet av individen även av den redan (II.2.) omnämnda funktionsbeskrivningen i bilagan i förordning (EG) nr 385/2009 [utelämnas].

Den hänskjutande domstolen kan inte avgöra vilken tolkning som är den riktiga, i synnerhet med hänsyn till tillräckligt införlivande av artikel 18.1, artikel 26.1 och artikel 46 i direktiv 2007/46 med beaktande av unionsrättsliga principer och i ljuset av stadgan om de grundläggande rättigheterna i Europeiska unionen, framför allt då argumenten som anförts på båda sidor är tungt vägande men ändå ambivalenta i vissa hänseenden.

IV.

Det utomobligatoriska skadeståndsansvaret enligt 826 § BGB är redan från början begränsat till att avse skada som omfattas av skyddsområdet för påbudet eller förbudet som åsidosatts [utelämnas.] En rätt till skadestånd har endast den som lidit otillbörlig skada eller den som i egenskap av tredje man lidit otillbörlig skada som inte endast är en indirekt följd av den direkta skadan [utelämnas].

Frågan huruvida ansvar i konstellationer som den förevarande ska åtgärdas med hänsyn till skyddsändamål är föremål för omfattande debatt i Tyskland och har följaktligen även besvarats på olika sätt.

Om man i detta avseende inte knyter an direkt till överträdelsen av artikel 5.1 första meningen i förordning (EG) nr 715/2007 och 6 och 27 §§ EG-FGV, utan i stället grundar det otillbörliga agerandet uteslutande på omständigheten att utsläppandet av fordonet på marknaden är förbundet med ett inledande och fortgående vilseledande av (även just) slutkunden, skulle det innebära att ett åtgärdande av situationen med hänsyn till skyddsändamål inte kommer i fråga, **[Orig. s. 9]** eftersom den vilseledde ska ges ett oinskränkt skydd och all skada som denne lidit till följd av vilseledandet ska ersättas [utelämnas]. Om man däremot riktar in bedömningen på att fordonet har släppts ut på marknaden under det att en otillåten manipulationsanordning använts, överensstämmer detta i stort med området som täcks av frågorna i punkt III ovan [utelämnas].

Mot denna bakgrund kan en isolerad bedömning inte komma i fråga. Det handlar i slutändan om oupplösligt förbundna aspekter av ett enhetligt händelseförlopp och av en övergripande plan. Precis som det inte var möjligt att (i stor skala) släppa ut fordon som utrustats med en otillåten manipulationsanordning på marknaden i syfte att uppnå de avsedda målsättningarna utan ett vilseledande av myndigheterna som utfärdar godkännande och av slutkunden, är det inte heller möjligt att föreställa sig ett bedrägeri där vilseledandet inte utgörs av manipulation. Den förklaring som vilseledandet utgjorde hade nämligen inget ytterligare innehåll utöver frågan om att avgasnormerna (inte) uppfylldes. Enligt den hänskjutande domstolens uppfattning är kärnan i anklagelsen om otillbörligt agerande följaktligen överträdelsen av avgasnormerna. Med hänsyn till detta kan ansvar enligt 826 § BGB endast komma i fråga om syftet med avgasnormerna inte endast är ett indirekt skydd av de enskilda slutkonsumenterna och att även dessa ska skyddas från just den skada som har gjorts gällande.

För svaret på fråga 1a (under förutsättning att den inledande fråga 1 besvaras jakande) och fråga 2 är det således avgörande huruvida det föreligger ett anspråk enligt 826 § BGB, nämligen beroende på huruvida ovannämnda bestämmelser uppfyller kravet att de skyddar tredje man och att en slutkunds förvärv av ett fordon i vilket en otillåten manipulationsanordning installerats och/eller som släppts ut på marknaden utan ett giltigt intyg om överensstämmelse hänför sig till området av risker som den åsidosatta bestämmelsen (eller de åsidosatta bestämmelserna) syftar till att avvärja.

V.

Frågorna 1, 1a och 2 är avgörande för utgången i målet, och upphör inte att vara det för att talan redan ska bifallas på den grunden att kändanden har ett giltigt anspråk enligt 823 § punkt 2 BGB jämförd med 263 § punkt 1 StGB. Det är nämligen inte fallet.

Bortsett från överväganden avseende skyddsändamål som uppkommer även i detta sammanhang, är de argument som åberopats till stöd inte tillräckliga för att uppfylla villkoren för ett sådant anspråk. **[Orig. s. 10]**

263 § StGB är en straffrättslig bestämmelse som kriminaliserar en konkret handling eller underlåtenhet som en viss fysisk person företar. Det är inte möjligt att rikta en straffrättslig anklagelse mot en juridisk person. Därmed skulle PG konkret ha behövt visa vilken styrelseledamot, vilken företrädare eller vilken annan person som är bunden av företagets anvisningar, som vid en viss tidpunkt och på en viss plats begått ett konkret vilseledande eller beordrat någon annan att göra det. Omständigheten att PG inte kan styrka sådana omständigheter, då han inte hade inblick i vad som pågick internt hos Volkswagen, är oviktig i detta sammanhang. Till skillnad från området som omfattas av 826 § BGB, där det är fråga om en civilrättslig anklagelse, kan en kändande som riktar straffrättsliga anklagelser mot anställda hos en juridisk person till stöd för en talan som avser deras civilrättsliga ansvar inte göra gällande principerna om sekundär bevisbörda (se III.3.).

[utelämnas]