

Mål C-809/19**Sammanfattning av begäran om förhandsavgörande enligt artikel 98.1 i domstolens rättegångsregler****Datum för ingivande:**

4 november 2019

Domstol som begär förhandsavgörande:

Landgericht Gera (Tyskland)

Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:

25 oktober 2019

Kärande:

ER

Svarande:

Volkswagen AG

Saken i målet vid den nationella domstolen

Anspråk på skadestånd vid hävande av köpeavtalet för ett nytt fordon i vilket en otillåten manipulationsanordning installerats – Motortillverkarens ansvar för ett fordon som tillverkats av ett dotterbolag – Skyldighet att utfärda ett intyg om överensstämmelse – Skydd av slutkunden – Avdrag för ersättning för nyttjande vid beräkningen av skada

Syfte med och rättslig grund för begäran om förhandsavgörande

Tolkning av unionsrätten, artikel 267 FEUF

Tolkningsfrågor

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 slutkunden, närmare bestämt även 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 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?

3. Ska 6, 27 §§ EG-FGV och artiklarna 18.1, 26.1, 46 i direktiv 2007/46/EG samt artikel 5.2 i förordning (EG) nr 715/2007 tolkas, så att inget avdrag eller endast ett delvist (i förekommande fall: på vilket sätt och i vilken omfattning?) avdrag ska göras för den faktiska användningen av fordonet vid **[Orig. s. 3]** beräkningen av slutkundens skada vid en överträdelse mot dessa bestämmelser, om slutkunden på grundval av denna överträdelse kan kräva och kräver att avtalet om fordonsköp ska hävas? Påverkar det tolkningen om överträdelsen ingår som ett led i vilseledande av de myndigheter som utfärdar godkännande och av slutkunden med avseende på att villkoren för godkännande är uppfyllda och att fordonet har alla nödvändiga tillstånd för obegränsad användning i vägtrafik, och överträdelsen och vilseledandet sker i syfte att minska kostnader och maximera vinster genom högre försäljningstal, samtidigt som en konkurrensfördel skaffas på bekostnad av ovetande kunder?

Anförda unionsrättsliga bestämmelser

Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (ramdirektiv): artikel 18.1, artikel 26.1, artikel 46

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av 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: artikel 3 punkt 10, artikel 5.2

Kommissionens förordning (EG) nr 385/2009 av den 7 maj 2009 om ersättande av bilaga IX till Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (ramdirektiv): bilaga

Anförda nationella bestämmelser

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 (förordning om EG-godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, förordningen om EG-godkännande – EG-FGV): 6, 27 §§

Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) (civilagen): 31, 823 punkt 2, 826 §§

Strafgesetzbuch (StGB) (strafflagen): 263 punkt 1 §

Kortfattad redogörelse för de faktiska omständigheterna och förfarandet i det nationella målet

- 1 Den 3 maj 2010 köpte käranden, ER, en ny Skoda för 31 127 euro av en bilhandlare.
- 2 Personbilen är utrustad med en motor av typ EA-189 som svaranden, Volkswagen AG (nedan kallat Volkswagen), har levererat. Motorns ursprungliga programvara bidrog till att optimera utsläppsvärdena för kväveoxid under myndigheternas prövningsförfarande 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 läge 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.

- 3 Utveckling och installation av manipulationsanordningen liksom leveransen av de motorer som manipulerats på detta sätt till dotterbolagen i koncernen 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, liksom i syfte att skaffa sig en konkurrensfördel gentemot konkurrerande tillverkare av motorfordon. Koncerndotterbolagens användning av den manipulerade motorn och vidareförsäljningen av fordonet till kunder var inte bara en förutsebar följd, utan själva syftet och målsättningen med Volkswagens medarbetares agerande. 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.
- 4 ER som vilseletts på motsvarande sätt (av sin avtalspartner som utnyttjades som ett verktyg av Volkswagen) köpte fordonet för att framföra det i allmän vägtrafik. ER 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. ER använder fordonet sedan köpet.

Parternas huvudsakliga argument vid den nationella domstolen

- 5 ER har yrkat att Volkswagen ska återbetala köpeskillingen för personbilen. Han företräder uppfattningen att ingen ersättning för de kilometer som han har kört med bilen ska dras av från priset.
- 6 Volkswagen har gjort gällande att programvaran som företaget har installerat är en rent motorintern åtgärd. Dessutom är gränsvärdena vid faktisk körning inte relevanta, eftersom lagstiftaren har beslutat att gränsvärdena ska kontrolleras under laboratorieförhållanden.

Kortfattad redogörelse för skälen till att förhandsavgörande begärs

- 7 Den hänskjutande domstolen prövar huruvida Volkswagen ådragit sig utomobligatoriskt skadeståndsansvar enligt 826 § BGB.
- 8 Den hänskjutande domstolen finner inledningsvis att en otillåten manipulationsanordning i den mening som avses i artikel 5.2 och artikel 3 punkt 10 i förordning (EG) nr 715/2007 installerats i det omtvistade fordonet. Motsvarande beslut som meddelats av Kraftfahrt-Bundesamt har vunnit laga kraft och har bindande verkan i civilrättsliga förfaranden.
- 9 I vilken utsträckning som även en överträdelse av 6 § punkt 1, 27 § EG-FGV föreligger, vilken antagits med stöd av artikel 18.1 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. Dessa frågor är dock omtvistade i Tyskland.

- 10 Enligt en uppfattning 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.
- 11 Enligt den motsatta ståndpunkten innehåller ett sådant intyg samtidigt en förklaring av att fordonet uppfyller alla relevanta bestämmelser som gäller inom unionen, med följderna att förekomsten av en otillåten manipulationsanordning 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.
- 12 Den hänskjutande domstolen har mot bakgrund 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 tillverkningsstillfället” dragit slutsatsen att den formalistiska ansatsen är felaktig och att intyget om överensstämmelse ska anses innehålla den mer omfattande försäkran som den motsatta ståndpunkten ger för handen.
- 13 Den hänskjutande domstolen anser att utsläppandet på marknaden – under vilseledande av myndigheterna som utfärdar godkännande och av slutkunden – av ett fordon som tillverkats av ett dotterbolag, i vilket en motor med en otillåten manipulationsanordning som tillverkats av Volkswagen installerats, utgör en uppsåtlig otillbörlig skada enligt 826 § BGB. Vilseledandet av fordonstillverkaren och bilhandlaren tillskrivs Volkswagen enligt principen om medelbart gärningsmannskap. Det kan inte antas föreligga sådan samverkan som utgör kollusion mellan Volkswagen i egenskap av motorleverantör och fordonstillverkaren, eftersom de uppgifter som framförts i detta avseende är otillräckliga.
- 14 Den hänskjutande domstolen har prövat alla ytterligare rekvisit i 826 § BGB och funnit att de är uppfyllda. Den hänskjutande domstolen understryker vidare att det utomobligatoriska skadeståndsansvaret enligt 826 § BGB är begränsat till att avse skada som omfattas av skyddsområdet för påbudet eller förbudet som åsidosatts och att bestämmelsen endast berättigar till skadestånd för 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. Det är fallet om en bestämmelse åtminstone även syftar till att skydda den enskilda eller enskilda personkretsar mot intrång i vissa skyddade rättsliga intressen. Dessutom föreligger

skadeståndsansvar endast för de följder av en skada som härrör från det område av risker som den åsidosatta bestämmelsen syftar till att avvärja. 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.

- 15 Frågan huruvida ansvar i konstellationer som den förevarande ska åtgärdas med hänsyn till skyddsändamål är föremål för debatt i Tyskland.
- 16 Om man i detta avseende inte – såsom ER har gjort gällande – 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, eftersom den vilseledde ska ges ett oinskränkt skydd och all skada som denne lidit till följd av vilseledandet ska ersättas. Om man däremot riktar in bedömningen på att Volkswagen har släppt ut fordonet på marknaden och därvid använt en otillåten manipulationsanordning, är det avgörande för utgången i målet huruvida de ovannämnda bestämmelserna har skyddsverkningar i förhållande till tredje man och om en slutkunds förvärv av ett fordon i vilket en otillåten manipulationsanordning installerats och/eller som har släppts ut på marknaden utan ett giltigt intyg om överensstämmelse härrör från det område av risker som de åsidosatta bestämmelserna syftar till att avvärja.
- 17 Den hänskjutande domstolen anser att en isolerad bedömning inte kan komma i fråga. Det handlar om oupplösligt förbundna aspekter av ett enhetligt händelseförlopp och av en övergripande plan. Kärnan i anklagelsen om otillbörligt agerande är överträdelsen av avgasnormerna. Således 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.
- 18 Huruvida 6, 27 §§ EG-FGV och artikel 18.1, artikel 26.1 i direktiv 2007/46 och/eller artikel 5.2 i förordning (EG) nr 715/2007 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 härrör från området av risker som de åsidosatta bestämmelserna syftar till att avvärja – är fortfarande ytterst omstritt i tysk rättspraxis.
- 19 Vissa röster företräder uppfattningen att de nämnda bestämmelserna inte ska förstås som skyddsbestämmelser, eftersom de inte syftar till att skydda tillgångarna som tillhör den som förvärvar en bil, utan i stället syftar till en hög nivå av trafiksäkerhet, skyddet av miljö och hälsa och en rationell energianvändning.

- 20 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. 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. Dessutom följer skyddet av individen även av den redan omnämnda funktionsbeskrivningen i bilagan i förordning (EG) nr 385/2009.
- 21 Den hänskjutande domstolen kan inte avgöra vilken tolkning som är den riktiga, i synnerhet med hänsyn till tillräckligt genomförande 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. Den hänskjutande domstolen ber därför Europeiska unionens domstol om en slutgiltig tolkning i detta avseende.
- 22 Den nationella domstolen påpekar med avseende på den tredje frågan att ER, efter att frågorna 1, 1a och/eller 2 har besvarats, har ett anspråk på att försättas i samma situation som han hade varit i om han inte hade ingått avtalet om köp av bilen. Han kan erhålla återbetalning av köpeskillingen i utbyte mot överlämnande av fordonet och överlåtelse av äganderätten till fordonet.
- 23 Efter att ER i flera år efter köpet har använt och fortfarande använder det förvärvade fordonet, uppkommer även den för utgången i målet avgörande frågan huruvida han utifrån synsättet att avdrag ska göras för nyttan som den skadelidande erhållit (*compensatio lucri cum damno*) är skyldig att ersätta sin användning av fordonet.
- 24 Skadeståndsrätten i Tyskland präglas av tanken att det endast är en utjämning av skadan som sker och att den skadelidande inte får berika sig till följd av skadan. I enlighet med detta görs bland annat avdrag för den nytta som skadan medfört. Följaktligen ska även fördelar beaktas vid beräkningen av skadan såvitt det även föreligger ett adekvat orsakssamband mellan den skadevällande händelsen och fördelar som den skadelidande erhållit och det överensstämmer med skadeståndsskyldighetens syfte och ändamål att inkludera dessa i beräkningen, det vill säga att det inte blir oskäligt betungande för den skadelidande eller på ett oskäligt sätt avlastar den skadevällande.
- 25 Det är i Tyskland en synnerligen omstridd fråga huruvida det – i synnerhet i fall som rör ansvar enligt 826 § BGB – i fallkonstellationer som den förevarande ska göras avdrag för den nytta som skadan medfört.
- 26 En invändning som anförts mot avdrag för den nytta som skadan medfört är att köpeavtalet har kommit till stånd genom vilseledande vilket talar emot ett avdrag för fördelen som användningen inneburit, eftersom käranden inte hade för avsikt att hyra fordonet utan att köpa det. Tillverkaren som är ansvarig på grund av

bedrägeriet bör inte heller kunna realisera värdeökningen av den aktuella försäljningen genom skadeberäkningen. Detta skulle nämligen leda till att tillverkarens ansvar i det närmaste inte skulle få någon ekonomisk effekt för denne. Ersättning för användningen kan inte heller komma i fråga med hänsyn till ett effektivt genomförande av unionsrätten.

- 27 I motsats till detta bör påpekas att ett avdrag för den nytta som skadan medfört inte är oskäligt, eftersom användningen har skett, vilket har medfört en ekonomisk fördel, och vägran att göra avdrag för detta inte får någon kompenserande verkan. Det leder inte heller till att den skadevållande avlastas på ett oskäligt sätt om den erhållna förmånen tas med i beräkningen. Den förmån som MM erhållit är inte sådan att den inte hade existerat om den skadevållande händelsen inte hade inträffat. MM skulle nämligen ha framfört ett fordon även om den skadevållande händelsen inte inträffat och således ha dragit nytta av de därav följande fördelarna. På denna punkt har han således inte hamnat i en sämre situation genom Volkswagens handlande.
- 28 Den hänskjutande domstolen lutar mot att tillåta avräkning av användningen, men kan inte bedöma huruvida detta helt eller delvis strider mot unionsrätten.