

Mål C-667/23

Sammanfattning av begäran om förhandsavgörande i enlighet med artikel 98.1 i domstolens rättegångsregler

Datum för ingivande:

9 november 2023

Domstol som begär förhandsavgörande:

Landgericht Ravensburg (Tyskland)

Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:

27 oktober 2023

Klagande:

Gruß Verwaltungs-GmbH

FO

AT

PV

QZ

Motpart:

Volkswagen AG

Saken i det nationella målet

Förordning (EG) nr 715/2007 – Dieselfordon – Avgasåterföring – Temperaturfönster – Hypotetiskat godkännande – Skadestånd – Beräkning

Syfte med och rättslig grund för begäran om förhandsavgörande

Tolkning av unionsrätten, artikel 267 FEUF

Frågor som har hänskjutits för förhandsavgörande

1. Kan ett skadeståndskrav som en fordonsköpare riktar mot en fordonstillverkare på grund av oaktsamt utsläppande på marknaden av ett fordon med en olaglig manipulationsanordning i den mening som avses i artikel 5.2 i förordning (EG) nr 715/2007 avslås med motiveringen,
 - a) att tillverkaren befann sig i en oundviklig rättsvillfarelse?
om så är fallet:
 - b) att den rättsvillfarelse som tillverkaren befann sig i var oundviklig, eftersom den myndighet som ansvarar för EG-typgodkännandet eller för efterföljande åtgärder faktiskt har godkänt den inbyggda manipulationsanordningen?
om så är fallet:
 - c) att den rättsvillfarelse som tillverkaren befann sig i var oundviklig, eftersom fordonstillverkarens rättsliga uppfattning av artikel 5.2 i förordning (EG) nr 715/2007 vid motsvarande förfrågan skulle ha bekräftats av den myndighet som ansvarar för EG-typgodkännandet eller för efterföljande åtgärder (hypotetiskt godkännande)?
2. Är det förenligt med unionsrätten att uppställa kravet att en fordonsköpare som har riktat skadeståndsanspråk mot en fordonstillverkare på grund av oaktsamt utsläppande på marknaden av ett fordon utrustat med en olaglig manipulationsanordning i den mening som avses i artikel 5.2 i förordning (EG) nr 715/2007,
 - a) vid mindre skadeståndsanspråk ska göra avdrag från skadeståndsbeloppet för den nytta som fordonsköparen erhållit till följd av användningen av fordonet, i den mån denna,

tillsammans med restvärdet, överstiger det betalda inköpspriset med avdrag för skadeståndsbeloppet?

- b) att fordonsköparens anspråk på *mindre* skadestånd ska vara begränsat till högst 15 procent av det betalda inköpspriset?

Anförda unionsbestämmelser

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 (EUT L 171, 2007, s. 1), särskilt artikel 5.2

Anförda nationella bestämmelser

Bürgerliches Gesetzbuch (den tyska civillagen) (nedan kallad BGB), särskilt 276, 823, 826 §§

Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung) (förordning om EG-typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (förordning om EG-typgodkännande av motorfordon)) (nedan kallad EG-FGV), särskilt 6 och 27 §§

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

- 1 Begäran om förhandsavgörande avser fem olika situationer som visserligen inte är identiska, men endast skiljer sig från varandra i nyanser.
- 2 Första målet: Fordonet VW T6 Caravelle 2.0 TDI släpptes ut på marknaden med en av motparten tillverkad dieselmotor av typ EA288. Klaganden köpte fordonet som ett nytt EU-fordon till ett pris av 38 185 euro. Det är ostridigt att fordonet vid förvärvet hade ett så kallat temperaturfönster. Utanför fönstret minskar avgasåterföringstakten gradvis. Detta leder till en ökning av NOx (= kväveoxider) vid fordonsdrift utanför temperaturfönstret.
- 3 Klaganden anser sig ha vållats skada uppsåtligen och i strid med god sed. Klaganden anser att temperaturfönstret är en olaglig manipulationsanordning och har hävdatt att det dessutom föreligger ett olagligt system för att detektera tester. Klaganden har yrkat betalning med ett skadeståndsbelopp som det ankommer på domstolen att bestämma, dock minst 9 546,25 euro (= 25 procent av inköpspriset),

och, i andra hand, betalning av ett belopp på 5 727,75 euro (=15 procent av inköpspriset).

- 4 Motparten har yrkat att talan ska ogillas. Motparten har bestritt att det föreligger ett system för att detektera tester. När det gäller temperaturfönstret har motparten slutligen hävdats att det sträcker sig över ett område från +12 grader Celsius till cirka +39 grader Celsius. Motparten har för fullständighetens skull gjort gällande att det föreligger en oundviklig rättsvillfarelse och har härvid åberopat ett hypotetiskt godkännande från Kraftfahrtbundesamt (den tyska typgodkännandemyndigheten, nedan kallad Kraftfahrtbundesamt).
- 5 Andra målet: Fordonet VW Passat Variant Comfortline 2.0 TDI släpptes ut på marknaden med en dieselmotor av typ EA288 som har tillverkats av motparten. Det är ostridigt att fordonet har utrustats med ett system för att detektera tester. Klaganden köpte fordonet till ett pris av 13 930 euro med en körsträcka på 93 350 kilometer. Klaganden finansierade fordonet genom ett lån från Volkswagen Bank.
- 6 Klaganden anser att motparten har vållat honom skada uppsåtligt och i strid med god sed. Klaganden anser att systemet för att detektera tester är otillåtet och har hävdats att fordonet är utrustat med en ytterligare olaglig manipulationsanordning i form av ett temperaturfönster. Klaganden har yrkat betalning av ett belopp på 2 089,50 euro (= 15 procent av inköpspriset) och återbetalning av finansieringskostnader med ett belopp på 409,20 euro.
- 7 Motparten har yrkat att talan ska ogillas. Motparten har medgett att system för att detektera tester visserligen används av programvaran för att säkerställa att NSK (=NO_x-fälla) vid testningen regenereras fullständigt före en NEDC-testkörning (New European Driving Cycle, den nya europeiska körcykeln) (nedan kallad NEDC) och regenereras vid exakt definierade punkter inom NEDC. Därigenom koncentreras mätningen till de NO_x-utsläpp som uppstår under NEDC och det förhindras att NO_x-utsläpp från tidigare cykler läggs till eller att NO_x-utsläpp som uppstår under cykeln inte beaktas. Dessutom leder system för att detektera tester till en ökning av temperaturen i NSK inom NEDC omedelbart före den första NSC-regenereringen, beroende på avgastemperaturen och NSK:s åldrande. Motparten anser att system för att detektera tester är tillåtna, eftersom de inte har någon mätbar inverkan, i vart fall inte någon inverkan som är relevant för gränsvärdet, på kväveoxidutsläppen, men att det under alla omständigheter inte påverkar kväveoxidutsläppen. Motparten anser också att temperaturfönstret är tillåtet. Motparten har i detta avseende hävdats att avgasåterföringen är aktiv till 100 procent mellan -24 grader Celsius och + 70 grader Celsius. Motparten har för fullständighetens skull gjort gällande att det föreligger en oundviklig rättsvillfarelse och har härvid åberopat ett hypotetiskt godkännande från Kraftfahrtbundesamt.
- 8 Tredje målet: Fordonet VW Golf 2.0 TDI släpptes ut på marknaden med en dieselmotor av typen EA288 som har tillverkats av motparten. Det är ostridigt att fordonet har utrustats med ett system för att detektera tester. Detta leder till högre

utsläpp av NOx (kväveoxid) vid normal användning av fordonet. Klaganden köpte fordonet till ett pris av 25 300 euro med en körsträcka på 20 km.

- 9 Klaganden anser att motparten har vållat honom skada uppsåtligen och i strid med god sed. Han anser att systemet för att detektera tester är otillåtet och har hävdad att det dessutom finns en ytterligare olaglig manipulationsanordning i form av ett temperaturfönster. Klaganden har yrkat betalning av ett belopp som det ankommer på domstolen att bestämma, dock på minst 6 325 euro (= 25 procent av inköpspriset), och i andra hand betalning av ett belopp på 3 795 euro (=15 procent av inköpspriset).
- 10 Motparten har yrkat att talan ska ogillas. Motparten har till sitt försvar åberopat samma argument som i det andra målet.
- 11 Fjärde målet: Fordonet VW New Golf Sportsvan Highline 1.6 TDI släpptes ut på marknaden med en dieselmotor av typen EA288 som tillverkats av motparten. . Det är ostridigt att fordonet har utrustats med ett system för att detektera tester. Klaganden köpte fordonet till ett pris av 22 500 euro med en körsträcka på 0 kilometer.
- 12 Klaganden anser att motparten har vållat honom skada uppsåtligen och i strid med god sed. Klaganden anser att systemet för att detektera tester är otillåtet och har hävdad att det dessutom finns ytterligare olagliga manipulationsanordningar, bland annat ett temperaturfönster. Klaganden har yrkat betalning av ett belopp på 14 743,22 euro (återbetalning av inköpspriset med avdrag för ersättning för fordonets användning på 7 756,78 euro för de 120 661 km som körts fram till väckandet av talan) i utbyte mot återlämnande och övergång av äganderätten till fordonet, och, i andra hand, betalning av ett belopp på 3 375 euro (= 15 procent av inköpspriset).
- 13 Motparten har yrkat att talan ska ogillas. Motparten har till sitt försvar anfört samma argument som i det andra målet.
- 14 Femte målet: Fordonet VW Sharan 2.0 TDI släpptes ut på marknaden med en dieselmotor av typen EA288 som tillverkats av motparten. Det är ostridigt att fordonet har utrustats med ett system för att detektera tester. Klaganden köpte fordonet till ett pris av 42 980 euro med en körsträcka på 15 468 km.
- 15 Klaganden anser att motparten har vållat honom skada uppsåtligen och i strid med god sed. Han anser att systemet för att detektera tester är otillåtet och har hävdad att det dessutom finns en ytterligare olaglig manipulationsanordning, nämligen ett temperaturfönster och en varvtalsberoende fränkoppling av avgasreningen och katalysatorn för selektiv katalytisk reduktion (SCR). Klaganden har yrkat betalning av ett belopp på 27 313,47 euro (återbetalning av inköpspriset med avdrag för ersättning för nyttjande på 15 666,53 euro för de 103 714 km som körts fram till förhandlingen) i utbyte mot återlämnande och övergång av äganderätten till fordonet. Klaganden har, i andra hand, yrkat betalning av ett belopp på 6 447 euro (= 15 procent av inköpspriset), och att motparten ska förpliktas att ersätta

klaganden för framtida övriga skador som uppkommer till följd av de olagliga manipulationsanordningarna.

- 16 Motparten har yrkat att talan ska ogillas. Motparten anser att varken systemet för att detektera tester eller temperaturfönstret ska anses utgöra otillåtna manipulationsanordningar. Motparten har medgett att systemet för att detektera tester leder till att ett driftläge upprätthålls med en högre avgasåterföringstakt under en provkörning efter det att SCR-katalysators uppnått en driftstemperatur på minst 200 grader Celsius, medan det vid vägtransport vid denna tidpunkt sker en övergång till ett driftläge med lägre avgasåterföringstakt. Ett system för att detektera tester skulle även få till följd att doseringen av AdBlu i SCR-katalysatorn i NEDC redan skulle börja vid en driftstemperatur på cirka 130 grader Celsius i stället för cirka 150 grader Celsius i normal vägtrafik. Motparten har hävdats att allt detta inte har någon mätbar inverkan, i vart fall inte någon inverkan som är relevant för gränsvärdet, på utsläppen av kväveoxider. Motparten har avseende temperaturfönstret hävdats att avgasåterföringen är aktiv till 100 procent mellan -24 grader Celsius och +70 grader Celsius. Motparten har för fullständighetens skull gjort gällande att det föreligger en oundviklig rättsvillfarelse och har härvid åberopat ett hypotetiskt godkännande från Kraftfahrtbundesamt.

Kortfattad redogörelse för skälen till att förhandsavgörande begärs

- 17 Inledande anmärkningar: I det första målet var fordonet vid köpet sannolikt utrustat med en förbjuden manipulationsanordning i den mening som avses i artikel 5.2 i förordning nr 715/2007. I de fyra andra målen talar i vart fall en stark indikation i form av ett system för att detektera tester för detta.
- 18 När det gäller det fordon som avses i det första målet minskar avgasåterföringen redan vid en omgivningstemperatur på +10 grader Celsius och det föreligger därför enligt den hänskjutande domstolen ett otillåtet temperaturfönster, som inte heller undantagsvis är tillåtet enligt artikel 5.2 a i förordning nr 715/2007.
- 19 I förevarande mål är sannolikt inte heller det ytterligare kriteriet i artikel 5.2 andra meningen a i förordning nr 715/2007 uppfyllt, nämligen att en manipulationsanordning inte får vara aktiv under större delen av året, eftersom avgasåterföringen hos de fordon som är aktuella i de tre ovannämnda målen minskar redan vid en omgivningstemperatur på cirka +12 grader Celsius. De årliga medeltemperaturerna i Tyskland är dock lägre än cirka +12 grader Celsius.
- 20 I de fyra andra målen är det omtvistat huruvida temperaturfönstret och/eller systemet för att detektera tester, leder till en ökning av utsläppen under normala körförhållanden. Det har i förevarande mål således inte fastställts att det föreligger en otillåten manipulationsanordning i den mening som avses i artikel 3 punkt 10 och artikel 5.2 första meningen i förordning nr 715/2007, även om systemet för att detektera tester utgör en stark indikation för detta.

- 21 För att en rätt till skadestånd ska föreligga enligt 826 § BGB krävs att skadevållaren har handlat uppsåtligt och objektivt i strid med god sed. Detta torde emellertid inte vara fallet i de aktuella målen.
- 22 I de aktuella fallen kan dock fordonsköparen ha rätt till skadestånd enligt 823 § andra stycket BGB. Enligt ny rättspraxis från Bundesgerichtshof (Federala högsta domstolen, Tyskland) (nedan kallad BGH), skyddar 823 § andra stycket BGB jämförd med 6 § första stycket och 27 § stycke 1 EG-FGV en fordonsköparens intresse av att inte drabbas av någon förlust av egendom på grund av att tillverkaren har gjort sig skyldig till en överträdelse av den europeiska avgaslagstiftningen.
- 23 I det första målet har motparten gjort sig skyldig till en överträdelse av den europeiska avgaslagstiftningen i form av ett otillåtet temperaturfönster, och i de fyra andra målen talar en stark indikation i form av ett system för att detektera tester på att det förhåller sig på så sätt.
- 24 För att en rätt till skadestånd ska föreligga förutsätts också att fordonstillverkaren åtminstone har handlat oaktsamt i fråga om manipulationsanordningen. Fordonstillverkarens vållande presumeras. Tillverkaren kan emellertid undgå ansvar genom att göra gällande omständigheter och visa att hans agerande undantagsvis inte framstår som oaktsamt. Enligt BGH:s rättspraxis kan tillverkaren i synnerhet härvid åberopa att det föreligger en oundviklig rättsvillfarelse genom att konkret göra gällande och visa att det föreligger en rättsvillfarelse som sådan och även att denna är oundviklig. Den första frågan har ställts för att få klarhet i denna fråga.
- 25 Rätten till skadestånd enligt 823 § andra stycket BGB, jämförd med 6 § första stycket och 27 § första stycket EG-FGV är enligt rättspraxis från BGH tillämplig på så kallade ”mindre skadestånd”, det vill säga betalning av ett penningbelopp. Återbetalning av inköpspriset i utbyte mot återlämnande och övergång av äganderätten till fordon (så kallat *större* skadestånd) kan inte begäras. Dessutom har BGH anförts att den nytta som användningen av fordonet medför ska avräknas om den, tillsammans med restvärdet, överstiger det betalda inköpspriset med avdrag för skadeståndsbeloppet. Den andra frågan avser dessa problem.
- 26 Tolkningsfrågorna i detalj: Den hänskjutande domstolens uttalanden i detta avseende motsvarar i allt väsentligt de uttalanden som gjordes avseende den första och den tredje frågan i begäran om förhandsavgörande i mål C-666/23 (se punkterna 25-34 och 40-47 i sammanfattningen av begäran om förhandsavgörande i det målet).