

Mål C-668/23

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

Datum för ingivande:

13 november 2023

Domstol som begär förhandsavgörande:

Landgericht Ravensburg (Tyskland)

Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:

27 oktober 2023

Klagande:

YH

JD

CN

XU

LO

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. Ska den fordonstillverkare som har tillhandahållit en uppdatering av programvaran betala skadestånd till fordonsägaren om det vid köpet av fordonet finns en förbjuden manipulationsanordning i den mening som avses i artikel 5.2 i förordning (EG) nr 715/2007 som har installerats i samband med programvaruuppdateringen och fordonsägaren till följd därav åsamkas skada?

3. 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 Crafter 2.0 TDI släpptes ut på marknaden med en dieselmotor av typ EA288 som tillverkats av motparten. Det är ostridigt att avgasåterföringstakten i fordonet minskar utanför ett så kallat temperaturfönster beroende på sjunkande utomhustemperaturer. Minskningen börjar när temperaturen understiger + 15 grader Celsius, vilket leder till ökade utsläpp av NOx (= kväveoxid) vid fordonsdrift utanför temperaturfönstret. Klaganden, som har rätt till avdrag för ingående mervärdesskatt, köpte fordonet till ett pris av 9 242,86 euro netto med en körsträcka på 145 726 km.
- 3 Klaganden anser sig ha vållats skada uppsåtligen och i strid med god sed, eftersom fordonet är utrustat med olagliga manipulationsanordningar. Vad gäller motorn har klaganden hävdats att det rör sig om typ EA288. Klaganden har yrkat betalning av ett belopp på 6 868,91 euro (inköpspris med avdrag för rimlig ersättning för användning) i utbyte mot återlämnande och övergång av äganderätten till fordonet. Klaganden har i andra hand yrkat skadeståndsbelopp, vilket det ankommer på domstolen att bestämma, om minst 1 648,50 euro (= 15 procent av bruttointköpspriset på 10 999 euro), inklusive finansieringskostnader om 203,66 euro, samt att motparten ska förpliktas att ersätta klaganden för den skada som har uppkommit för klaganden till följd av manipuleringen av utsläpp.

- 4 Motparten har yrkat att talan ska ogillas. Motparten har hävdade att en motor av typ EA189 har byggts in i fordonet, men att den, till skillnad från övriga motorer av denna typ, inte har någon ”aktiv växellokik” som andra motorer av typ EA189. Motparten anser att temperaturfönstret är tillåtet. Motparten har i detta avseende hävdade att detta är nödvändigt för att säkerställa en säker körning. Motparten har för fullständighetens skull gjort gällande att det föreligger en oundviklig rättsvillfarelse och har i detta avseende åberopat ett hypotetiskt godkännande från Kraftfahrtbundesamt (den tyska typgodkännandemyndigheten, nedan kallad Kraftfahrtbundesamt).
- 5 Andra målet: Fordonet VW Sharan 2.0 TDI släpptes ut på marknaden med en dieselmotor av typ EA189 som har tillverkats av motparten. Fordonet var utrustat med en olaglig manipulationsanordning (system för att detektera tester med ”växellokik”). Genom beslut av den 14 och den 15 oktober 2015 ålade Kraftfahrtbundesamt motparten att ta bort denna olagliga manipulationsanordning i de fordon som motparten hade släppt ut på marknaden. En uppdatering som motparten hade utvecklat och som godkänts av Kraftfahrtbundesamt installerades i fordonet den 10 april 2017. Efter uppdateringen har fordonet ett temperaturfönster. Minskningen av avgasåterföring börjar när temperaturen understiger + 15 grader Celsius. Detta leder till ökade utsläpp av NO_x (kväveoxid) vid fordonsdrift utanför temperaturfönstret. Klaganden köpte fordonet till ett pris av 23 950 euro med en körsträcka på 59 600 km.
- 6 Klaganden anser sig ha vållats skada uppsåtligen och i strid med god sed. Klaganden har yrkat betalning av ett belopp på 23 950 euro, med avdrag för skälig ersättning för användningen, i utbyte mot återlämnande och övergång av äganderätten till fordonet. Klaganden har i andra hand yrkat ett skadeståndsbelopp på mellan 5 procent och 15 procent av inköpspriset, vilket det ankommer på domstolen att bestämma.
- 7 Motparten har yrkat att talan ska ogillas. Motparten anser att temperaturfönstret är tillåtet och har hävdade att det är nödvändigt för att garantera säker körning. Motparten har för fullständighetens skull gjort gällande att det föreligger en oundviklig rättsvillfarelse och har i detta avseende åberopat ett hypotetiskt godkännande från Kraftfahrtbundesamt.
- 8 Tredje målet: Fordonet VW T6 Multivan 2.0 TDI släpptes ut på marknaden med en dieselmotor av typen EA288 som har tillverkats av motparten. Klaganden köpte fordonet till ett pris av 44 647 euro med en körsträcka på 20 km. Fordonet har ett temperaturfönster. Detta leder till högre NO_x-utsläpp vid fordonsdrift utanför temperaturfönstret.
- 9 Klaganden anser att han har vilseletts och vållats skada uppsåtligen och i strid med god sed på grund av förekomsten av olagliga manipulationsanordningar. Klaganden har hävdade att fordonet bland annat är utrustat med ett system för att detektera tester som vid testning säkerställer att avgasåterföringstakten ökar till dess att katalysatorn för selektiv katalytisk reduktion (nedan kallad SCR-

katalysatorn) uppnår en driftstemperatur på + 200 grader Celsius. Klaganden har yrkat ett skadeståndsbelopp på minst 15 procent av inköpspriset och, i andra hand, ett skadeståndsbelopp på mellan 5 procent och 15 procent av inköpspriset, vilket det ankommer på domstolen att bedöma.

- 10 Motparten har yrkat att talan ska ogillas. Klaganden anser att temperaturfönstret är tillåtet. Motparten har i detta avseende slutligen hävdade att avgasåterföringen minskar under en omgivningstemperatur på ”cirka + 12 grader Celsius”. Motparten har dessutom hävdade att motorstyrningskontrollen hos det omtvistade fordonet, till skillnad från vissa andra T6-fordon, aldrig har innefattat något system för att detektera tester, utan avgasåterföringstakten minskar snarare under alla körförhållanden när en driftstemperatur för SCR-katalysatorn på + 200 grader Celsius uppnås. Från och med denna driftstemperatur bidrar SCR-systemet emellertid till en avsevärd minskning av NOx, vilket innebär att gränsvärdena ändå iakttagits. Motparten har för fullständighetens skull gjort gällande att det föreligger en oundviklig rättsvillfarelse och har i detta avseende åberopat ett hypotetiskt godkännande från Kraftfahrtbundesamt.
- 11 Fjärde målet: Fordonet VW Golf 2.0 TDI släpptes ut på marknaden med en dieselmotor av typen EA288 som har tillverkats av motparten. Fordonet har ett system för att detektera tester. Klaganden köpte fordonet till ett pris av 13 980 euro med en körsträcka på 61 911 km.
- 12 Klaganden anser att hon har vållats skada uppsåtligt och i strid med god sed. Klaganden har gjort gällande att systemet för att detektera tester är otillåtet och anser att det dessutom föreligger ett otillåtet temperaturfönster. Klaganden har yrkat betalning av ett belopp på 11 039,09 euro (inköpspriset med avdrag för ersättning för fordonets användning på 2 940,91 euro) i utbyte mot återlämnande och övergång av äganderätten till fordonet, och i andra hand ett skadeståndsbelopp på 2 097 euro (= 15 procent av inköpspriset).
- 13 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 (=NOx-fälla) regenereras fullständigt före en testkörning och regenereras vid exakt definierade punkter inom NEDC (New European Driving Cycle, den nya europeiska körcykeln). Därigenom koncentreras mätningen till de NOx-utsläpp som uppstår under NEDC. Motparten anser att system för att detektera tester är tillåtna, eftersom avaktivering inte har någon mätbar effekt på utsläppen och eftersom gränsvärdena för utsläpp under alla omständigheter inte har överskridits. Motparten anser också att temperaturfönstret är tillåtet. Motparten har i detta avseende anfört att avgasåterföringen är aktiv till 100 procent på grund av det mycket avancerade avgasåterföringssystemet mellan -24 grader Celsius och + 70 grader Celsius. Motparten har för fullständighetens skull gjort gällande att det föreligger en oundviklig rättsvillfarelse och har i detta avseende åberopat ett hypotetiskt godkännande från Kraftfahrtbundesamt.

- 14 Femte målet: Fordonet VW T5 Multivan 2.0 TDI har släppts ut på marknaden med en dieselmotor av typ EA189 som har tillverkats av motparten. Det har inte bestritts att det finns ett temperaturfönster. När fordonet släpptes ut på marknaden och klaganden köpte fordonet började avgasåterföringen minska vid + 18 grader Celsius. Detta leder till en ökning av NOx-utsläppen vid fordonsdrift utanför temperaturfönstret. Klaganden, som har rätt till avdrag för ingående mervärdesskatt, köpte fordonet till ett pris av 41 974,79 euro (netto) med en körsträcka på 9 350 km.
- 15 Klaganden har gjort gällande att temperaturfönstret är otillåtet. Klaganden anser att han har vållats skada uppsåtligen och i strid med god sed. Klaganden har yrkat betalning av ett belopp på 41 974,79 euro, med avdrag för ersättning för fordonets användning, som ska bestämmas, i utbyte mot återlämnande och övergång av äganderätten till fordonet, och i andra hand betalning av ett belopp på 6 296,22 euro (15 procent av nettoinköpspriset).
- 16 Motparten har yrkat att talan ska ogillas. Motparten har gjort en invändning om preskription. Motparten anser att temperaturfönstret är en laglig manipulationsanordning, eftersom den är nödvändig för att garantera säker körning. Motparten har även åberopat att en frivillig och kostnadsfri programvaruuppdatering för att utvidga temperaturfönstret är tillgänglig sedan den 17 oktober 2022, vilket får till följd att avgasåterföringen, efter det att programvaran installerats, minskar först vid en temperatur på + 9,76 grader Celsius. Motparten anser att klaganden har underlåtit att uppfylla sin skyldighet att minska skadan genom att inte installera denna uppdatering.
- 17 Motparten har för fullständighetens skull gjort gällande att det föreligger en oundviklig rättsvillfarelse och har i detta avseende åberopat ett hypotetiskt godkännande från Kraftfahrtbundesamt.

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

- 18 Inledande anmärkningar: I det första, andra och tredje och femte målet var fordonet vid köpet i respektive fall sannolikt utrustat med en förbjuden manipulationsanordning i den mening som avses i artikel 5.2 i förordning nr 715/2007. I det fjärde målet utgör systemet för att detektera tester en stark indikation på att det föreligger en olaglig manipulationsanordning.
- 19 När det gäller de fordon som är aktuella i det första, andra, tredje och femte målet minskar avgasåterföringen redan vid en omgivningstemperatur på +12 grader Celsius och det föreligger därför enligt den hänskjutande domstolen ett olagligt temperaturfönster, som inte heller undantagsvis är tillåtet enligt artikel 5.2 a i förordning nr 715/2007.
- 20 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 i 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 ca +12 grader Celsius.

- 21 I det fjärde målet 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 olaglig 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 är en stark indikation på att det förhåller sig på så sätt.
- 22 För att en rätt till skadestånd ska föreligga enligt 826 § BGB krävs att skadevällaren har handlat uppsåtligt och objektivt i strid med god sed. Detta torde emellertid inte vara fallet i de aktuella målen.
- 23 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 § första stycket 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.
- 24 I det första, andra, tredje och femte målet har motparten gjort sig skyldig till en överträdelse av den europeiska avgaslagstiftningen i form av ett otillåtet temperaturfönster, och i det fjärde målet talar en stark indikation för detta i form av ett system för att detektera tester.
- 25 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.
- 26 I det andra målet har rätten till skadestånd på grund av den manipulationsanordning (system för att detektera tester med "växellogik") som fanns när fordonet släpptes ut på marknaden och köptes preskriberats. Efter installationen av den av motparten tillhandahållna uppdateringen i form av ett temperaturfönster har fordonet emellertid utrustats med en ny olaglig manipulationsanordning. Frågan är om fordonsägaren har rätt till skadestånd från tillverkaren när denne åsamkas skada genom en manipulationsanordning som installerats med en uppdatering. Detta är föremålet för den andra tolkningsfrågan.

- 27 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 anfört att den nytta som användningen av fordonet medför ska avräknas om den, tillsammans med restvärdet, överstiger det betalda inköpspriset med avdrag för skadeståndsbeloppet. Den tredje frågan avser dessa problem.
- 28 Den hänskjutande domstolens uttalanden i detta avseende motsvarar i allt väsentligt de uttalanden som gjordes avseende tolkningsfrågorna i begäran om förhandsavgörande i mål C-666/23 (se punkterna 25-47 i sammanfattningen av begäran om förhandsavgörande i det målet).