

Mål C-308/23

Komplettering av begäran om förhandsavgörande

Datum för ingivande:

1 augusti 2023

Domstol som begär förhandsavgörande:

Landgericht Duisburg (Tyskland)

Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:

21 juli 2023

Kärande:

YV

Svarande:

Mercedes-Benz Group AG

LANDGERICHT DUISBURG

BESLUT

...

I målet YV, kärande, ombud: BRR Automotive Rechtsanwaltgesellschaft mbH, i Berlin, mot Mercedes-Benz Group AG, företrädd av styrelsen, Mercedesstraße 137, 70327 Stuttgart, svarande, ombud: Advokatbyrån Junge und Kollegen i Köln, har första avdelningen för civilmål vid Landgericht Duisburg (domaren Nennecke, i egenskap av ensamdomare) den 21 juli 2023 fattat följande beslut:

För att komplettera beslutet av den 26 april 2023 ombeds EU-domstolen att i samband med den begäran om förhandsavgörande som redan framställts genom beslut av den 26 april 2023 även besvara följande ytterligare frågor i enlighet med artikel 267 FEUF:

10. Har bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007, särskilt artikel 18.1 och 18.3 led 36 i nämnda direktiv, även i syfte att specifikt skydda en enskild fordonsköpare från att förvärva ett fordon som inte uppfyller kraven i

unionslagstiftningen, vilket köparen inte skulle ha förvärvat om han eller hon hade haft kännedom om att det inte uppfyller kraven i unionslagstiftningen, eftersom köparen inte velat göra ett sådant förvärv?

11. Oberoende av svaret på ovanstående fråga, är en fordonstillverkare vid ett åsidosättande av bestämmelserna i Europaparlamentet och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007, respektive de nationella bestämmelser som antagits för att införliva det, särskilt ett åsidosättande av förbudet mot att utfärda ett felaktigt intyg om överensstämmelse, alltid eller i åtminstone i vissa fall skyldig att fullt ut befria köparen från följderna av det på grund av detta åsidosättande gjorda förvärvet av ett fordon som inte uppfyller kraven i unionslagstiftningen och således, om köparen yrkar detta, återbetala kostnaderna för fordonsförvärvet, i förekommande fall i utbyte mot återlämnande och övergång av äganderätten till fordonet och med avräkning för värdet av de eventuella fördelar som köparen haft till följd av fordonsförvärvet? Om så enbart är fallet i vissa situationer: i vilka fall gäller detta?
12. Om fråga 11 ska besvaras nekande eller endast ska besvaras jakande i vissa fall: Är en begränsning av skadeståndet för köpare av fordon, som inte uppfyller kraven i unionslagstiftningen avseende avgasutsläpp och/eller arten av system för kontroll av utsläpp, till det belopp som köparen betalat för mycket för fordonet, med hänsyn till de risker som den olagliga manipulationsanordningen medför, alltid förenlig med kraven i unionslagstiftningen om tillverkaren endast av oaktsamhet har utfärdat ett felaktigt intyg om överensstämmelse för fordonet, enligt vilket fordonet överensstämmer med alla rättsakter vid tillverkningstillfället? Om så inte alltid är fallet: i vilka fall gäller detta inte?
13. Om fråga 12 ska besvaras jakande: Är en begränsning av skadeståndet för köpare av fordon, som inte uppfyller kraven i unionslagstiftningen avseende avgasutsläpp och/eller arten av system för kontroll av utsläpp, till det belopp som köparen betalat för mycket för fordonet, med hänsyn till de risker som den olagliga manipulationsanordningen medför, dock högst 15 procent av köpeskillingen, alltid förenlig med kraven i unionslagstiftningen om tillverkaren endast av oaktsamhet har utfärdat ett felaktigt intyg om överensstämmelse för fordonet, enligt vilket fordonet överensstämmer med alla rättsakter vid tillverkningstillfället? Om så inte alltid är fallet: i vilka fall gäller detta inte?

I.

I den mån det har betydelse för det förhandsavgörande som efterfrågas återfinns de faktiska omständigheter som ligger till grund för förevarande tvist i det beslut av den 26 april 2023 från den hänskjutande domstolen till vilket hänvisas i beslutsdelen och i övrigt även av de handlingar i ärende 1 O 223/20 från Landgericht Duisburg som ingetts till EU-domstolen (målnummer vid EU-domstolen C-308/23).

II.

Kompletteringen av de tolkningsfrågor som hänskjutits i nämnda beslut med frågorna 10 och 11 i beslutsdelen görs med anledning av Bundesgerichtshofs resonemang i dess domar av den 26 juni 2023 (ärendenummer Via ZR 335/21, Via ZR 533/21 och Via ZR 1031/22), som meddelats med beaktande av EU-domstolens dom av den 21 mars 2023 i mål C 100/21 (nedan kallad dom C-100/21).

1.

Landgericht Duisburg anser, vilket framgår av nämnda beslut av den 26 april 2023, att Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 (nedan kallat direktiv 2007/46) utgör hinder mot utfärdande av ett felaktigt intyg om överensstämmelse för ett fordon för vilket ett sådant intyg ska utfärdas enligt artikel 18.1 led 36 i nämnda direktiv, vilket är i linje med Bundesgerichtshofs uppfattning (se särskilt dom av den 26 juni 2023, referensnummer Via ZR 335/21, punkt 23). Landgericht Duisburg anser vidare att det framgår av EU-domstolens dom C-100/21 att detta förbud även ska skydda enskilda fordonsköpare mot att förvärva fordon som inte uppfyller de unionsrättsliga kraven.

På grund av Bundesgerichtshofs resonemang i de tre ovannämnda domarna anser Landgericht att det krävs en mer djupgående prövning av frågan huruvida bestämmelserna direktiv 2007/46, särskilt till exempel huruvida förbudet mot att utfärda ett felaktigt intyg om överensstämmelse för ett fordon även har i syfte att specifikt skydda en enskild köpare mot att förvärva ett fordon som inte uppfyller kraven i unionsrätten, vilket denne inte skulle ha velat förvärva och således inte skulle ha förvärvat om han eller hon hade haft kännedom om de faktiska omständigheterna och således även skydda köparens ekonomiska självbestämmanderätt och särskilt dennes intresse av att inte förledas att ingå ett oönskat avtal.

Om detta är fallet ska rätten bifalla det yrkande som käranden har framställt gällande återbetalning av köpeskillingen i utbyte mot återlämnande och övergång av äganderätten till fordonet och med avdrag för värdet av köparens nyttjande av fordonet enligt 823 § stycke 2 i Bürgerliches Gesetzbuch (civillagen, nedan kallad BGB) jämförd med 6 § stycke 1 i förordningen om EG-godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och

separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon) (nedan kallad EG-FGV) som antagits med anledning av direktiv 2007/46/EG. I annat fall ska yrkandet bifallas enbart om åtminstone fråga 11 i beslutsdelen ska besvaras jakande eller om – vilket mot bakgrund av de faktiska omständigheterna inte är fallet i förevarande mål – det skulle fastställas att svaranden har tillfogat käranden en uppsåtlig otillbörlig skada (i sistnämnda fall har Bundesgerichtshof fastställt att det föreligger ett motsvarande anspråk, se till exempel, Bundesgerichtshof, dom av den 25 maj 2020, ärendenummer VI ZR 252/19).

Det krav som käranden har gjort gällande kan grundas på 823 § stycke 2 BGB, om den enskilda fordonsköparen – i förevarande mål käranden – genom bestämmelserna i direktiv 2007/46 och motsvarande nationella bestämmelser som antagits för att införliva direktivet – i det nu aktuella fallet 6 § stycke 1 EG-FGV – just även specifikt ska skyddas mot att förvärva ett fordon som inte uppfyller de unionsrättsliga kraven, vilket denne inte skulle ha velat förvärva och således inte skulle ha förvärvat om han eller hon hade haft kännedom om de faktiska omständigheterna. Med andra ord, om bestämmelserna i direktiv 2007/46 och i motsvarande mån även de nationella bestämmelser som antagits för att införliva direktivet även ska skydda köparens – i det nu aktuella fallet kärandens – allmänna handlingsfrihet och i förlängningen dennes ekonomiska självbestämmanderätt, det vill säga intresset av att inte förledas att ingå ett oönskat avtal ska skyddas, nämligen genom att ett – eventuellt även oaktsamt – utfärdande av ett oriktigt intyg om överensstämmelse medför att köparen har rätt att begära återbetalning av kostnaderna för förvärvet, särskilt den köpeskilling som har betalats till säljaren, på grundval av lagstiftningen om skadestånd utanför avtalsförhållanden (se särskilt Bundesgerichtshof, dom av den 26 juni 2023, ärendenummer Via ZR 335/21, särskilt punkterna 20 och 23). I sådana fall omfattas nämligen det ofrivilliga ofördelaktiga förvärvet redan vid en separat betraktelse av skyddsområdet för den lag som överträtts, det vill säga faller inom det område där nämnda lag ska skydda köparen. Enligt Bundesgerichtshofs uppfattning utgör detta en förutsättning för att framställa krav gentemot fordonstillverkaren om befrielse från de följder som fordonsförvärvet medför, vilket i praktiken innebär att det i själva verket upphävs i sin helhet i förhållande till köparen – i det nu aktuella fallet käranden – enligt 823 § stycke 2 BGB (se särskilt Bundesgerichtshof, dom av den 26 juni 2023, ärendenummer Via ZR 335/21, särskilt punkt 20).

Bundesgerichtshof anser fortfarande inte att bestämmelserna i direktiv 2007/46 och den tyska lagstiftning som införts för att införliva detta direktiv har något sådant skyddssyfte (se, särskilt, Bundesgerichtshof, dom av den 26 juni 2023, ärendenummer Via ZR 335/21, punkterna 19 och 24 och följande punkter). Bundesgerichtshof anser att unionsrätten endast skyddar köparens intresse av att inte lida en ekonomisk förlust enligt den så kallade värdeskillnadshypotesen genom ingåendet av ett köpeavtal avseende ett motorfordon på grund av att fordonstillverkaren har åsidosatt de unionsrättsliga bestämmelserna om avgasutsläpp (se Bundesgerichtshofs dom i ovannämnda mål, punkt 32). Bundesgerichtshof anser emellertid inte att det unionsrättsliga skyddet omfattar

köparens intresse av att inte vara bunden av avtalet (Bundesgerichtshofs dom i ovannämnda mål, punkt 19).

Enligt Bundesgerichtshof har en fordonsförvärvare inte rätt att begära återbetalning av kostnaderna för fordonsförvärvet – i förekommande fall i utbyte mot återlämnande och övergång av äganderätten till fordonet och med beaktande av värdet av de eventuella fördelar som köparen haft till följd av förvärvet – enbart på grundval av ett åsidosättande av bestämmelserna i nämnda direktiv jämförda med 6 § och 27 § stycke 1 EG-FGV och 823 § stycke 2 BGB, vilket käranden gör gällande i förevarande mål (s. 2 i ansökan av den 18 augusti 2020, Bl. 2 d.A., s. 1 i skrivelsen av den 23 maj 2022, Bl. 729 d.A., s. 1–2 i protokollet från förhandlingen den 17 februari 2023, Bl. 820/124 f. d.A.), utan enbart ersättning för en skada på grund av en sådan eventuell skillnad som ska fastställas utifrån en jämförelse mellan den ekonomiska situation som uppkommit till följd av de omständigheter som ligger till grund för ett ansvar med den situation som annars hade förelegat (se särskilt Bundesgerichtshof, dom av den 26 juni 2023, ärendenummer Via ZR 335/21, punkt 40).

Om det enbart är frågan om ett åsidosättande av bestämmelserna i nämnda direktiv jämfört med 6 § och 27 § stycke 1 EG-FGV och 823 § stycke 2 BGB betraktar Bundesgerichtshof – endast – det belopp som köparen betalat för mycket för varan med hänsyn till de risker som är förenade med den otillåtna manipulationsanordningen som en ersättningsgill skada (Bundesgerichtshof, dom av den 26 juni 2023, ärendenummer Via ZR 335/21, punkt 40), varvid detta krav begränsas till minst 5 procent och högst 15 procent av köpeskillingen (Bundesgerichtshofs dom i ovannämnda mål, punkterna 73 och 75).

Bundesgerichtshof uppger att EU-domstolen i sin dom av den 21 mars 2023 (ärendenummer C-100/21) har klargjort att unionslagstiftningen inte kräver att köpare av fordon som utrustats med en otillåten manipulationsanordning försätts i den situation som de skulle ha befunnit sig i om de inte hade ingått köpeavtalet, det vill säga att intresset att häva köpeavtalet ska omfattas av det materiella skyddet enligt 6 § stycke 1 och 27 § stycke 1 EG-FGV (Bundesgerichtshof, dom av den 26 juni 2023, ärendenummer Via ZR 335/21, punkt 23).

Landgericht Duisburg kan emellertid inte utläsa att det framgår av EU-domstolens dom C 100/21 huruvida bestämmelserna i direktiv 2007/46 även specifikt ska skydda en enskild köpare från att förvärva ett fordon som inte uppfyller de unionsrättsliga kraven, vilket denne inte skulle ha velat förvärva och således inte skulle ha förvärvat om han eller hon hade haft kännedom om de faktiska omständigheterna, det vill säga även skydda köparens bestämmanderätt. Det framgår vidare inte om det redan av denna anledning krävs att köparen, om tillverkaren åsidosätter bestämmelserna i nämnda direktiv och de nationella bestämmelser som har antagits för att införliva det – särskilt förbudet mot att utfärda ett felaktigt intyg om överensstämmelse –, helt ska befrias från det avtal

som ligger till grund för detta åsidosättande. Detta skulle innebära att kostnaderna för fordonsförvärvet ska återbetalas – i förekommande fall i utbyte mot återlämnande och övergång av äganderätten till fordonet och med beaktande av värdet av de eventuella fördelar som köparen haft till följd av fordonsförvärvet – om köparen, i likhet med käranden i förevarande mål, yrkar detta.

Landgericht Duisburg anser därför att det även är påkallat enligt artikel 267 FEUF att hänskjuta den ytterligare frågan 10 som anges i beslutsdelen.

2.

Oberoende av det ovan anförda utesluter Landgericht inte heller att unionsrätten, särskilt effektivitetsprincipen, till vilken hänvisas i EU-domstolens dom av den 21 mars 2023 (punkt 93) kräver att fordonsköparen – i det nu aktuella fallet käranden – för det fall att tillverkaren – i det nu aktuella fallet Mercedes-Benz – har utfärdat ett intyg om överensstämmelse som felaktigt intygar att fordonet uppfyllde samtliga föreskrifter vid tillverkningstillfället, ska tillerkännas återbetalning av kostnaderna för fordonsförvärvet i utbyte mot återlämnande och övergång av äganderätten till fordonet och med avdrag för de fördelar som köparen haft till följd av förvärvet av fordonet.

I ett sådant fall skulle köparen däremot även enbart kunna ha rätt till återbetalning av ett belopp motsvarande värdeminskningen, varvid köparen emellertid endast erhåller ett penningbelopp och måste behålla fordonet. Bundesgerichtshof har slagit fast att köparen enbart har en sådan rätt såvida inte tillverkaren har agerat med uppsåt och i strid med god sed uppsåtligen har skadat köparen eller till och med gjort sig skyldig till bedrägeri, samt har dessutom begränsat denna rätt (för närmare detaljer, se Bundesgerichtshof, dom av den 26 juni 2023, ärendenummer Via ZR 335/21).

Landgericht Duisburg anser att det i vart fall är möjligt att unionsrätten, särskilt med hänsyn till effektivitetsprincipen, redan om det enda intresse som ska skyddas är att köparen inte ska lida en ekonomisk förlust, genom ingåendet av ett köpeavtal avseende ett motorfordon på grund av ett åsidosättande från fordonstillverkaren av unionsbestämmelserna om avgasutsläpp, uppställer krav på att käranden ska kunna kräva av tillverkaren att helt befrias från fordonsförvärvet, det vill säga genom en återbetalning av kostnaderna för fordonsförvärvet – i förekommande fall i utbyte mot återlämnande och övergång av äganderätten till fordonet och med avdrag för värdet av de eventuella fördelar som köparen haft till följd av fordonsförvärvet. Landgericht anser att detta i ännu högre grad är möjligt om bestämmelserna i direktiv 2007/46 även ska skydda den enskilda fordonsköparens bestämmanderätt i den mening som avses i avsnitt 1.

Omfattningen av en sådan rättighet kan i slutändan fastställas lätt och ganska exakt och i regel krävs inte heller inhämtande av något sakkunnigutlåtande. Det krävs endast en uppskattning av den förväntade totala körsträckan som ska

beaktas vid beräkningen av avdraget för värdet av eventuella vunna fördelar, vilket emellertid inte medför några större svårigheter.

En sådan rätt ger fordonsköparen ett omfattande skydd mot skada, eftersom samtliga skador kompenseras.

Landgericht Duisburg anser inte att ett sådant skadeståndskrav är otillbörligt eller oproportionerligt för att det utgör en "sanktion", eftersom fordonstillverkaren endast måste kompensera köparens skada och erhåller värdet av de fördelar som köparen haft till följd av fordonsförvärvet, antingen genom återlämnande och övergång av äganderätten till fordonet eller genom avdrag för värdet av de fördelar som köparen vunnit. Om det är tekniskt möjligt kan tillverkaren försätta fordonet i ett tillfredsställande skick och sälja det igen och således minska den förlust som överträdelsen orsakat.

Däremot är enbart en rätt till återbetalning av den ekonomiska skillnad som uppkommit genom det i ekonomiskt hänseende ofördelaktiga förvärvet av ett fordon som inte uppfyller de unionsrättsliga kraven ogynnsamt för fordonsköparen. Detta är särskilt fallet om den ersättningsberättigande skadan endast betraktas som det belopp som förvärvaren har betalat för mycket för fordonet med hänsyn till de risker som är kopplade till den olagliga manipulationsanordningen (se Bundesgerichtshof, dom av den 26 juni 2023, ärendenummer Via ZR 335/21, punkt 40).

Inte heller detta sistnämnda belopp går att fastställa helt enkelt utan ett kostsamt sakkunnigutlåtande och framför allt inte om värdeskillnaden är omtvistad, i synnerhet med hänsyn till att det är osäkert huruvida fordonet kommer att beläggas med körförbud i framtiden för att det inte uppfyller de unionsrättsliga kraven. Om man i likhet med Bundesgerichtshof (dom av den 26 juni 2023, ärendenummer Via ZR 335/21), punkterna 42 in fine och 76, endast grundar beräkningen av värdeskillnaden på tidpunkten för avtalets ingående, föreligger det, med hänsyn till den tidpunkt som är avgörande för skadeberäkningen, alltid en viss osäkerhet huruvida fordonet kommer att beläggas med körförbud i framtiden. En sådan osäkerhet kan emellertid fortfarande föreligga vid tidpunkten för den sista muntliga förhandlingen där de faktiska omständigheterna prövas. Den kan således även ha betydelse vid beräkningen av skadan om man vid denna beräkning med avvikelse från Bundesgerichtshofs praxis utgår från tidpunkten för nämnda sista muntliga förhandling.

Denna omständighet gör att det uppkommer tvivel huruvida det, i strid med unionsrätten, inte blir orimligt svårt för en köpare av ett fordon som inte uppfyller de unionsrättsliga kraven med avseende på avgasutsläpp eller system för kontroll av utsläpp att erhålla lämplig ersättning för skador, eftersom dennes krav mot fordonstillverkaren som har åsidosatt bestämmelserna i direktiv 2007/46 enbart

begränsas till en ersättning för den värdeminskning som uppkommit genom fordonsförvärvet (se EU-domstolens dom C-100/21, punkt 93).

Vid närmare betraktelse finns det knappast några omständigheter som talar för att skadeståndsanspråket kan fastställas med ett sådant innehåll. Värdeskillnaden kan nämligen knappast fastställas, eftersom det inte går att förutse den framtida utvecklingen, det vill säga hur myndigheterna kommer att reagera och vilka tekniska möjligheter som kan utvecklas för att åtgärda eventuella (alltjämt) befintliga otillåtna anordningar eller styrningar samt negativa effekter som en ändring av konfigurationen av fordonsstyrningen medför. Detta är särskilt fallet om utgångspunkten för jämförelsen av det ekonomiska värdet i enlighet med Bundesgerichtshofs resonemang i dess dom av den 26 juni 2023 (ärendenummer Via ZR 335/21), punkterna 42 in fine och 76, vid beräkningen av värdeskillnaden endast ska vara tidpunkten för avtalets ingående. Dock gäller detta även om tidpunkten för den sista muntliga förhandlingen där de faktiska omständigheterna prövas är avgörande i detta hänseende så länge den vidare utvecklingen ännu är oviss, eftersom det exempelvis fortfarande är osäkert huruvida det aktuella fordonet kommer att beläggas med körförbud eller huruvida det kommer att krävas vissa tekniska åtgärder som eventuellt kan medföra andra nackdelar.

Till skillnad från vad Bundesgerichtshof (ovannämnd dom, punkt 78) utan närmare motivering har slagit fast går det knappast att fastställa värdeskillnaden utan sakkunnigutlåtande om den är omtvistad och den osäkerhet som mer eller mindre enbart kan övervinnas genom en uppskattning av skadan kan till och med knappast undvikas efter inhämtande av ett sakkunnigutlåtande. Den domare som är ansvarig för att pröva målet har i vart fall – i likhet med de flesta domare vid den aktuella domstolen – inte tillnärmelsevis den sakkunskap som krävs för att göra en ändamålsenlig uppskattning av den skada som uppkommer på grund av denna värdeskillnad i enlighet med de kriterier som Bundesgerichtshof fastställer i punkt 76 i ovannämnda dom. En domare är inte någon tekniker och har inte heller någon inblick i praxis från de myndigheter som är ansvariga för typgodkännanden, vilket innebär att denne inte tillnärmelsevis kan uppskatta de kriterier som Bundesgerichtshof har fastställt i punkt 76 i ovannämnda dom med hjälp av egen sakkunskap, nämligen de nackdelar som användningen av en otillåten manipulationsanordning medför, särskilt risken för förelägganden från myndigheter, omfattningen av kommande körbegränsningar och sannolikheten att sådana begränsningar inträffar, med hänsyn till omständigheterna i de enskilda fallet och särskilt inte i förhållande till tidpunkten för ingåendet av avtalet. Detta gäller i än högre grad om uppskattningen av de tekniska omständigheter som ligger till grund för skadan är omtvistade. Såvitt jag, i egenskap av behörig ensamdomare, vet är inte heller övriga domare vid Landgericht Duisburg utbildade tekniker och har inte heller någon närmare inblick i typgodkännandemyndigheternas praxis. Jag har inte kännedom om att någon enda domare vid Landgericht Duisburg är tekniker och har den sakkunskap som krävs för att bedöma de frågor som är aktuella här.

Inte heller vid Bundesgerichtshof (se ovannämnda dom punkt 77) kan eller kunde ensamdomaren eller den aktuella avdelningen vid nämnda domstol i brist på egen sakkunskap utan ett sakkunnigutlåtande uppskatta vilken betydelse den konkreta överträdelse som låg till grund för ansvaret skulle tillmätas i förhållande till det unionsrättsliga syftet att vissa gränsvärden för utsläpp ska iakttas, vilket är avgörande för fastställandet av skadeståndsanspråket. Frågan vilka gränsvärden för utsläpp fordonet uppvisar på grund av överträdelsen och vilka det hade uppvisat om den inte hade ägt rum kan eller kunde Bundesgerichtshof inte tillnärmelsevis fastställa eller inte ens uppskatta utan kostsam rådgivning från sakkunniga på grundval av mätningar.

Detta försvåras vidare av att köparna ofta hävdar att en ändring av konfigurationen av fordonsstyrningen för att avhjälpa att fordonet inte uppfyller de lagstadgade kraven medför negativa effekter, vilket även är fallet i förevarande mål (se närmare s. 31 i ansökan, Bl. 32 d.A.) – medan fordonstillverkarna i regel bestrider detta. Även i det här aktuella fallet hävdar Mercedes-Benz att fordonet inte har förlorat i värde på grund av det påstådda felet och att dess livslängd inte har förkortats (s. 46 i svaromålet, Bl. 266 d.A.). Detta framgår även implicit av företagets bestridande av att det skett en värdeminskning med hänvisning till de redan genomförda programvaruuppdateringarna (s. 15 i Mercedes-Benz skrivelse av den 14 juli 2022, Bl. 785 d.A.). Jag känner i egenskap av ansvarig ensamdomare i förevarande mål inte till något fall i vilket tillverkaren har vitsordat den skada som köparen påstår har uppkommit vid en ändring av konfigurationen av fordonsstyrningen för att avhjälpa att ett fordon inte uppfyller de lagstadgade kraven. Detta innebär att mycket kostsamma sakkunnigutlåtanden i förekommande fall måste inhämtas för detta fastställande, vilket tvingande måste beaktas vid beräkningen av värdeskillnaden.

Om käranden har bevisbördan krävs det enligt tysk civilprocessrätt att vederbörande betalar kostnaderna för de sakkunnigutlåtanden som ska inhämtas i förskott, vilket i regel inte utan vidare är möjligt såvida käranden inte har tecknat någon motsvarande rättsskyddsförsäkring. Även kärande som inte har någon rättsskyddsförsäkring men skulle kunna betala detta förskott kommer i förekommande fall att avhålla sig från detta med motiveringen att det ”inte lönar sig”. Detta eftersom den eventuella ersättning som kan erhållas inte är så hög att det med beaktande av processrisken (risken för att yrkandena helt eller delvis inte kan styrkas) lönar sig att förskottsbetala kostnaderna för sakkunnigutlåtanden, vilka åtminstone uppgår till 5 000 euro. Detta gäller särskilt med beaktande av Bundesgerichtshofs rättspraxis, enligt vilken den ytterligare ersättning som kan erhållas på sin höjd uppgår till 15 procent av köpeskillingen (övre gräns) – 5 procent av köpeskillingen (undre gräns) = 10 procent av köpeskillingen. Det kan befaras att ett stort antal köpare av fordon som inte uppfyller de unionsrättsliga kraven på avgasutsläpp och system för kontroll av utsläpp helt enkelt av kostnadsskäl kommer att avstå från att göra gällande full ersättning för den värdeminskning som de är berättigade till, alternativt i vart fall inte kommer att begära en nödvändig bevisupptagning, vilket i slutänden utmynnar i samma resultat. Detta problem kan enkelt undvikas om köparens skadeståndsanspråk

beräknas genom återbetalning av kostnaderna för förvärvet, i förekommande fall med avdrag för värdet av eventuella vunna fördelar och i utbyte mot återlämnandet av fordonet.

Dessutom anser Landgericht Duisburg att det föreligger en risk att förvärvaren i slutänden inte erhåller någon rättvis ersättning om rätten till ersättning är begränsad till en värdeskillnad som enbart är uppskattad och som egentligen inte kan fastställas på ett tillförlitligt sätt, eftersom möjligheterna att fastställa detta belopp är otillräckliga.

Om man i likhet med Bundesgerichtshof utgår från att tidpunkten för avtalets ingående ska anses avgörande för beräkningen av värdeminskningen kan det i extrema fall hända att fordonet beläggs med körförbud inom en månad efter att det förvärvats, men att köparen i stället för att erhålla skadestånd med nästan 100 procent av köpeskillingen, enbart erhåller ett betydligt lägre skadestånd i enlighet med Bundesgerichtshofs praxis (dom av den 26 juni 2023, ärendenummer Via ZR 335/21) som inte överstiger 15 procent av köpeskillingen. Även mindre extrema fall av ”felbedömning” med följderna att köparen inte erhåller någon verkligt rättvis ersättning är utan vidare tänkbara och också att befara.

Även om tidpunkten för den sista muntliga förhandlingen där de faktiska omständigheterna prövas ska anses avgörande kan det bli frågan om en underkompensation, även om den förmodligen inte blir så extrem som i det förstnämnda exemplet. Det är nämligen även möjligt att fordonet beläggs med körförbud en månad efter nämnda sista muntliga förhandling, vilket innebär att den värdeminskning som uppkommer för köparen är större än vid tidpunkten för nämnda förhandling. Detta är särskilt fallet om ersättningen ska begränsas till 15 procent av köpeskillingen. Även i detta hänseende är ett nästan obegränsat antal fall av felbedömning utan vidare tänkbart och också att befara.

Såsom redan framgår av ovanstående anser Landgericht Duisburg att Bundesgerichtshofs överväganden om en övre gräns för den skada som ska uppskattas, vilken ska motsvara 15 procent av köpeskillingen, är särskilt tvivelaktiga. Landgericht anser att det ligger nära till hands att det blir omöjligt för en del köpare av fordon som strider mot de unionsrättsliga avgasnormerna att erhålla en rättvis ersättning genom en sådan begränsning av skadeståndsanspråket, eftersom deras skada i själva verket överstiger 15 procent av köpeskillingen. Landgericht Duisburg kan inte utläsa varför värdeskillnaden nödvändigtvis skulle vara begränsad till högst denna andel av köpeskillingen (Bundesgerichtshof, ovannämnd dom, punkterna 73 och 75).

Av samma skäl anser Landgericht Duisburg att det – helt oberoende av en övre gräns för det belopp som kan ersättas på 15 procent av köpeskillingen – även i vart fall skulle kunna bli omöjligt för en del köpare av fordon som strider mot de unionsrättsliga avgasnormerna att erhålla en rättvis ersättning om ersättningen begränsas till det belopp som köparen har betalat för mycket med hänsyn till de risker som den otillåtna manipulationsanordningen medför (se Bundesgerichtshof,

dom av den 26 juni 2023, ärendenummer Via ZR 335/21, punkt 40), eftersom deras skada helt enkelt överstiger detta belopp.

Den risk för underkompensation som föreligger i detta hänseende kan även den enkelt undvikas genom att köparnas skadeståndsanspråk mot tillverkare av fordon som inte uppfyller de unionsrättsliga kraven beräknas som återbetalning av kostnaderna för förvärvet för fordonet, i förekommande fall med avdrag för värdet av de fördelar som köparen vunnit och i utbyte mot återlämnandet av fordonet.

Landgericht Duisburg anser således att det uppkommer tvivel huruvida en begränsning av rätten till skadestånd för en köpare av ett fordon som inte uppfyller de unionsrättsliga kraven mot en tillverkare som har åsidosatt bestämmelserna i direktiv 2007/46, till en värdeskillnad som ska fastställas till ett visst belopp uppfyller kraven i unionsrätten, och detta särskilt om det föreskrivs en övre gräns för den skillnad som ska återbetalas i enlighet med den ovannämnda domen från Bundesgerichtshof av den 26 juni 2023 (ärendenummer Via ZR 335/21). Det ankommer emellertid på EU-domstolen, och inte på den hänskjutande domstolen, att avgöra denna fråga enligt artikel 267 FEUF. Landgericht Duisburg har inte heller, mot bakgrund av artikel 267 FEUF, befogenhet att bedöma i vilken omfattning även det unionsrättsliga konsumentskyddet – eftersom käranden efter vad som kan utläsas av de faktiska omständigheterna är konsument – skulle kunna utgöra hinder mot en begränsning av rättigheterna för förvärvare av fordon som inte uppfyller de unionsrättsliga kraven till den värdeskillnad som uppkommer genom det oförmånliga förvärvet.

3.

Följaktligen måste därför även frågorna 10–13 i beslutsdelen hänskjutas till EU-domstolen enligt artikel 267 FEUF med begäran om förhandsavgörande.

Dessa frågor är nämligen avgörande för den fortsatta handläggningen och avgörandet av förevarande mål. Käranden yrkar återbetalning av köpeskillingen, efter avdrag för värdet av de fördelar som han haft av förvärvet. Detta yrkande kan inte bifallas enligt 823 § stycke 2 BGB, i enlighet med den tolkning som Bundesgerichtshof har gjort av innehållet i unionsrätten. Kärandens yrkanden ska endast bifallas om minst en av frågorna 10 och 11 i beslutsdelen ska besvaras jakande, medan de i annat fall ska ogillas. För det fallet att även fråga 12 och i förekommande fall fråga 13 ska besvaras jakande, minskar den ersättning som han ska tillerkännas ytterligare i enlighet med Bundesgerichtshofs praxis. De rådande faktiska omständigheterna tyder inte på en uppsåtlig överträdelse från Mercedes-Benz, med hänsyn till företagets anförande i Landgericht Duisburgs beslut av den 26 april 2023 och den motstridiga verkan som de aktuella anordningarna har på de olika typerna av utsläpp från fordonet, såsom angetts i samma beslut. Denna motstridiga verkan hänför sig särskilt till styrningen genom öppnandet och stängningen av kylarspjället och den påverkan som detta har på motorkylningen.

(Nennecke)

Intygas

Justitiesekreteraren/kansliet

Landgericht Duisburg

ARBETSDOKUMENT