

Sag C-667/23

Sammendrag af anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 98, stk. 1, i Domstolens procesreglement

Dato for indlevering:

9. november 2023

Forelæggende ret:

Landgericht Ravensburg (Tyskland)

Afgørelse af:

27. oktober 2023

Sagsøgere:

Gruß Verwaltungs-GmbH

FO

AT

PV

QZ

Sagsøgt:

Volkswagen AG

Hovedsagens genstand

Forordning (EF) nr. 715/2007 —dieselmotorer – udstødningsgasrecirkulation – temperaturinterval – hypotetisk godkendelse – erstatning – beregning

Genstand og retsgrundlag for forelæggelsen

Fortolkning af EU-retten, artikel 267 TEUF

Præjudicielle spørgsmål

1) Kan køberen af et køretøjs erstatningskrav mod køretøjsfabrikanten for uagtsom markedsføring af et køretøj med en forbudt manipulationsanordning som omhandlet i artikel 5, stk. 2, i forordning (EF) nr. 715/2007 afvises med den begrundelse,

a) at der på fabrikantens side foreligger en uundgåelig vildfarelse med hensyn til et forbud?

Hvis ja:

b) at vildfarelsen med hensyn til et forbud var uundgåelig for fabrikanten, eftersom den myndighed, der er ansvarlig for EF-typegodkendelse eller for efterfølgende foranstaltninger, faktisk har godkendt den installerede manipulationsanordning?

Hvis ja:

c) at vildfarelsen med hensyn til et forbud var uundgåelig for fabrikanten, eftersom dennes juridiske vurdering af artikel 5, stk. 2, i forordning (EF) nr. 715/2007 ved relevant forespørgsel herom ville være blevet bekræftet af den myndighed, der er ansvarlig for EF-typegodkendelse eller for efterfølgende foranstaltninger (hypotetisk godkendelse)?

2) Er det foreneligt med EU-retten, hvis der i forbindelse med erstatningskravet mod køretøjsfabrikanten for uagtsom markedsføring af et køretøj med en forbudt manipulationsanordning som omhandlet i artikel 5, stk. 2, i forordning (EF) nr. 715/2007 er tale om, at

a) køberen af et køretøj ved et krav om en *begrænset* erstatning [kleiner Schadenersatz] skal lade fordelene ved at bruge køretøjet indgå i beregningen af erstatningsbeløbet, såfremt disse fordele sammen med køretøjets restværdi overstiger den betalte købspris fratrukket det pågældende erstatningsbeløb?

b) køretøjskøberens krav om en *begrænset* erstatning [kleiner Schadenersatz] er begrænset til maksimalt 15% af den betalte købspris?

Anførte EU-retlige forskrifter

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og

vedligeholdelsesinformationer om køretøjer (EUT 2007, L 171, s. 1), navnlig artikel 5, stk. 2

Anførte nationale forskrifter

Bürgerliches Gesetzbuch (den borgerlige lovbog, herefter »BGB«), navnlig §§ 276, 823 og 826

Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (bekendtgørelse om EF-godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til disse køretøjer, herefter »godkendelsesbekendtgørelsen«), navnlig §§ 6 og 27

Kort fremstilling af de faktiske omstændigheder og retsforhandlingerne i hovedsagen

- 1 Anmodningen om en præjudiciel afgørelse er baseret på fem forskellige faktiske forhold, som ganske vist ikke er identiske, men kun i nuancer er indbyrdes forskellige.
- 2 Den første sag: Køretøjet VW T6 Caravelle 2.0 TDI blev markedsført med en dieselmotor af typen EA288, som var fremstillet af sagsøgte. Sagsøgeren erhvervede køretøjet som en EU-Neuwagen (bil produceret med henblik på salg i et andet EU-land, som nu sælges i Tyskland) for 38 185 EUR. Der er enighed om, at der ved købet var installeret et såkaldt temperaturinterval i køretøjet. Uden for temperaturintervallet reduceres udstødningsgasrecirkulationen gradvist. Dette fører til højere NOx-emissioner (= nitrogenoxid) under køretøjets drift uden for temperaturintervallet.
- 3 Sagsøgeren er af den opfattelse, at hun forsætligt og i strid med ret og redelighed er blevet påført et tab. Ifølge sagsøgeren udgør temperaturintervallet en forbudt manipulationsanordning og hun gør gældende, at der derudover er tale om en forbudt testsituationsmåling. Sagsøgeren har nedlagt påstand om betaling af et erstatningsbeløb efter rettens skøn, dog mindst 9 546,25 EUR (= 25% af købsprisen), og subsidiært betaling af 5 727,75 EUR (= 15% af købsprisen).
- 4 Sagsøgte har nedlagt påstand om frifindelse. Sagsøgte har gjort gældende, at der ikke er installeret testsituationsmåling i køretøjet. Endelig har sagsøgte om temperaturintervallet gjort gældende, at dette dækker et temperaturområde fra +12°C til ca. +39°C. Sagsøgte har for alle tilfælde skyld gjort gældende, at der er tale om en uundgåelig vildfarelse med hensyn til et forbud, og har i samme forbindelse påberåbt sig til en hypotetisk godkendelse fra Kraftfahrtbundesamt (den tyske trafikstyrelse, herefter »trafikstyrelsen«).

- 5 Den anden sag: Køretøjet VW Passat Variant Comfortline 2.0 TDI blev markedsført med en dieselmotor af typen EA288, som var fremstillet af sagsøgte. Der er enighed om, at der er installeret testsituationsmåling i køretøjet. Sagsøgeren erhvervede køretøjet til en pris på 13 930 EUR med en kilometerstand på 93 350 km. Sagsøgeren finansierede købet ved et lån optaget i Volkswagen Bank.
- 6 Sagsøgeren er af den opfattelse, at han forsætligt og i strid med ret og redelighed er blevet påført et tab af sagsøgte. Ifølge sagsøgeren udgør testsituationsmålingen en forbudt manipulationsanordning, og han gør gældende, at der derudover er installeret et forbudt temperaturinterval. Sagsøgeren har nedlagt påstand om betaling af 2 089,50 EUR (= 15% af købsprisen) samt godtgørelse af finansieringsomkostningerne på 409,20 EUR.
- 7 Sagsøgte har nedlagt påstand om frifindelse. Sagsøgte har erkendt, at softwaren anvender testsituationsmålingen til at sikre, at NSK [= NOx-lagringskatalysator] regenererer fuldstændigt forud for en NEDC [New European Drive Cycle]-testkørsel og på punkter, som er defineret nøjagtigt inden for NEDC. Derved bliver målingsprocessen koncentreret om de NOx-emissioner, som opstår under NEDC, hvorved det forhindres, at NOx-emissioner fra tidligere forløb bliver medregnet, eller at NOx-emissioner, som opstår under forløbet, ikke tages i betragtning. Desuden indebærer testsituationsmålingen, at NSK's temperatur i NEDC – afhængigt af udstødningsgassens temperatur og slitagen på NSK – forhøjes umiddelbart forud for det første NSK-regenerationsforløb. Sagsøgte er af den opfattelse, at testsituationsmålingen ikke er forbudt, eftersom den ikke har en målbar effekt på NOx-emissionerne, eller under alle omstændigheder ikke indebærer nogen overskridelse af disses grænseværdier. Sagsøgte er heller ikke af den opfattelse, at temperaturintervallet er forbudt. I denne forbindelse hævder sagsøgte, at udstødningsgasrecirkulationen er 100% aktiv mellem -24°C og +70°C. Sagsøgte har for alle tilfælde skyld gjort gældende, at der er tale om en uundgåelig vildfarelse med hensyn til et forbud, og har i denne forbindelse påberåbt sig en hypotetisk godkendelse fra trafikstyrelsen).
- 8 Den tredje sag: Køretøjet VW Golf 2.0 TDI blev markedsført med en dieselmotor af typen EA288, som var fremstillet af sagsøgte. Der er enighed om, at der er installeret testsituationsmåling i køretøjet. Dette fører til højere NOx-emissioner (= nitrogenoxid) under køretøjets normale drift. Sagsøgeren erhvervede køretøjet til en pris på 25 300 EUR med en kilometerstand på 20 km.
- 9 Sagsøgeren er af den opfattelse, at han forsætligt og i strid med ret og redelighed er blevet påført et tab af sagsøgte. Han anser testsituationsmålingen for at være forbudt, og gør gældende, at der derudover er installeret yderligere en forbudt manipulationsanordning i form af et temperaturinterval. Sagsøgeren har nedlagt påstand om betaling af et beløb efter rettens skøn, dog mindst 6 325 EUR (= 25% af købsprisen), og subsidiært betaling af 3 795 EUR (= 15% af købsprisen).

- 10 Sagsøgte har nedlagt påstand om frifindelse. Til støtte for sin påstand har sagsøgte gjort de samme argumenter gældende som i den anden sag.
- 11 Den fjerde sag: Køretøjet VW New Golf Sportsvan Highline 1.6 TDI blev markedsført med en dieselmotor af typen EA288, som var fremstillet af sagsøgte. Der er enighed om, at der er installeret testsituationsmåling i køretøjet. Sagsøgeren erhvervede køretøjet for en pris på 22 500 EUR med en kilometerstand på 0 km.
- 12 Sagsøgeren er af den opfattelse, at han forsætligt og i strid med ret og redelighed er blevet påført et tab af sagsøgte. Sagsøgeren anser testsituationsmålingen for at være forbudt, og gør gældende, at der derudover er installeret yderligere forbudte manipulationsanordninger, herunder et temperaturinterval. Sagsøgeren kræver betaling af 14 743,22 EUR (godtgørelse af købsprisen på 10 000 EUR fratrukket godtgørelse for brug på 7 756,78 EUR for 120 661 km, som er kørt på tidspunktet for sagens anlæg) til gengæld for udlevering og overdragelse af køretøjet og subsidiært betaling af 3 375 EUR (= 15% af købsprisen).
- 13 Sagsøgte har nedlagt påstand om frifindelse. Til støtte for sin påstand har sagsøgte gjort de samme argumenter gældende som i den anden sag.
- 14 Den femte sag: Køretøjet VW Sharan 2.0 TDI blev markedsført med en dieselmotor af typen EA288, som var fremstillet af sagsøgte. Der er enighed om, at der er installeret testsituationsmåling i køretøjet. Sagsøgeren erhvervede køretøjet til en pris på 42 980 EUR med en kilometerstand på 15 468 km.
- 15 Sagsøgeren er af den opfattelse, at han forsætligt og i strid med ret og redelighed er blevet påført et tab af sagsøgte. Sagsøgeren anser testsituationsmålingen for at være forbudt, og han gør gældende, at der derudover er installeret yderligere forbudte manipulationsanordninger, nemlig et temperaturinterval og en anordning til rensning af udstødningsgassen og af SRC-katalysatoren [Selective Catalytic Reduktion], som afhænger af omdrejningstallet. Sagsøgeren har nedlagt påstand om betaling af 27 313,47 EUR (godtgørelse af købsprisen på 10 000 EUR fratrukket godtgørelse for brug på 15 666,53 EUR for 103 714 km, som er kørt på tidspunktet for sagens anlæg) til gengæld for udlevering og overdragelse af køretøjet. Sagsøgeren har subsidiært nedlagt påstand om betaling af 6 447 EUR (= 15% af købsprisen) samt om, at det fastslås, at sagsøgeren er forpligtet til at erstatte yderligere fremtidige tab som følge af de forbudte manipulationsanordninger.
- 16 Sagsøgte har nedlagt påstand om frifindelse. Sagsøgte er af den opfattelse, at hverken testsituationsmålingen eller temperaturintervallet skal betragtes som forbudte manipulationsanordninger. Sagsøgte har erkendt, at testsituationsmålingen har den virkning, at der efter opnåelse af en driftstemperatur for SRC-katalysatoren på mindst 200°C under testsituationskørslen fastholdes en driftsmodus med forhøjet udstødningsgasrecirkulation, mens der på dette tidspunkt ved almindelig kørsel på

vej skiftes til en driftsmodus med nedsat udstødningsgasrecirkulation. Testsituationsmålingen har derudover den virkning, at der med tilførslen af AdBlue i SCR-katalysatoren i NEDC allerede begyndes i den reelle drift ved kørsel på vej fra en driftstemperatur på ca. 130°C i stedet for på ca. 150°C. Sagsøgeren har gjort gældende, at intet af det nævnte vil have en målbar effekt på NOx-emissionerne eller under alle omstændigheder ikke indebærer nogen overskridelse af disses grænseværdier. Om temperaturintervallet har sagsøgte oplyst, at udstødningsgasrecirkulationen er 100% aktiv mellem -24°C og +70°C. Sagsøgte har for alle tilfælde skyld gjort gældende, at der er tale om en uundgåelig vildfarelse med hensyn til et forbud, og har i denne forbindelse henholdt sig til en hypotetisk godkendelse fra trafikstyrelsen.

Kort fremstilling af begrundelsen for forelæggelsen

- 17 Indledende bemærkninger: I den første sag var der sandsynligvis installeret en forbudt manipulationsanordning som omhandlet i artikel 5, stk. 2, i forordning nr. 715/2007, da køretøjet blev erhvervet. I de fire andre sager foreligger der mindst en stærk indikation på det samme i form af en testsituationsmåling.
- 18 For så vidt angår køretøjet i den første sag reduceres udstødningsgasrecirkulationen senest med virkning fra en omgivelsestemperatur på +12°C, og der er efter den forelæggende rets opfattelse derfor tale om et forbudt temperaturinterval, som heller ikke er tilladt i henhold til undtagelsesbestemmelsen i artikel 5, stk. 2, litra a), i forordning nr. 715/2007.
- 19 I denne sag er den yderligere betingelse i artikel 5, stk. 2, andet punktum, litra a), i forordning nr. 715/2007 om, at en manipulationsanordning ikke må være aktiv i hovedparten af året sandsynligvis heller ikke opfyldt, eftersom udstødningsgasrecirkulationen i køretøjerne i de nævnte tre sager først reduceres fra en omgivelsestemperatur på ca. +12°C. De årlige gennemsnitstemperaturer i Tyskland er imidlertid lavere end ca. +12°C.
- 20 I den fjerde sag er der uenighed om, hvorvidt temperaturintervallet og/eller testsituationsmålingen fører til en stigning i emissionerne under normale kørselsforhold. Det er i denne sag derfor uklart, om der er tale om en forbudt manipulationsanordning som omhandlet i artikel 3, nr. 10, i forordning nr. 715/2007 og i samme forordnings artikel 5, stk. 2, første punktum, selv om testsituationsmålingen er en stærk indikation på dette.
- 21 Et krav om erstatning i henhold til BGB's § 826 forudsætter, at skadevolderen har handlet forsætligt og objektivt set i strid med ret og redelighed. Dette forekommer ikke at være tilfældet i de forelagte tilfælde.
- 22 I de forelagte sager kan køberen af køretøjet dog have ret til erstatning i henhold til BGB's § 823, stk. 2. Ifølge nyere praksis fra Bundesgerichtshof (forbundsdomstol) beskytter BGB's § 823, stk. 2, sammenholdt med godkendelsesbekendtgørelsens § 6, stk. 1, og § 27, stk. 1, køberen af køretøjets

interesse i ikke at lide økonomiske tab på grund af fabrikantens tilsidesættelse af den europæiske emissionslovgivning.

- 23 I den første sag har sagsøgte tilsidesat den europæiske emissionslovgivning med et forbudt temperaturinterval, og i de fire andre sager foreligger der en stærk indikation på det samme i form af en testsituationsaflæsning.
- 24 Erstatningskravet forudsætter endvidere, at køretøjsfabrikanten i det mindste har handlet uagtsomt med hensyn til manipulationsanordningen. Der gælder en formodning for, at køretøjsfabrikanten har handlet culpøst. Fabrikanten kan dog frigøre sig for skyld ved at dokumentere og bevise omstændigheder, som undtagelsesvist ikke får hans adfærd til at fremstå som uagtsom. Ifølge praksis fra Bundesgerichtshof (forbundsdomstol) kan fabrikanten navnlig påberåbe sig en uundgåelig vildfarelse med hensyn til et forbud ved konkret af dokumentere og bevise en vildfarelse med hensyn til et forbud som sådan og også dens uundgåelighed. Dette er emnet for det første præjudicielle spørgsmål.
- 25 Erstatningskravet i henhold til BGB's § 823, stk. 2, sammenholdt med godkendelsesbekendtgørelsens § 6, stk. 1, og § 27, stk. 1, er baseret på praksis fra Bundesgerichtshof (forbundsdomstol) om den såkaldte *begrænsede* erstatning [kleiner Schadenersatz], dvs. betaling af et pengebeløb. Der kan ikke kræves godtgørelse af købsprisen til gengæld for udlevering og overdragelse af køretøjet (såkaldt *omfattende* erstatning [großen Schadenersatz]). Bundesgerichtshof (forbundsdomstol) har endvidere anført, at fordelene ved at bruge køretøjet skal modregnes, hvis de sammen med restværdien overstiger den betalte købspris fratrukket erstatningsbeløbet. Det andet præjudicielle spørgsmål vedrører disse problemer.
- 26 Om de enkelte præjudicielle spørgsmål: Den forelæggende rets bemærkninger herom svarer i det væsentlige til bemærkningerne til det første og det tredje præjudicielle spørgsmål i anmodningen om præjudiciel afgørelse i sag C-666/23 (jf. præmis 25-34 og 40-47 i sammendraget af denne anmodning om præjudiciel afgørelse).