

Sag C-668/23

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

Dato for indlevering:

13. november 2023

Forelæggende ret:

Landgericht Ravensburg (Tyskland)

Afgørelse af:

27. oktober 2023

Sagsøgere:

YH

JD

CN

XU

LO

Sagsøgt:

Volkswagen AG

Hovedsagens genstand

Forordning (EF) nr. 715/2007 – dieselkøretøj – 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) Skal den køretøjsfabrikant, der har udleveret en softwareopdatering, betale erstatning til køretøjets ejer, hvis denne lider tab som følge af en forbudt manipulationsanordning som omhandlet i artikel 5, stk. 2, i forordning (EF) nr. 715/2007, der er installeret sammen med softwareopdateringen?

3) 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 Crafter 2.0 TDI blev markedsført med en dieselmotor, som var fremstillet af sagsøgte. Der var enighed om, at udstødningsgasrecirkulationen i køretøjet uden for et såkaldt temperaturinterval reduceres afhængigt af faldende udetemperaturer. Reduktionen begynder ved en temperatur på under +15°C. Dette fører til højere NO_x-emissioner (= nitrogenoxid) under køretøjets drift uden for temperaturintervallet. Sagsøgeren, som var berettiget til momsfradrag, købte køretøjet til en nettopris af 9 242,86 EUR og med en kilometerstand på 145 726 km.
- 3 Sagsøgeren er af den opfattelse, at han forsætligt og i strid med ret og redelighed er blevet påført et tab, eftersom der er installeret forbudte manipulationsanordninger i køretøjet. Sagsøgeren har oplyst, at motoren er af typen EA288. Sagsøgeren har nedlagt påstand om betaling af 6 868,91 EUR (= købsprisen fratrukket en skønnet godtgørelse for brugen) til gengæld for udlevering og overdragelse af køretøjet. Subsidiært har sagsøgeren nedlagt påstand om betaling af et erstatningsbeløb efter rettens skøn, dog mindst 1 648,50 EUR (= 15% af bruttokøbsprisen på 10 999 EUR), med tillæg af finansieringsomkostninger på 203,66 EUR, og desuden en erklæring om, at

sagsøgte skal erstatte sagsøgeren det tab, som sagsøgeren har pådraget sig som følge af installationen af anordningerne til manipulation af udstødningsgassen.

- 4 Sagsøgte har nedlagt påstand om frifindelse. Sagsøgte har gjort gældende, at der i køretøjet er indbygget en EA189-motor, som imidlertid i modsætning til de øvrige motorer af denne type ikke har installeret en »aktiv skiftelogik« *som de andre EA189-motorer*. Sagsøgte er af den opfattelse, at der ikke gælder noget forbud mod temperaturintervallet. Sagsøgte er endvidere af den opfattelse, at temperaturintervallet er nødvendigt for køretøjets driftssikkerhed. Sagsøgte har for alle tilfældes 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 tilladelse fra Kraftbundesamt (den tyske trafikstyrelse, herefter »trafikstyrelsen«).
- 5 Den anden sag: Køretøjet VW Sharan 2.0 TDI blev markedsført med en dieselmotor af typen EA189, som var fremstillet af sagsøgte. Køretøjet var udstyret med en forbudt manipulationsordning (testsituationsmåling med »skiftelogik«). Ved påbud af 14. og 15. oktober 2015 pålagde trafikstyrelsen sagsøgte at fjerne denne forbudte manipulationsanordning i de køretøjer, som sagsøgte havde markedsført. En softwareopdatering, som sagsøgte havde udviklet og trafikstyrelsen havde godkendt, blev den 10. april 2017 installeret i køretøjet. Efter opdateringen var der installeret et temperaturinterval i køretøjet. Reduktionen af udstødningsgasrecirkulationen begynder ved en temperatur på under +15°C. Dette fører til højere NO_x-emissioner (= nitrogenoxid) under køretøjets drift uden for temperaturintervallet. Sagsøgeren erhvervede køretøjet til en pris på 23 950 EUR og med en kilometerstand på 59 600 km.
- 6 Sagsøgeren er af den opfattelse, at han forsætligt og i strid med ret og redelighed er blevet påført et tab af sagsøgte. Sagsøgeren har nedlagt påstand om betaling af 23 950 EUR fratrukket en skønnet godtgørelse for brugen til gengæld for udlevering og overdragelse af køretøjet. Subsidiært har sagsøgeren nedlagt påstand om betaling af et erstatningsbeløb efter rettens skøn på fra 5% til 15% af købsprisen.
- 7 Sagsøgte har nedlagt påstand om frifindelse. Ifølge sagsøgte er temperaturintervallet ikke forbudt, eftersom det er nødvendigt for køretøjets driftssikkerhed. Sagsøgte har for alle tilfældes 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 tilladelse fra trafikstyrelsen.
- 8 Den tredje sag: Køretøjet VW T6 Multivan 2.0 TDI blev markedsført med en dieselmotor af typen EA288, som var fremstillet af sagsøgte. Sagsøgeren erhvervede køretøjet til en pris på 44 647 EUR med en kilometerstand på ca. 20 km. Der er installeret et temperaturinterval i køretøjet. Dette fører til højere NO_x-emissioner under køretøjets drift uden for temperaturintervallet.
- 9 Sagsøgeren er af den opfattelse, at han som følge af de forbudte manipulationsanordninger, der er installeret, forsætligt og i strid med ret og

redelighed er blevet påført et tab. Sagsøgeren har navnlig påpeget, at køretøjet indeholder en testsituationsmåling, som under testforløbet sørger for, at udstødningsgasrecirkulationsraten bliver hævet, indtil SCR-katalysatoren når en driftstemperatur på +200°C. Han har nedlagt påstand om betaling af et erstatningsbeløb efter rettens skøn på mindst 15% af købsprisen og subsidiært et efter rettens skøn fastsat erstatningsbeløb i størrelsesordenen 5% til 15% af købsprisen.

- 10 Sagsøgte har nedlagt påstand om frifindelse. Ifølge sagsøgte er temperaturintervallet ikke forbudt. Om temperaturintervallet har sagsøgte endelig gjort gældende, at der ved en omgivelsestemperatur på under »ca. +12°C« finder en reduktion af udstødningsgasrecirkulationen sted. Sagsøgte har endvidere gjort gældende, at der – i modsætning til, hvad der gør sig gældende for andre T6-køretøjer – aldrig har været installeret en testsituationsmåling i motorstyringssystemet i det i sagen omhandlede køretøj, idet der snarere er tale om, at udstødningsgasrecirkulationsraten reduceres ved opnåelsen af en driftstemperatur i SCR-katalysatoren på +200°C under alle kørselsbetingelser. Med virkning fra denne driftstemperatur medvirker SCR-systemet imidlertid i væsentlig grad til NOx-reduktionen, således at grænseværdierne alligevel overholdes. 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 tilladelse fra trafikstyrelsen.
- 11 Den fjerde sag: Køretøjet VW Golf 2.0 TDI blev markedsført med en dieselmotor af typen EA288, som var fremstillet af sagsøgte. Der er installeret en testsituationsmåling i køretøjet. Sagsøgeren erhvervede køretøjet til en pris på 13 980 EUR med en kilometerstand på 61 911 km.
- 12 Sagsøgeren er af den opfattelse, at hun forsættligt og i strid med ret og redelighed er blevet påført et tab. Hun betragter testsituationsmålingen som forbudt og har anført, at der endvidere er installeret et forbudt temperaturinterval. Sagsøgeren har nedlagt påstand om betaling af 11 039,09 EUR (købspris fratrukket godtgørelse for brug på 2 940,91 EUR) til gengæld for udlevering og overdragelse af køretøjet og subsidiært et erstatningsbeløb på 2 097 EUR (= 15% af købsprisen).
- 13 Sagsøgte har nedlagt påstand om frifindelse. Sagsøgte har erkendt, at softwaren ganske vist anvender testsituationsmålingen til at sikre, at NSK [= NOx-lagringskatalysator] regenererer fuldstændigt forud for en testkørsel og på punkter, som er defineret tidsmæssigt nøjagtigt inden for NEDC [New European Drive Cycle]. Derved bliver målingsprocessen koncentreret om de NOx-emissioner, som opstår under NEDC. Sagsøgte er af den opfattelse, at testsituationsmålingen ikke er forbudt, eftersom deaktivering ikke har en målbar effekt på 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 som følge af det højt udviklede udstødningsgasrecirkulationssystem 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 tilladelse fra trafikstyrelsen.

- 14 Den femte sag: Køretøjet VW T5 Multivan 2.0 TDI blev markedsført med en dieselmotor af typen EA189, som var fremstillet af sagsøgte. Der er enighed om, at der er installeret et temperaturinterval i køretøjet. Ved markedsføringen af køretøjet og sagsøgerens køb af samme begyndte reduktionen af udstødningsgasrecirkulationen ved +18°C. Dette fører til højere NO_x-emissioner under køretøjets drift uden for temperaturintervallet. Sagsøgeren, som var berettiget til momsfradrag, erhvervede køretøjet til en pris på 41 974,79 EUR med en kilometerstand på 9 350 km.
- 15 Sagsøgeren er af den opfattelse, at temperaturintervallet er forbudt. Ifølge sagsøgeren er han forsætligt og i strid med ret og redelighed blevet påført et tab af sagsøgte. Sagsøgeren har nedlagt påstand om betaling af 41 974,79 EUR fratrukket en kapitaliseret godtgørelse for brug til gengæld for udlevering og overdragelse af køretøjet subsidiært betaling af 6 296,22 EUR (= 15% af købsprisen).
- 16 Sagsøgte har nedlagt påstand om frifindelse. Sagsøgte har for alle tilfældes skyld gjort gældende, at kravet er forældet. Ifølge sagsøgte er temperaturintervallet ikke forbudt, eftersom det er nødvendigt for køretøjets driftssikkerhed. Sagsøgte har derudover gjort gældende, at der siden den 17. oktober 2022 har stået en valgfri og gratis softwareopdatering til brug for en udvidelse af temperaturintervallet til rådighed, som har den effekt, at udstødningsgasrecirkulationen efter installation af denne software først reduceres med virkning fra en temperatur på +9,76°C. Sagsøgte er af den opfattelse, at sagsøgeren ikke opfylder sin forpligtelse til at begrænse det lidte tab, hvis han ikke installerer denne opdatering.
- 17 Sagsøgte har for alle tilfældes 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 tilladelse fra trafikstyrelsen.

Kort fremstilling af begrundelsen for forelæggelsen

- 18 Indledende bemærkninger: I første, anden, tredje og femte sag var der sandsynligvis i hvert tilfælde installeret en forbudt manipulationsanordning som omhandlet i artikel 5, stk. 2, i forordning nr. 715/2007, da køretøjet blev erhvervet. I den fjerde sag er testsituationsmålingen en stærk indikation på, at der var installeret en forbudt manipulationsanordning.
- 19 For så vidt angår køretøjerne i første, anden, tredje og femte 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.

- 20 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.
- 21 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 en 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.
- 22 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.
- 23 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.
- 24 I første, anden, tredje og femte sag har sagsøgte tilsidesat den europæiske emissionslovgivning med et forbudt temperaturinterval, og i den fjerde sag er der en stærk indikation på det samme i form af en testsituationsmåling.
- 25 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.
- 26 I den anden sag er erstatningskravet på grund af den manipulationsanordning (testsituationsmåling med »skiftelogik«), der var installeret, da køretøjet blev markedsført og erhvervet, forældet. Efter installationen af de opdateringer, som den sagsøgte har leveret i form af temperaturintervallet, foreligger der ganske vist en ny forbudt manipulationsanordning i køretøjet. Det er tvivlsomt, om ejeren af køretøjet har krav på erstatning fra fabrikanten, når tabet er opstået på grund af en manipulationsanordning, der er installeret ved en opdatering. Dette er genstanden for det andet præjudicielle spørgsmål.

- 27 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 tredje præjudicielle spørgsmål vedrører disse problemer.
- 28 Om de enkelte præjudicielle spørgsmål: Den forelæggende rets bemærkninger herom svarer i det væsentlige til bemærkningerne til de præjudicielle spørgsmål i anmodningen om præjudiciel afgørelse i sag C-666/23 (jf. præmis 25-47 i sammendraget af denne anmodning om præjudiciel afgørelse).