Rättsfallssamlingen

FÖRSLAG TILL AVGÖRANDE AV GENERALADVOKAT
ATHANASIOS RANTOS
föredraget den 2 juni 2022 [1]

Mål C-100/21

QB
mot
Mercedes-Benz Group AG, tidigare Daimler AG

(begäran om förhandsavgörande från Landgericht Ravensburg (Regiondomstolen i Ravensburg, Tyskland))

”Begäran om förhandsavgörande – Tillnärmning av lagstiftning – Direktiv 2007/46/EG – Godkännande av motorfordon – Artiklarna 18.1, 26.1 och 46 – Förordning (EG) nr 715/2007 – Artikel 5.2 – Dieselmotor – Utsläpp av föroreningar – Minskning av kväveoxidutsläppen begränsas av ett så kallat temperaturfönster – Manipulationsanordning – Skydd av en enskild fordonsköpares intressen när det gäller ett fordon utrustat med en olaglig manipulationsanordning – Rätt att begära utomobligatoriskt skadestånd från fordonstillverkaren – Metoden för att beräkna skadeståndet – Effektivitetsprincipen – Artikel 267 FEUF – Huruvida en ensamdomare får begära förhandsavgörande från EU-domstolen”

I. Inledning

1. Denna begäran om förhandsavgörande har hänskjutits i samband med de mål som är anhängiga vid EU-domstolen vilka gäller bristande efterlevnad av de bestämmelser i unionsrätten som rör utsläpp av gasformiga föroreningar, särskilt kväveoxid (NOx), från dieselfordon. I detta avseende har EU-domstolen redan uttalat sig i sin dom av den 17 december 2020, CLCV m.fl. (Manipulationsanordning i dieselmotor) (C-693/18, nedan kallad domen CLCV, EU:C:2020:1040), om definitionen av manipulationsanordning i den mening som avses i artikel 3.10 i förordning (EG) nr 715/2007 [2] och om villkoren för att godkänna en sådan anordning i artikel 5.2 a i denna förordning. Vidare gäller mål C-128/20, GSMB Invest, mål C-134/20, Volkswagen samt mål C-145/20, Porsche Inter Auto och Volkswagen, i vilka jag

[1] Originalspråk: franska.

[2] Europaparlamentets och rådets förordning 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), i dess lydelse enligt kommissionens förordning (EG) nr 692/2008 av den 18 juli 2008 (EUT L 199, 2008, s. 1) (nedan kallad förordning nr 715/2007).

föredrog ett gemensamt förslag till avgörande den 23 september 2021,[3] överensstämmelsen med unionsrätten av ett ”temperaturfönster” som fastställs av den programvara som är integrerad i styrdatorn i de berörda fordonen.

2. I det aktuella målet frågar Landgericht Ravensburg (Regiondomstolen i Ravensburg, Tyskland) EU-domstolen om direktiv 2007/46/EG,[4] i förening med förordning nr 715/2007, ger en enskild köpare av ett fordon som inte uppfyller de gränsvärden för NOx-utsläpp som fastställs i denna förordning rätt att begära utomobligatoriskt skadestånd från fordonstillverkaren och, om så är fallet, vilken metod för beräkning av skadestånd som medlemsstaterna måste fastställa för att följa unionsrätten.

3. Landgericht Ravensburg vill också få klarhet i huruvida artikel 267 FEUF utgör hinder för en nationell lagstiftning enligt vilken den ensamdomare som är behörig att avgöra tvisten endast får begära förhandsavgörande från EU-domstolen om denne först har hänskjutit tvisten till en tvistemålsavdelning som har beslutat att inte överta målet.

II. Tillämpliga bestämmelser

A. Unionsrätten

1. Förordning nr 715/2007

4. Enligt skälen 1, 5 och 6 i förordning nr 715/2007:

”(1) Den inre marknaden är ett område utan inre gränser där fri rörlighet för varor, personer, tjänster och kapital måste säkerställas … De tekniska kraven för typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp bör därför harmoniseras för att kraven inte skall skilja sig åt mellan olika medlemsstater och för att säkerställa en hög miljöskyddsnivå.

…

(5) För att EU:s mål för luftkvaliteten skall kunna uppnås krävs fortsatta ansträngningar för att minska fordonsutsläppen …

(6) För att luftkvaliteten skall förbättras och gränsvärdena för föroreningar upprätthållas är det nödvändigt att särskilt dieselfordonens kväveoxidutsläpp minskas avsevärt …”

5. I artikel 1 i förordningen, med rubriken ”Syfte”, anges i punkt 1 följande:

”I denna förordning fastställs gemensamma tekniska krav för typgodkännande av motorfordon ('fordon') och reservdelar, t.ex. ersättande utsläppsbegränsande anordningar, med avseende på utsläpp.”

[3] Förslag till avgörande i målen GSMB Invest, Volkswagen och Porsche Inter Auto och Volkswagen (C-128/20, C-134/20 och C-145/20, EU:C:2021:758). I skrivande stund har EU-domstolen ännu inte avgjort dessa mål.

[4] Europaparlamentets och rådets direktiv av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (”Ramdirektiv”) (EUT L 263, 2007, s. 1), i dess lydelse enligt kommissionens förordning (EU) 2017/1151 av den 1 juni 2017 (EUT L 175, 2017, s. 1) (nedan kallat direktiv 2007/46).

6. I artikel 3 i nämnda förordning, med rubriken ”Definitioner”, föreskrivs följande:

”I denna förordning och dess genomförandeåtgärder gäller följande definitioner:

…

(10) *manipulationsanordning*: del av konstruktion vilken mäter temperatur, fordonshastighet, motorns varvtal, växel, insugningsundertryck eller andra parametrar i syfte att aktivera, modulera, fördröja eller inaktivera funktionen hos någon del i systemet för kontroll av utsläpp, och vilken försämrar effekten hos systemet för kontroll av utsläpp under förhållanden som rimligen kan förväntas vid normal användning av fordonet.

…”

7. I artikel 5 i samma förordning, med rubriken ”Krav och provningar”, föreskrivs i punkterna 1 och 2 följande:

”1. Tillverkarna skall utrusta fordonet på ett sådant sätt att de ämnen som kan påverka utsläppen är utformade, konstruerade och monterade så att fordonet vid normal användning överensstämmer med denna förordning och dess genomförandeåtgärder.

2. Det skall vara förbjudet att använda manipulationsanordningar som försämrar effekten hos system för kontroll av utsläpp. Förbudet skall inte gälla om

a) anordningen är nödvändig för att skydda motorn mot skador eller olyckor samt för att garantera säker körning,

…”

2. Direktiv 2007/46

8. I artikel 1 i direktiv 2007/46,[5] med rubriken ”Ämnesområde”, anges följande:

”I detta direktiv fastställs en harmoniserad ram som innefattar de administrativa bestämmelserna och allmänna tekniska kraven för godkännande av alla nya fordon som omfattas av dess tillämpningsområde samt av de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för dessa fordon, i syfte att underlätta registrering, försäljning och ibruktagande av fordonen inom [Europeiska unionen].

…

Särskilda tekniska krav avseende fordons konstruktion och funktion skall i enlighet med detta direktiv fastställas i rättsakter över vilka det finns en uttömmande förteckning i bilaga IV.”

[5] Direktiv 2007/46 upphävdes genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 av den 30 maj 2018 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG (EUT L 151, 2018, s. 1) med verkan från och med den 1 september 2020, i enlighet med artikel 88 i denna förordning. Med hänsyn till datumet för de aktuella omständigheterna är emellertid direktiv 2007/46 fortfarande tillämpligt på det nationella målet.

9. I artikel 18 i det direktivet, med rubriken ”Intyg om överensstämmelse”, föreskrivs i punkt 1 följande:

”En tillverkare som innehar ett EG-typgodkännande av fordon, skall utfärda ett intyg om överensstämmelse som skall åtfölja varje fordon – vare sig det är färdigbyggt, icke färdigbyggt eller etappvis färdigbyggt – som tillverkas i överensstämmelse med den godkända fordonstypen.

…”

10. I artikel 26 i direktivet, med rubriken ”Registrering, försäljning och ibruktagande av fordon”, föreskrivs i punkt 1 följande:

”Utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i artiklarna 29 och 30 skall medlemsstaterna registrera fordon och tillåta att de säljs eller tas i bruk endast om de åtföljs av ett giltigt intyg om överensstämmelse som utfärdats i enlighet med artikel 18.

…”

11. Artikel 46 i samma direktiv, med rubriken ”Sanktioner”, har följande lydelse:

”Medlemsstaterna skall fastställa de sanktioner som skall tillämpas vid överträdelse av bestämmelserna i detta direktiv, och framför allt av de förbud som ingår i eller är en följd av artikel 31, och i de rättsakter som förtecknas i del I i bilaga IV och skall vidta de åtgärder som är nödvändiga för att genomföra dem. Sanktionerna skall vara effektiva, proportionella och avskräckande. Medlemsstaterna skall anmäla dessa bestämmelser till kommissionen senast den 29 april 2009 samt alla senare ändringar av bestämmelserna så snart som möjligt.”

B. Tysk lag

12. I 823 § i Bürgerliches Gesetzbuch (den tyska civillagen) (nedan kallad BGB), med rubriken ”Skyldigheten att ersätta skada”, anges följande:

”1. Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet olovligen skadar annans liv, kropp, hälsa, frihet, egendom eller annan rättighet är skyldig att ersätta den uppkomna skadan.

2. Samma skyldighet gäller den som åsidosätter en lag som har till syfte att skydda någon annan. Om det på grund av lagens innehåll även är möjligt att åsidosätta lagen utan att begå någon försummelse, uppstår ersättningsskyldigheten endast vid försummelse.”

13. I 826 § BGB, med rubriken ”Uppsåtlig överträdelse som strider mot god sed”, föreskrivs följande:

”Den som uppsåtligen vållar en annan person skada i strid med god sed är skyldig att ersätta denne för skadan.”

14. 6 § punkt 1 i 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, släpvagnar och system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana

fordon (förordning om EG-typgodkännande av motorfordon)),[6] av den 3 februari 2011, med rubriken ”Intyg om överensstämmelse och märkning”, har följande lydelse:

”För varje fordon som överensstämmer med den godkända typen ska innehavaren av EG-typgodkännandet för fordon utfärda ett intyg om överensstämmelse i den mening som avses i artikel 18, jämförd med bilaga IX, i direktiv [2007/46]. I enlighet med artikel 18.3 i direktiv [2007/46] ska intyg om överensstämmelse utformas på ett sådant sätt att det inte går att förfalska.”

15. I 27 § i förordningen om EG-typgodkännande av motorfordon, med rubriken ”Registrering och försäljning”, anges i punkt 1 följande:

”Nya fordon, tekniska enheter eller komponenter som kräver ett intyg om överensstämmelse i enlighet med bilaga IX till direktiv [2007/46], bilaga IV till direktiv 2002/24/EG[7] eller bilaga III till direktiv 2003/37/EG[8] får endast erbjudas till försäljning, säljas eller släppas ut på marknaden i Tyskland för vägtrafikändamål om de åtföljs av ett giltigt intyg om överensstämmelse. Detta gäller inte fordon i den mening som avses i artikel 8 i direktiv [2003/37].”

16. I 348 § i Zivilprozessordnung (civilprocesslagen) (nedan kallad ZPO), med rubriken ”Ursprunglig ensamdomare”, föreskrivs följande:

”1) Tvistemålsavdelningens ledamöter ska avgöra ett mål i egenskap av ensamdomare. Detta gäller inte om

…

3) ensamdomaren hänskjuter tvisten till tvistemålsavdelningen, om

1. målet innehåller svårigheter vad gäller bedömningen av de faktiska eller rättsliga omständigheterna,

2. målet är av principiell betydelse eller

3. om parterna kommer överens om att yrka detta.

Avdelningen övertar målet, om de villkor som anges i första meningen i punkterna 1 eller 2 är uppfyllda. Avdelningen avgör övertagandet av målet genom beslut, efter att ha hört parterna. Ett ytterligare hänskjutande till ensamdomaren är uteslutet.

…”

6 BGBl. 2011 I, s. 126.

7 Europaparlamentets och rådets direktiv av den 18 mars 2002 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon och om upphävande av rådets direktiv 92/61/EEG (EGT L 124, 2002, s. 1).

8 Europaparlamentets och rådets direktiv av den 26 maj 2003 om typgodkännande av jordbruks- eller skogsbrukstraktorer, av släpvagnar och utbytbara dragna maskiner till sådana traktorer samt av system, komponenter och separata tekniska enheter till dessa fordon och om upphävande av direktiv 74/150/EEG (EUT L 171, 2003, s. 1).

III. Det nationella målet, tolkningsfrågorna och förfarandet vid EU-domstolen

17. QB köpte den 20 mars 2014 en begagnad Mercedes Benz Typ C 220 CDI hos Auto Y GmbH. Inköpspriset uppgick till 29 999 euro och mätarställningen visade 28 591 km (nedan kallat det aktuella fordonet). Fordonet, som släpptes ut på marknaden av fordonstillverkaren Daimler AG och registrerades för första gången den 15 mars 2013, är utrustat med en dieselmotor OM 651 av Euro 5-generationen.

18. Fordonet innehåller en programvara för att styra motorn med ett temperaturfönster (nedan kallad den berörda programvaran), som minskar avgasåterföringstakten vid lägre utomhustemperaturer (nedan kallad det aktuella temperaturfönstret), vilket medför att det släpps ut större mängder NOx. Parterna är oense om exakt vilken utomhustemperatur som minskar avgasåterföringstakten och i vilken omfattning.

19. QB väckte talan mot Mercedes-Benz Group AG vid Landgericht Ravensburg (Regiondomstolen i Ravensburg, Tyskland), den hänskjutande domstolen, med hänvisning till att den berörda programvaran, förutom det aktuella temperaturfönstret, innehåller andra förbjudna manipulationsanordningar i den mening som avses i artikel 5.2 i förordning nr 715/2007, som uppges hindra systemen för kontroll av utsläpp från att fungera fullt ut i normal vägtrafik. QB hävdade att Mercedes-Benz Group uppsåtligen och mot god sed har vilselett honom i detta avseende och att Mercedes-Benz Group är skyldig att utge ersättning till honom för den uppkomna skadan. QB tillade att han inte var skyldig att utge ersättning för fordonets användning på grund av Mercedes-Benz Groups uppsåtliga handlande. Som en försiktighetsåtgärd var QB dock beredd att betala ersättning för de kilometer som QB har kört. Det ankommer på den hänskjutande domstolen att bedöma värdet av användningen. QB ansåg att ersättningen borde beräknas utifrån högst 75 procent av inköpspriset, med hänsyn till att systemet för kontroll av utsläpp var trasigt.

20. Enligt Mercedes-Benz Group följer det av domen CLCV att en manipulationsanordning, i den mening som avses i artikel 5.2 i förordning nr 715/2007, endast kan vara en anordning som upptäcker de karakteristiska förhållandena för typgodkännandetestet för utsläpp av föroreningar, som utförs i laboratorium, och minskar NOx-utsläppen genom manipulering enbart i syfte att genomföra EG-typgodkännandeförfarandet. Det aktuella fordonet uppvisar emellertid inte någon sådan funktion.

21. Mercedes-Benz Group har inte bestritt att avgasåterföringstakten minskar redan vid en utomhustemperatur som överstiger noll grader Celsius. Om full återföring skulle ske vid låga utomhustemperaturer, skulle nämligen kondens bildas i avgasämnena. Detta skulle i sin tur medföra att det bildas skadliga avlagringar i motorn. En upprepad användning av motorn i detta tillstånd skulle kunna orsaka permanenta skador på motorn. Enligt Mercedes-Benz Group är det därför nödvändigt att minska avgasåterföringen utifrån utomhustemperaturen för att skydda motorn. Det rör sig om en branschnorm som alltid används av tillverkarna och som tar hänsyn till förbränningsmotorernas fysikalisk-tekniska förhållanden. Mercedes-Benz Group har även tillagt att även om man antar att detta förfarande utgör en manipulationsanordning i den mening som avses i förordning nr 715/2007, strider dess agerande inte mot god sed, och har hävdat att företaget förlitade sig på en korrekt, eller åtminstone motiverad, förståelse av de regler som fastställs i unionsrätten om utsläpp.

22. I andra hand har Mercedes-Benz Group gjort gällande att QB inte lidit någon skada, eftersom det aktuella fordonet hade ett giltigt EG-typgodkännande. Vidare kunde fordonet användas fullt ut. Slutligen förelåg det inte heller någon värdeminskning. Dessutom har företaget uppgett att det, som en kostnadsfri tjänst, utvecklat en uppdatering av den berörda programvaran för det aktuella fordonet, som det tillhandahållit QB.

23. Den hänskjutande domstolen understryker att det aktuella temperaturfönstret, enligt dess preliminära bedömning, utgör en manipulationsanordning i den mening som avses i artikel 3 led 10 i förordning nr 715/2007, jämförd med artikel 5.2 i denna förordning, mot bakgrund av domen CLCV. Mercedes-Benz Group har dock inte agerat i strid med god sed, vilket förutsätter ett särskilt klandervärt beteende. Det ska göras en uttömmande bedömning av beteendets uppsåt, syfte, medel och följder. I detta avseende kan det inte uteslutas att Mercedes-Benz Group, vid den tidpunkt då det aktuella fordonet släpptes ut på marknaden, inte medvetet försökte skada potentiella köpare med sin tolkning av artikel 5.2 i förordning nr 715/2007. Följaktligen skulle QB inte ha rätt till utomobligatoriskt skadestånd med stöd av 826 § BGB.

24. Däremot skulle QB kunna tillerkännas en sådan rätt till skadestånd enligt 823 § punkt 2 BGB, som avser enkel oaktsamhet. Denna bestämmelse skulle dock förutsätta att en lag som har till syfte att skydda någon annan har åsidosatts, vilket enligt rättspraxis från Bundesgerichtshof (Federala högsta domstolen, Tyskland) innebär att den åtminstone syftar till att skydda enskilda eller en sammanslutning av personer mot kränkningar av ett specifikt rättsligt intresse. Det skulle räcka om denna lag också hade till syfte att skydda enskildas intressen genom att ingå i lagens målsättningar, även om lagen i första hand syftar till att skydda allmänintresset. Dessutom skulle denna bestämmelse innebära att den risk som lagen är avsedd att avvärja har förverkligats i form av en faktisk skada och att den person som faktiskt lidit skada måste omfattas av personkretsen för den lag som åsidosatts. Frågan är därför om artiklarna 18.1, 26.1 och 46 i direktiv 2007/46, jämförda med artikel 5.2 i förordning nr 715/2007, förutom att skydda allmänna intressen, även syftar till att skydda intressen hos en enskild köpare av ett fordon som inte uppfyller kraven i unionsrätten, i synnerhet när det är utrustat med en manipulationsanordning som är olaglig enligt denna förordning.

25. Tysk rättspraxis och doktrin skiljer sig åt på dessa punkter. I detta hänseende finner Bundesgerichtshof (Federala högsta domstolen) att även om uppgifterna på intyget om överensstämmelse, i enlighet med direktiv 2007/46, personligen berör enskilda fordonsköpare, skyddar de inte enskilda fordonsägares rätt att fatta självständiga ekonomiska beslut. Enligt andra nationella domstolar skyddar artiklarna 18.1, 26.1 och 46 i direktiv 2007/46 samt artikel 5.2 i förordning nr 715/2007 enskilda.

26. Den hänskjutande domstolen finner att det enligt effektivitetsprincipen, även om det antogs att dessa bestämmelser endast skyddar allmänna rättsliga intressen och inte enskilda köpares intressen, kan vara nödvändigt att ålägga påföljder för samtliga de oaktsamma eller uppsåtliga försummelser som en fordonstillverkare begått och som följer av att fordon som är utrustade med en olaglig manipulationsanordning har släpps ut på marknaden, på så sätt att köparen kan göra gällande en rätt till utomobligatoriskt skadestånd gentemot tillverkaren.

27. För det fall att QB kan ha en sådan rätt att kräva skadestånd enligt 823 § punkt 2 BGB, frågar sig den hänskjutande domstolen om det, för att ge de tillämpliga unionsbestämmelserna en ändamålsenlig verkan, krävs att den nytta som användningen av det aktuella fordonet inte medför, eller endast i begränsad omfattning, dras av från skadeståndet. Nationell rättspraxis och doktrin skiljer sig åt även på denna punkt. I detta avseende finner Bundesgerichtshof (Federala

högsta domstolen) att den skadelidande - mot bakgrund av förbudet mot obehörig vinst enligt nationell skadeståndslagstiftning - inte ska befinna sig i en bättre ställning än om skadan inte hade inträffat. Dessutom är det endast den nytta som följer av skadan som ska dras av från skadeståndskravet, utan att orimligt belasta skadevållaren.

28. Slutligen noterar den hänskjutande domstolen att den behöriga, ursprungliga ensamdomaren enligt 348 § stycke 3 leden 1 och 2 ZPO ska hänskjuta tvisten till en tvistemålsavdelning om målet innehåller svårigheter vad gäller bedömningen av de faktiska omständigheterna eller om målet är av principiell betydelse. [9] Ensamdomaren har inte något utrymme för skönsmässig bedömning i detta avseende. Av Bundesgerichtshofs praxis följer att det endast är om avdelningen nekar att överta målet att ensamdomaren kan fatta beslut om hänskjutande, med tillämpning av den konstitutionella principen om behörig domare enligt artikel 101.1 andra meningen i Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland (Förbundsrepubliken Tysklands grundlag) av den 23 maj 1949. [10]

29. Den hänskjutande domstolen konstaterar att nationell processrätt, enligt doktrinen, inte får påverka möjligheten att lämna in en begäran om förhandsavgörande med stöd av artikel 267 andra stycket FEUF, särskilt i de fall där den berörda domstolen anser att den högre domstolens rättsliga bedömning skulle kunna mynna ut i ett beslut som strider mot unionsrätten. Det förefaller därför följa av artikel 267 andra FEUF att 348 § stycke 3 leden 1 och 2 ZPO inte är tillämplig på beslut om hänskjutande från ursprungliga ensamdomare. Även om det i förevarande fall inte uttryckligen fastställs att unionsrätten har företräde framför nationell processrätt, kan ensamdomarens behörighet ifrågasättas med hjälp av rättsmedel.

30. Mot denna bakgrund beslutade Landgericht Ravensburg (Regiondomstolen i Ravensburg, Tyskland) att vilandeförklara målet och hänskjuta följande tolkningsfrågor till EU-domstolen:

”1. Syftar artiklarna 18.1, 26.1 och 46 i direktiv 2007/46, jämförda med artikel 5.2 i förordning nr 715/2007, till att även skydda enskilda motorfordonsköpares intressen?

Om denna fråga besvaras jakande:

2. Utgör även det intresse som en enskild fordonsköpare har av att inte köpa ett fordon som inte uppfyller kraven i unionsrätten, bland annat vid förvärv av ett fordon utrustat med en förbjuden manipulationsanordning som avses i artikel 5.2 i förordning nr 715/2007, ett sådant intresse?

Om fråga 1 besvaras nekande:

3. Utgör unionsrätten hinder för att en köpare som oavsiktligt köpt ett fordon utrustat med en olaglig manipulationsanordning som avses i artikel 5.2 i förordning [nr 715/2007] och som tillverkaren släppt ut på marknaden endast i undantagsfall kan väcka talan om civilrättsligt, utomobligatoriskt skadeståndsansvar mot fordonstillverkaren, och i synnerhet kan begära återbetalning av det inköpspris som denne betalat för fordonet i utbyte mot återlämnande och övergång av äganderätten till fordonet, när fordonstillverkaren har agerat med uppsåt och mot god sed?

Om denna fråga besvaras jakande:

[9] I sina skriftliga yttranden har QB påpekat att nationell rättspraxis tolkas så, att en fråga som hänskjuts till EU-domstolen för förhandsavgörande rör ett ämne som är av ”avgörande betydelse”.

[10] BGBl. 1949, s. 1.

4. Har fordonsägare rätt till civilrättsligt, utomobligatoriskt skadestånd gentemot fordonstillverkare enligt unionsrätten, oavsett typen av (oaktsam eller uppsåtlig) försummelse som fordonstillverkaren begått, och som består i att fordon som är utrustade med en förbjuden manipulationsanordning som avses i artikel 5.2 i [förordning nr 715/2007] släpps ut på marknaden?

   Oberoende av svaren på tolkningsfrågorna 1–4:

5. Utgör unionsrätten hinder för att en nationell lagstiftning kräver att fordonsägare ska göra avdrag för den nytta som de erhållit till följd av den faktiska användningen av fordonet, när de, i form av utomobligatoriskt skadestånd, begär att det inköpspris som de betalat för ett fordon med förbjuden manipulationsanordning som avses i artikel 5.2 i [förordning nr 715/2007] återbetalas i utbyte mot återlämnande och övergång av äganderätten till fordonet?

   Om denna fråga besvaras nekande:

6. Utgör unionsrätten hinder för att värdet av användningen beräknas utifrån hela inköpspriset, utan att det görs avdrag för den värdeminskning som följer av att fordonet är utrustat med en förbjuden manipulationsanordning och/eller av att köparen inte har önskat använda ett fordon som inte uppfyller kraven i unionsrätten?

   Oberoende av svaret på tolkningsfrågorna 1–6:

7. Är 348 § stycke 3 ZPO, såvitt denna bestämmelse även avser beslut att begära förhandsavgörande enligt artikel 267 andra stycket FEUF, oförenlig med de nationella domstolarnas befogenhet att begära förhandsavgörande enligt artikel 267 andra stycket FEUF, och ska den därför inte tillämpas på beslut att begära förhandsavgörande?”

31. QB, Mercedes-Benz Group och Europeiska kommissionen har inkommit med skriftliga yttranden. Dessa parter, tillsammans med den tyska regeringen, har även yttrat sig muntligen vid förhandlingen den 8 mars 2002.

IV. Bedömning

A. Inledande synpunkter

32. Den hänskjutande domstolen har angett att det aktuella temperaturfönstret, enligt dess preliminära bedömning, utgör en olaglig manipulationsanordning i den mening som avses i artikel 3 led 10 i förordning nr 715/2007, jämförd med artikel 5.2 a i samma förordning. Effekten hos systemet för kontroll av utsläpp försämras nämligen redan vid en utomhustemperatur som överstiger noll grader Celsius under förhållanden som rimligen kan förväntas föreligga vid normal användning av fordon i den mening som avses i artikel 3 led 10. Den hänskjutande domstolen har tillagt att den omständigheten att det aktuella temperaturfönstret inte kan detektera parametrarna i typgodkännandetestet i syfte att kontrollera nivån på utsläpp av föroreningar inte har någon större betydelse, eftersom detta inte krävs vare sig i artikel 5.2 i förordning nr 715/2007 eller i domen CLCV. Fönstret skulle dessutom endast godtas i undantagsfall på grundval av artikel 5.2 a i förordningen, eftersom det i domen anges att endast omedelbara risker som medför en konkret fara vid framförandet av fordonet kan motivera

användningen av en manipulationsanordning.[11] I förevarande fall har Mercedes-Benz Group gjort gällande att det aktuella temperaturfönstret syftar till att förhindra skadliga avlagringar i motorn, det vill säga till att motorn ska skyddas mot slitage. Enligt den hänskjutande domstolen förefaller detta inte uppfylla de krav som domstolen har ställt för att en manipulationsanordning ska vara laglig.

33. Härvidlag noterar jag att domstolen i domen CLCV slagit fast följande. Artikel 3 led 10 i förordning nr 715/2007 ska tolkas så, att begreppet manipulationsanordning, i den mening som avses i den bestämmelsen, innefattar en anordning som detekterar de parametrar som tillämpas vid genomförandet av de typgodkännandeförfaranden som är föreskrivna i denna förordning, i syfte att under genomförandet av nämnda förfaranden öka funktionen hos systemet för kontroll av utsläpp och därigenom få fordonet typgodkänt, även om en sådan förbättring också kan konstateras sporadiskt under för fordonet normala användningsförhållanden.[12] Domstolen har även slagit fast att artikel 5.2 a i förordning nr 715/2007 ska tolkas så, att en manipulationsanordning, vilken vid typgodkännandeförfaranden systematiskt förbättrar effekten hos fordonens system för kontroll av utsläpp i syfte att iaktta de gränsvärden för utsläpp som fastställs i förordningen och därigenom få dessa fordon typgodkända, inte omfattas av det undantag från förbudet mot manipulationsanordningar i denna bestämmelse, vilket avser att skydda motorn mot skador eller olyckor samt garantera säker körning, även om anordningen bidrar till att förebygga åldrande och igensättning av motorn.[13]

34. Målet som gav upphov till denna dom avsåg motorfordon utrustade med en programvara som är kapabel att ändra systemet för kontroll av utsläpp av föroreningar i förhållande till körförhållandena.[14] Denna programvara kan nämligen detektera de parametrar som motsvarar de i typgodkännandetestet för utsläpp av föroreningar som utförs i laboratorium.

35. Till skillnad från detta mål, som rör en ”växellogik”, avser mål C-128/20, GSMB Invest, mål C-134/20, Volkswagen, samt mål C-145/20, Porsche Inter Auto och Volkswagen ett temperaturfönster, såsom i det nationella målet. I mitt gemensamma förslag till avgörande i dessa tre mål,[15] föreslog jag att domstolen skulle slå fast att artikel 3 led 10 i förordning nr 715/2007, jämförd med artikel 5.1 i samma förordning, skulle tolkas så, att en anordning som, vid verklig körning av ett motorfordon, endast säkerställer avgasåterföring fullt ut när utomhustemperaturen är mellan 15 och 33 grader Celsius och körning sker på en höjd under 1000 meter över havet ska anses utgöra en ”manipulationsanordning”, medan avgasåterföringstakten utanför detta intervall, per intervall av 10 grader Celsius och över 1000 meter över havet, per intervall av 250 meter, linjärt minskar till 0, vilket leder till en höjning av NOx-utsläppen över de gränsvärden som föreskrivs i denna förordning.[16]

36. I det aktuella målet noterar den hänskjutande domstolen att parterna är oense om exakt vilken temperatur som minskar avgasåterföringstakten och i vilken omfattning. Det ankommer på den hänskjutande domstolen, som ensam är behörig att fastställa och bedöma de faktiska omständigheterna i det nationella målet, att undersöka de villkor under vilka det aktuella

[11] Se domen CLCV, punkt 114.

[12] Domen CLCV, punkt 102.

[13] Domen CLCV, punkt 115.

[14] Domen CLCV, punkt 2.

[15] Se punkt 1 i detta förslag till avgörande.

[16] Punkt 104 i det förslaget till avgörande.

temperaturfönstret fungerar. Som jag konstaterade i mitt förslag till avgörande,[17] uppgick den genomsnittliga årliga temperaturen i Tyskland, enligt officiella uppgifter, till 9,6 grader Celsius under år 2017, 10,4 grader Celsius under år 2018 och 10,2 grader Celsius under år 2019. Mot bakgrund av dessa uppgifter och den genomsnittliga årliga medeltemperaturen i andra EU-medlemsstater,[18] är det domstolens uppgift att kontrollera om den berörda programvaran, såsom domstolen finner, försämrar effekten hos systemet för kontroll av utsläpp av föroreningar under ”förhållanden som rimligen kan förväntas vid normal användning av fordonet”. Om så är fallet skulle denna programvara utgöra en ”manipulationsanordning” i den mening som avses i artikel 3 led 10 i förordning nr 715/2007.

37. Om så är fallet, delar jag den hänskjutande domstolens uppfattning att anordningen inte kan motiveras med stöd av artikel 5.2 a i förordningen om den endast avser att bidra till att förebygga åldrande och igensättning av motorn.[19] Enligt min mening är det endast i sådana fall där avlagringar som bildas vid avgasåterföring orsakar en funktionsbrist som kan medföra plötsliga och omedelbara risker för skador på själva motorn, vilket skulle kunna ge upphov till en konkret fara vid framförandet av fordonet, även vid regelbundet och adekvat underhåll av fordonet, som en sådan manipulationsanordning kan omfattas av artikel 5.2 a.[20] Det ankommer även i sådana fall på den hänskjutande domstolen att kontrollera huruvida en sådan funktionsbrist kan uppstå.

38. Om domstolen, efter prövningen, bekräftar sin bedömning att det aktuella temperaturfönstret utgör en olaglig manipulationsanordning i den mening som avses i artikel 5.2 a i förordning nr 715/2007, uppkommer frågan om det skadestånd som köparen av ett fordon utrustat med en sådan anordning kan kräva, vilket är föremål för frågorna 1–6.

B. Frågorna 1 och 2

39. Den hänskjutande domstolen har ställt frågorna 1 och 2, vilka ska prövas gemensamt, för att i huvudsak få klarhet i om artiklarna 18.1, 26.1 och 46 i direktiv 2007/46 ska tolkas så, att de skyddar intressena hos en enskild fordonsköpare, särskilt intresset av att inte förvärva ett fordon om det är utrustat med en olaglig manipulationsanordning i den mening som avses i artikel 5.2 i förordning nr 715/2007.

40. Härvidlag bör det noteras att det av skälen 1, 5 och 6 i förordning nr 715/2007 enligt domstolens praxis framgår att den målsättning som eftersträvas med förordning nr 715/2007 är att säkerställa en hög miljöskyddsnivå och förbättra luftkvaliteten i unionen.[21] I förordningen anges enbart en gång orden kund och användare, nämligen i skäl 17, enligt vilket det är ”nödvändigt att se till att *kunder* och *användare* får objektiv och precis information”[22] om fordons bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp. I artikel 4.3 i den förordningen föreskrivs dessutom att ”[t]illverkarna skall ange uppgifter om koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning i ett dokument som ges till *köparen* av fordonet vid tidpunkten för köpet”[23]. Detta är också den enda hänvisningen till ”köparen” i hela denna förordning. I förordning nr 715/2007 fastställs

17 Se punkt 100 i förslaget till avgörande i målen GSMB Invest, Volkswagen och Porsche Inter Auto och Volkswagen (C-128/20, C-134/20 och C-145/20, EU:C:2021:758).

18 Se även punkt 100 i det förslaget till avgörande.

19 Se, för ett liknande resonemang, domen CLCV, punkt 115.

20 Se, för ett liknande resonemang, punkterna 125 och 126 i mitt förslag till avgörande i målen GSMB Invest, Volkswagen och Porsche Inter Auto och Volkswagen (C-128/20, C-134/20 och C-145/20, EU:C:2021:758).

21 Se domen CLCV, punkt 86, 87 och 113.

22 Min kursivering.

23 Min kursivering.

därför specifika skyldigheter att förse kunder och köpare med information om förbrukningen för det berörda fordonet för att de ska kunna fatta ett välgrundat beslut om huruvida de ska köpa fordonet eller inte. Det förefaller dock som om informationskravet ligger i linje med förordningens målsättning att uppnå en hög miljöskyddsnivå genom att minska utsläpp av föroreningar. Utöver dessa skyldigheter fastställer förordningen inte något uttryckligt samband mellan fordonstillverkare och enskilda fordonsköpare för att skydda de sistnämndas intressen.

41. I denna mening föreskrivs i artikel 5.1 och 5.2 i förordning nr 715/2007 att tillverkaren ska utrusta fordonet på ett sådant sätt att komponenter som kan påverka utsläppen är utformade, konstruerade och monterade så att fordonet vid normal användning överensstämmer med denna förordning och dess genomförandeåtgärder, och att det, utom i undantagsfall, är förbjudet att använda manipulationsanordningar som försämrar effekten hos system för kontroll av utsläpp. Dessa bestämmelser berör alltså endast tillverkare. Jag delar därför kommissionens ståndpunkt att förordningen som sådan, och särskilt artikel 5.1 och 5.2 i förordningen, inte direkt syftar till att skydda intresset hos enskilda köpare av motorfordon utrustat med en olaglig manipulationsanordning.

42. För att kunna besvara frågorna 1 och 2 måste förordning nr 715/2007 dock sättas in i sitt sammanhang. Direktiv 2007/46, som är ett direktiv om fastställande av en *ram* för godkännande av motorfordon, är den grundläggande rättsakten för denna förordning. Såsom anges i skäl 3 i det direktivet bör huvudsyftet med de rättsakter som fastställer de tillämpliga tekniska kraven vara att säkerställa en hög nivå av trafiksäkerhet, hälsoskydd, miljöskydd, energieffektivitet och skydd mot obehörig användning. Jag anser dock att det, i motsats till vad Mercedes-Benz Group och den tyska regeringen har hävdat, tydligt framgår av bestämmelserna i detta direktiv att det också syftar till att skydda intresset hos enskilda köpare av fordon utrustat med en olaglig manipulationsanordning.

43. I artikel 3 led 5 i direktiv 2007/46 definieras ”EG-typgodkännande” som det ”förfarande genom vilket en medlemsstat intygar att en typ av fordon, system, komponent eller separat teknisk enhet uppfyller de tillämpliga administrativa bestämmelserna och tekniska kraven i detta direktiv och i de rättsakter som förtecknas i bilaga IV eller XI” till detta direktiv. I denna bilaga IV, med rubriken ”Krav i samband med EG-typgodkännande av fordon”, hänvisas i del I, med rubriken ”Rättsakter för EG-typgodkännande av fordon som produceras i obegränsade serier”, till förordning nr 715/2007 när det gäller ”[u]tsläpp (Euro 5 och 6) från lätta fordon och tillgång till information”.

44. Enligt artikel 5.1 i direktiv 2007/46 ska tillverkaren ”vara ansvarig inför godkännandemyndigheten för samtliga delar av godkännandeförfarandet och för produktionsöverensstämmelsen, oavsett om tillverkaren är direkt engagerad i samtliga etapper av tillverkningen av ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet”. Tillverkaren ska därför, då denne ansöker om EG-typgodkännande av ett fordon, iaktta artikel 5.2 i förordning nr 715/2007.

45. Även om kraven ska uppfyllas för detta EG-typgodkännande, bör det betonas att överensstämmelsen också direkt påverkar enskilda fordonsköpare, *genom intyget om överensstämmelse*. Intyget om överensstämmelse definieras i artikel 3 led 36 i direktiv 2007/46 som ”det dokument som anges i bilaga IX och som utfärdats av tillverkaren, genom vilket denne intygar att ett fordon som tillhör den typ som har godkänts enligt detta direktiv överensstämmer med alla rättsakter vid tillverkningstillfället”. Bilaga IX till detta direktiv, med rubriken ”EG-intyg om överensstämmelse”, innehåller ett led 0, med rubriken ”Mål”, i vilken det anges att intyget om

överensstämmelse är en försäkran som *av fordonstillverkaren avges till köparen* för att försäkra denne om att det fordon som förvärvats överensstämmer med den lagstiftning som gällde i Europeiska unionen vid tillverkningstillfället.[24] Därför fastställer direktiv 2007/46, i motsats till förordning nr 715/2007, ett *uttryckligt samband* mellan fordonstillverkare och enskilda fordonsköpare i syfte att säkerställa att det fordon som har köpts överensstämmer med gällande unionslagstiftning.

46. I detta sammanhang anges i artikel 18.1 i direktiv 2007/46 att tillverkaren, i egenskap av innehavare av ett EG-typgodkännande av ett fordon, ska utfärda ett intyg om överensstämmelse som ska åtfölja varje fordon som tillverkas i överensstämmelse med den godkända fordonstypen. Dokumentet krävs för registrering eller försäljning enligt artikel 26.1 i direktivet. I artikel 46 i nämnda direktiv föreskrivs dessutom att medlemsstaterna ska fastställa de sanktioner som ska tillämpas vid överträdelse av bestämmelserna i detta direktiv, och framför allt av de förbud som ingår i eller är en följd av artikel 31, och i de rättsakter som förtecknas i del I i bilaga IV till direktiv 2007/46 och ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att genomföra dem. Enligt domstolens praxis eftersträvas med artikel 46 huvudsakligen målet att upprätta och säkerställa funktionen hos en inre marknad, vilken kännetecknas av lojal konkurrens mellan tillverkare. Förutom detta mål ska sanktionerna enligt artikel 46 även säkerställa att *den som köpt ett fordon* förfogar över ett intyg om överensstämmelse som, enligt bilaga IX till direktivet, innebär att köparen kan registrera fordonet i vilken som helst medlemsstat utan att behöva tillhandahålla ytterligare tekniska handlingar.[25]

47. Av dessa olika bestämmelser i direktiv 2007/46 följer att tillverkaren, inom ramen för ett EG-typgodkännande, bland annat måste uppfylla de krav som ställs på manipulationsanordningar och som anges i artikel 5.1 och 5.2 i förordning nr 715/2007. Endast i sådant fall kan tillverkaren utfärda ett intyg om överensstämmelse till en fordonsköpare, vilket gör det möjligt för köparen att registrera eller sälja fordonet. Intyget, som utgör en försäkran, är således avsett att skydda köparen mot att tillverkaren inte uppfyller sin skyldighet att släppa ut fordon på marknaden som överensstämmer med de relevanta EU-förordningarna.

48. EG-typgodkännandet kan dock bland annat ha erhållits när godkännandemyndigheten inte kände till att det fanns en olaglig manipulationsanordning i den mening som avses i artikel 5.1 och 5.2 i förordning nr 715/2007.[26] Det är dessutom möjligt att det berörda fordonet inte motsvarade den godkända typen. Vid enskild försäljning av ett fordon utrustat med en sådan olaglig anordning åtföljs fordonet inte av något korrekt intyg om överensstämmelse och kan därför, med tillämpning av artikel 26.1 i direktiv 2007/46, inte registreras eller säljas vidare. I en sådan situation har fordonsköparens intressen inte skyddats, vilket medfört att köparen lidit skada.

49. Såsom domstolen har slagit fast, lider köparen dessutom en förmögenhetsskada till följd av att det berörda fordonet har minskat i värde eftersom, efter avslöjandet av att en programvara installerats som manipulerar uppgifterna om avgasutsläpp, ett defekt fordon, som därmed har ett lägre värde, erhållits som motprestation för den erlagda köpeskillingen.[27] Jag anser att köparen

[24] Vad gäller denna formulering delar jag inte Mercedes-Benz Groups ståndpunkt vid förhandlingen att det inte är köparen som är mottagaren av intyget om överensstämmelse.

[25] Dom av den 4 oktober 2018, kommissionen/Tyskland (C-668/16, EU:C:2018:802, punkt 87).

[26] Se, för ett liknande resonemang, punkt 149 i förslag till avgörande i målen GSMB Invest, Volkswagen och Porsche Inter Auto och Volkswagen (C-128/20, C-134/20 och C-145/20, EU:C-2021:758).

[27] Se, för ett liknande resonemang, dom av den 9 juli 2020, Verein für Konsumenteninformation (C-343/19, EU:C:2020:534, punkt 34).

även lider ideell skada, eftersom denne innehar ett fordon som inte överensstämmer med unionslagstiftningen om miljöskydd, på så sätt att fordonet släpper ut avgaser som överskriver de föreskrivna gränsvärdena.

50. Under dessa omständigheter föreslår jag att frågorna 1 och 2 ska besvaras på följande sätt. Artiklarna 18.1, 26.1 och 46 i direktiv 2007/46 ska tolkas så, att de skyddar enskilda motorfordonsköpares intresse, särskilt intresset av att inte förvärva ett fordon utrustat med en olaglig manipulationsanordning, i den mening som avses i artikel 5.2 i förordning nr 715/2007.

C. Frågorna 3–6

51. Den hänskjutande domstolen har ställt frågorna 3–6, vilka ska prövas gemensamt,[28] för att i huvudsak få klarhet i huruvida direktiv 2007/46 ska tolkas så, att medlemsstaterna är skyldiga att föreskriva att en fordonsköpare har rätt att kräva skadestånd från fordonstillverkaren när fordonet är utrustat men en olaglig manipulationsanordning, i den mening som avses i artikel 5.2 i förordning nr 715/2007 och, i så fall, i vilken omfattning dessa stater ska föreskriva att det ska göras avdrag för den nytta som erhållits till följd av den faktiska användningen av nämnda fordon.

52. Inledningsvis noterar jag att QB väckte talan mot Mercedes-Benz Group, det vill säga mot tillverkaren, och inte mot den person som sålde det begagnade fordonet till QB. Följaktligen kan direktiv 1999/44/EG,[29] som rör förhållandet mellan konsument och säljare, inte tillämpas i ett fall som det nu aktuella. QB åberopade inte heller direktiv 2005/29/EG[30] om otillbörliga affärsmetoder, utan grundade sig på utomobligatoriskt skadeståndsansvar enligt BGB. I detta sammanhang vill den hänskjutande domstolen få klarhet i vilken utsträckning den nationella lagstiftningen är förenlig med unionsrätten när det gäller rätten till skadestånd och metoden för att beräkna skadestånd.

53. När det gäller utomobligatoriskt skadeståndsansvar, följer det av mitt förslag till svar på frågorna 1 och 2 att direktiv 2007/46 skapar rättigheter till förmån för köparen i dennes förhållande till tillverkaren när köparen har förvärvat ett fordon utrustat med en olaglig manipulationsanordning i den mening som avses i artikel 5.2 i förordning nr 715/2007. I artikel 46 i direktiv 2007/46 föreskrivs dessutom att medlemsstaterna ska fastställa de sanktioner som ska tillämpas vid överträdelse av de rättsakter som förtecknas i del I i bilaga IV och ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att genomföra dem. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande.[31] Bestämmelsen tillämpas således på det fall där de berörda fordonen, i samband med ett EG-typgodkännande, är utrustade med en olaglig manipulationsanordning, i strid med artikel 5.2 i förordning nr 715/2007.[32]

[28] Den hänskjutande domstolen anger att den ställer fråga 3 för det fall att fråga 1 besvaras nekande. Fråga 4 utgör dessutom en underfråga till fråga 3. För att kunna ge ett användbart svar till den hänskjutande domstolen kommer jag dock att pröva alla frågor som rör rätten till skadestånd och dess omfattning gemensamt.

[29] Europaparlamentets och rådets direktiv av den 25 maj 1999 om vissa aspekter rörande försäljning av konsumentvaror och härmed förknippade garantier (EGT L 171, 1999, s. 12).

[30] Europaparlamentets och rådets direktiv av den 11 maj 2005 om otillbörliga affärsmetoder som tillämpas av näringsidkare gentemot konsumenter på den inre marknaden och om ändring av rådets direktiv 84/450/EEG och Europaparlamentets och rådets direktiv 97/7/EG, 98/27/EG och 2002/65/EG samt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2006/2004 (direktiv om otillbörliga affärsmetoder) (EUT L 149, 2005, s. 22).

[31] Som svar på en skriftlig fråga från domstolen klargjorde den tyska regeringen arten av de olika sanktioner som tillämpas på nationell nivå mot bakgrund av artikel 46 i direktiv 2007/46 och artikel 13 i förordning nr 715/2007.

[32] Såsom generaladvokat Mengozzi påpekade i sitt förslag till avgörande i mål C-668/16, kommissionen/Tyskland (C-668/16, EU:C:2018:230, punkt 94), ska skyldigheten enligt artikel 46 i direktiv 2007/46 att vid överträdelse av bestämmelserna i direktivet tillämpa sanktioner som ska vara effektiva, proportionella och avskräckande gälla oberoende av den skyldighet som följer av artiklarna 12 och 30 i direktivet att återställa överensstämmelsen med den godkända typen.

54. Dessa sanktioner måste därför vara till nytta inte bara för den berörda medlemsstaten, i samband med EG-typgodkännandet, utan även för en enskild köpare av ett fordon utrustat med en olaglig manipulationsanordning. Med andra ord krävs det enligt direktiv 2007/46 att medlemsstaterna föreskriver att fordonsköpare har rätt till skadestånd om tillverkaren har begått försummelsen att släppa ut ett sådant fordon på marknaden. I direktivet anges dock endast att dessa stater måste tillämpa effektiva, proportionella och avskräckande sanktioner. [33]

55. Enligt domstolens praxis ankommer det, i avsaknad av unionsbestämmelser, på varje medlemsstat att i sin rättsordning ange vilka domstolar som är behöriga och fastställa de processuella regler som gäller för talan som syftar till att säkerställa skyddet av de rättigheter för enskilda som följer av unionsrätten. [34] Domstolen har emellertid också slagit fast att med förbehåll för själva rätten till skadestånd, vilken grundar sig direkt på unionsrätten när ovannämnda förutsättningar är uppfyllda, är det inom ramen för den nationella skadeståndsrätten som det ska bestämmas hur den vållade skadan ska gottgöras, förutsatt att de villkor som fastställs i nationell skadeståndslagstiftning möjliggör effektiva, proportionella och avskräckande sanktioner.

56. I förevarande fall frågar den hänskjutande domstolen, för det första, om det är förenligt med unionsrätten att köparen av ett fordon utrustat med en manipulationsanordning endast har rätt att väcka talan om civilrättsligt, utomobligatoriskt skadeståndsansvar mot tillverkaren när tillverkaren uppsåtligen har vållat en annan person skada, i strid med god sed, i den mening som avses i 826 § BGB.

57. I detta avseende ankommer det på denna domstol att i enlighet med effektivitetsprincipen [35] pröva om de villkor som föreskrivs i 826 § BGB är sådana att det i praktiken blir omöjligt eller orimligt svårt för fordonsköpare att kräva skadestånd enligt direktiv 2007/46. Om så är fallet är dessa nationella processuella regler inte förenliga med unionsrätten.

58. I detta skede noterar jag att den hänskjutande domstolen i sitt beslut konstaterade att det är osannolikt att de villkor som anges i 826 § BGB, så som de tolkats av de nationella domstolarna, överensstämmer med artikel 46 i direktiv 2007/46, eftersom dessa villkor endast uppfylls i undantagsfall och tillverkaren enligt nuvarande lagstiftning därför inte behöver frukta någon skadeståndstalan, vilket innebär att denne inte har något incitament att noggrant iaktta unionsbestämmelserna för att undvika skadeståndsansvar. [36]

59. Om den hänskjutande domstolen skulle bekräfta denna bedömning, skulle den behöva hänvisa till 823 § punkt 2 BGB, vars tillämpning, enligt den hänskjutande domstolen, kräver enkel oaktsamhet. Jag noterar att nämnda domstol anser att även om det antogs att de relevanta unionsbestämmelserna endast syftar till att skydda allmänintresset, skulle de troligen endast

[33] På samma sätt föreskrivs det i artikel 13.1 i förordning nr 715/2007 att medlemsstaterna fastställer bestämmelser om sanktioner för tillverkarna vid överträdelser av bestämmelserna i denna förordning och vidtar nödvändiga åtgärder för att se till att de genomförs. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionerliga och avskräckande.

[34] Dom av den 24 februari 2022, ORLEN KolTrans (C-563/20, EU:C:2022:113, punkt 63 och där angiven rättspraxis). I sina skriftliga yttranden hänvisar Mercedes-Benz Group bland annat till domen av den 16 februari 2017, Schmitt (C-219/15, EU:C:2017:128, punkterna 49–60) till stöd för sin ståndpunkt att köparen av det aktuella fordonet inte har rätt till skadestånd. Jag anser dock att resonemanget i den domen går i samma riktning som det som jag föreslår i det aktuella målet.

[35] Angående denna princip, se dom av den 6 oktober 2021, Consorzio Italian Management och Catania Multiservizi (C-561/19, EU:C:2021:799, punkt 63 och där angiven rättspraxis).

[36] Mercedes-Benz Group har bestritt den hänskjutande domstolens uppfattning och hävdat att tillverkares överträdelser av unionsrätten kan leda till betydande böter och sanktioner.

iakttas om den oaktsamma överträdelsen också ger upphov till köpares rätt till skadestånd som grundar sig på tillverkares utomobligatoriska skadeståndsansvar och om dessa redan från början skulle ta hänsyn till detta.

60. För det andra vill den hänskjutande domstolen få klarhet i om unionsrätten, när det gäller rätten till skadestånd för köpare av ett fordon utrustat med en olaglig manipulationsanordning, utgör hinder för att den nytta som erhållits till följd av den faktiska användningen av fordonet ska kunna dras av från återbetalningen av fordonets inköpspris.

61. Såsom framgår av domstolens praxis, vad beträffar formen och metoden för beräkning av skadestånd, ska ersättningen för skada som har vållats enskilda genom överträdelser av unionsrätten vara adekvat i förhållande till skadan, så att ett effektivt skydd av enskildas rättigheter därigenom kan garanteras.[37] Såsom redan har påpekats är det med utgångspunkt i medlemsstaternas nationella rätt som det ska fastställas bestämmelser för hur den skada som har vållats enskilda genom överträdelser av unionsbestämmelserna i direktiv 2007/46 ska beräknas.[38] I detta hänseende har de nationella domstolarna rätt att se till att de rättigheter som garanteras av unionens rättsordning inte medför en obehörig vinst för dem vars rättigheter ska skyddas.[39]

62. Det ankommer följaktligen på den hänskjutande domstolen att pröva i vilken utsträckning avdraget för den nytta som erhållits till följd av den faktiska användningen av fordonet – under normala användningsförhållanden – från återbetalningen av fordonets inköpspris skulle ge köparen en rimlig ersättning. Nämnda domstol har uppgett att QB, fram till dagen för förhandlingen vid den domstolen, hade kört mer än 60 000 km med det aktuella fordonet och att det, om den nytta som erhållits till följd av användningen skulle dras av, skulle vara nödvändigt att uppskatta fordonets värdeminskning för att beräkna avdragsbeloppet. I detta avseende får nämnda domstol, såsom framgår av den rättspraxis som anges i föregående punkt i detta förslag till avgörande, ta hänsyn till att skyddet av de rättigheter som garanteras i direktiv 2007/46 inte innebär att QB ska få en obehörig vinst. Följaktligen kan den nytta som erhållits till följd av den faktiska användningen av det aktuella fordonet dras av från återbetalningen av fordonets inköpspris. Jag anser dock att det är uppenbart att om avdraget skulle leda till att QB i slutändan inte får någon ersättning för den skada som denne lidit, skulle denna beräkningsmetod inte garantera ett effektivt skydd för QB och inte vara förenlig med unionsrätten.

63. För det tredje vill den hänskjutande domstolen få klarhet i huruvida den nytta som erhållits till följd av det aktuella fordonets användning ska beräknas utifrån fordonets hela inköpspris, utan att det görs något avdrag för den värdeminskning som följer av att en olaglig manipulationsanordning har monterats och/eller för användningen av ett fordon som inte överensstämmer med unionsrätten. I avsaknad av unionslagstiftning, ankommer det inte heller i detta fall på domstolen att fördjupa sig i medlemsstaternas rätt för att ange hur ersättningen för vållad skada ska beräknas.[40] Det enda kravet som föreskrivs i unionsrätten är att ersättningen ska vara adekvat, det vill säga att den ska garantera att köparnas rättigheter skyddas effektivt.

[37] Dom av den 25 november 2010, Fuß (C-429/09, EU:C:2010:717, punkt 92 och där angiven rättspraxis).

[38] Se, för ett liknande resonemang, dom av den 25 november 2010, Fuß (C-429/09, EU:C:2010:717, punkt 94).

[39] Se dom av den 25 mars 2021, Balgarska Narodna Banka (C-501/18, EU:C:2021:249, punkt 125 och där angiven rättspraxis).

[40] I denna mening delar jag den tyska regeringens ståndpunkt att medlemsstaterna, genom att tillämpa sin skadeståndsrätt, måste kunna avgöra hur den skada som enskilda har lidit ska ersättas. Jag vill dock tillägga att denna skadeståndsrätt måste iaktta principerna i unionsrätten.

64. Slutligen noterar jag att även om fordonstillverkare måste iaktta kraven i bilaga IV till direktiv 2007/46, särskilt tillämpningen av artikel 5.1 och 5.2 i förordning nr 715/2007, för nya fordon,[41] omfattar kraven också begagnade fordon, i samband med utomobligatoriskt skadeståndsansvar, när tillverkare har begått försummelsen att installera en olaglig manipulationsanordning.

65. Mot bakgrund av det ovan anförda föreslår jag att frågorna 3–6 besvaras på följande sätt. Direktiv 2007/46 ska tolkas så, att medlemsstaterna är skyldiga att föreskriva att fordonsköparen har rätt att kräva skadestånd från fordonstillverkaren om fordonet är utrustat med en olaglig manipulationsanordning i den mening som avses i artikel 5.2 i förordning nr 715/2007. Det ankommer på medlemsstaterna att fastställa bestämmelserna för beräkning av skadestånd för den skada som köparen lidit, varvid ersättningen, i enlighet med effektivitetsprincipen, ska vara adekvat i förhållande till den uppkomna skadan.

D. Fråga 7

66. Den hänskjutande domstolen har ställt fråga 7 för att i huvudsak få klarhet i huruvida artikel 267 FEUF ska tolkas så, att den utgör hinder för en nationell lagstiftning enligt vilken den ensamdomare som är behörig att avgöra en tvist endast får begära förhandsavgörande från EU-domstolen om denne först har hänskjutit tvisten till en tvistemålsavdelning som har beslutat att inte överta målet.

1. Upptagande till prövning

67. Mercedes-Benz Group har hävdat att denna fråga inte kan tas upp till prövning, eftersom EU-domstolen i ett förfarande enligt artikel 267 FEUF inte är behörig att pröva huruvida nationell rätt är förenlig med unionsrätten.[42]

68. Den tyska regeringen underströk vid förhandlingen att denna fråga inte är relevant för det nationella målet.

69. Kommissionen anger att den tvivlar på att denna fråga kan tas upp till prövning. Ett svar på denna fråga skulle inte vara relevant för att avgöra det nationella målet, som avser frågan huruvida en fordonsköpare har rätt till skadestånd till följd av användningen av en olaglig manipulationsanordning. Dessutom verkar denna fråga vara hypotetisk. Såsom framgår av beslutet om hänskjutande, var beslutet inte föremål för något överklagande vid tidpunkten för hänskjutandet till EU-domstolen. Följaktligen förefaller ett eventuellt svar från EU-domstolen på denna fråga inte kunna tillhandahålla den hänskjutande domstolen en tolkning av unionsrätten som gör det möjligt för denna att avgöra processuella frågor i nationell rätt innan den kan avgöra det aktuella målet i sak.[43]

70. När det gäller frågan huruvida fråga 7 kan tas upp till prövning, framgår det av beslutet om hänskjutande att det i nationell lagstiftning föreskrivs att den ensamdomare som avgör ett mål ska hänskjuta tvisten till en tvistemålsavdelning som ska överta målet, om målet innehåller svårigheter vad gäller bedömningen av de faktiska eller rättsliga omständigheterna, eller om

[41] Se dom av den 24 januari 2019, RDW m.fl. (C-326/17, EU:C:2019:59, punkt 61).

[42] I detta avsnitt hänvisas särskilt till domen av den 29 november 2001, De Coster (C-17/00, EU:C:2001:651, punkt 23).

[43] Kommissionen hänvisar till beslutet av den 2 juli 2020, S.A.D. Maler und Anstreicher (C-256/19, EU:C:2020:523, punkterna 44 och 48).

målet är av principiell betydelse. Av detta beslut följer att den hänskjutande domstolen, närmare bestämt en ensamdomare, inte hänsköt det aktuella målet till en tvistemålsavdelning, utan direkt begärde förhandsavgörande från EU-domstolen.

71. Det följer av fast rättspraxis att en tolkningsfråga från en nationell domstol bara kan avvisas av EU-domstolen då det är uppenbart att den begärda tolkningen av unionsrätten inte har något samband med de verkliga omständigheterna eller saken i det nationella målet eller då frågorna är hypotetiska eller EU-domstolen inte har tillgång till sådana uppgifter om de faktiska eller rättsliga omständigheterna som är nödvändiga för att kunna ge ett användbart svar på de frågor som ställts till den. [44]

72. Det nationella målet avser rätten till skadestånd och metoden för att beräkna det för enskilda köpare av fordon utrustat med en olaglig manipulationsanordning i den mening som avses i artikel 5.2 i förordning nr 715/2007. Enligt domstolens praxis kan frågorna 1–6 om denna rätt till skadestånd tas upp till prövning även om den hänskjutande domstolen, som består av en ensamdomare, enligt relevant nationell processrätt borde ha hänskjutit det nationella målet till en tvistemålsavdelning. Det ankommer nämligen inte på EU-domstolen att kontrollera huruvida beslutet om hänskjutande antagits i enlighet med nationella processrättsliga bestämmelser. [45]

73. Fråga 7 avser tolkningen av själva artikel 267 FEUF, som inte är relevant för att avgöra det nationella målet. Vidare har den hänskjutande domstolen endast påpekat att ensamdomarens befogenhet kan ifrågasättas i samband med överklagande. Denna domstol har emellertid inte närmare angett hur detta kan påverka beslutet om hänskjutande. Det framgår inte heller av de handlingar i målet som överlämnats till EU-domstolen att beslutet om hänskjutande har överklagats i detta skede.

74. Mot denna bakgrund anser jag att den begärda tolkningen av fråga 7 inte är objektivt nödvändig för att den hänskjutande domstolen ska kunna meddela sitt avgörande. [46] Jag anser därför att denna fråga är hypotetisk och kan således inte tas upp till prövning.

2. Prövning i sak

75. För det fall att EU-domstolen anser att fråga 7 kan tas upp till prövning, vill jag erinra om den rättspraxis enligt vilken de nationella domstolarna har mycket vittgående möjligheter att hänskjuta en fråga om tolkning av relevanta bestämmelser i unionsrätten till EU-domstolen. Med förbehåll för de undantag som följer av domstolens praxis utgör denna möjlighet för domstolar som dömer i sista instans en skyldighet. Såväl denna möjlighet som denna skyldighet utgör en grundläggande del av det system för samarbete mellan nationella domstolar och EU-domstolen som inrättats genom artikel 267 FEUF samt av den uppgift att tillämpa unionsrätten som nationella domstolar ges genom den bestämmelsen. En nationell domstol som har att pröva ett mål har således, när den finner att det i målet uppkommer en fråga om unionsrättens tolkning

[44] Dom av den 15 juli 2021, The Department for Communities in Northern Ireland (C-709/20, EU:C:2021:602, punkt 55).

[45] Se, för ett liknande resonemang, dom av den 13 december 2018, Rittinger m.fl. (C-492/17, EU:C:2018:1019, punkterna 29–34).

[46] Se, för ett liknande resonemang, dom av den 9 juli 2020, Land Hessen (C-272/19, EU:C:2020:535, punkt 62 och där angiven rättspraxis). Jag noterar också att den hänskjutande domstolen har ställt en liknande fråga i mål som är oberoende av det aktuella målet, särskilt i mål C-336/20, Bank 11 für Privatkunden und Handel, mål C-47/21, C. Bank och Bank D. K., samt mål C-232/21, Volkswagen Bank och Audi Bank.

eller giltighet, en möjlighet eller en skyldighet att begära att EU-domstolen meddelar förhandsavgörande och denna möjlighet eller skyldighet får inte inskränkas genom nationella författningsregler eller regler i rättspraxis. [47]

76. När det rör sig om en nationell domstol mot vars avgöranden det finns rättsmedel enligt nationell lagstiftning, hindrar artikel 267 FEUF inte att beslut av sådan domstol om att begära förhandsavgörande från EU-domstolen omfattas av de ordinära rättsmedel som föreskrivs i nationell rätt. Utgången av ett sådant överklagande får emellertid inte begränsa den behörighet som enligt artikel 267 FEUF tillkommer nämnda domstol att begära förhandsavgöranden från EU-domstolen, om den anser att ett mål ger upphov till frågor avseende tolkningen av unionsbestämmelser vilka kräver ett avgörande från EU-domstolen. [48] Det ska påpekas att samarbetet mellan EU-domstolen och de nationella domstolarna som införts genom artikel 267 FEUF och principen om unionsrättens företräde kräver att den nationella domstolen fritt, och vid den tidpunkt under förfarandet som den domstolen anser vara lämplig, kan framställa en begäran om förhandsavgörande till EU-domstolen angående varje fråga som den anser behöver besvaras, [49] inbegripet när det rör sig om en nationell domstol som består av en ensamdomare. [50]

77. Jag anser därför att artikel 267 FEUF utgör hinder för en nationell lagstiftning enligt vilken en ensamdomare, när han eller hon anser att det i ett mål som han eller hon har att pröva uppkommer en fråga om unionsrättens tolkning eller giltighet som kräver ett avgörande från domstolen, är skyldig att hänskjuta denna fråga till en tvistemålsavdelning och att han eller hon därmed är förhindrad att begära förhandsavgörande från EU-domstolen. [51]

V. Förslag till avgörande

78. Mot bakgrund av det ovan anförda föreslår jag att domstolen ska besvara tolkningsfrågorna från Landgericht Ravensburg (Regiondomstolen i Ravensburg, Tyskland) på följande sätt:

1. Artiklarna 18.1, 26.1 och 46 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (”Ramdirektiv”), i dess ändrade lydelse, ska tolkas så, att de skyddar enskilda motorfordonsköpares intressen, särskilt intresset av att inte förvärva ett fordon som är utrustat med en olaglig manipulationsanordning i den mening som avses i artikel 5.2 i 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, i dess ändrade lydelse.

47 Dom av den 23 november 2021, IS (Illégalité de l'ordonnance de renvoi) (C-564/19, EU:C:2021:949, punkterna 68–70 och där angiven rättspraxis).

48 Se, för ett liknande resonemang, dom av den 16 december 2008, Cartesio (C-210/06, EU:C:2008:723, punkt 93).

49 Se, för ett liknande resonemang, dom av den 16 juli 2020, Adusbef m.fl. (C-686/18, EU:C:2020:567, punkt 30 och där angiven rättspraxis).

50 Se, för ett liknande resonemang, dom av den 13 december 2018, Rittinger m.fl. (C-492/17, EU:C:2018:1019, punkterna 29–34).

51 Se, för ett liknande resonemang, dom av den 5 april 2016, PFE (C-689/13, EU:C:2016:199, punkt 36).

2. Direktiv 2007/46, i dess ändrade lydelse, ska tolkas så, att medlemsstaterna är skyldiga att föreskriva att fordonsköpare har rätt att kräva skadestånd från fordonstillverkare om fordonet är utrustat med en olaglig manipulationsanordning i den mening som avses i artikel 5.2 i förordning nr 715/2007. Det ankommer på medlemsstaterna att fastställa bestämmelserna för beräkning av skadestånd för den skada som köparen lidit, varvid ersättningen, i enlighet med effektivitetsprincipen, ska vara adekvat i förhållande till den uppkomna skadan.