Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (femte avdelningen)

den 1 augusti 2025*

”Begäran om förhandsavgörande – Tillnärmning av lagstiftning – Typgodkännande av motorfordon – Direktiv 2007/46/EG – Artikel 18.1 – Artikel 26.1 – Artikel 46 – Förordning (EG) nr 715/2007 – Artikel 5.2 – Motorfordon – Dieselmotor – Utsläpp av föroreningar – Minskning av kväveoxidutsläpp (NOx) som begränsas genom ett så kallat temperaturfönster – Manipulationsanordning – Skydd av en enskild fordonsköpares intressen när det gäller ett fordon utrustat med en otillåten manipulationsanordning – Manipulationsanordningen installeras efter det att fordonet tagits i bruk – Rätt till utomobligatoriskt skadestånd från fordonstillverkaren – Grund för ansvarsbefrielse – Tillverkaren befinner sig i en oundviklig rättsvillfarelse vad gäller den omständigheten att manipulationsanordningen är otillåten – Effektivitetsprincipen – Lämplig ersättning för skadan – Beräkningsmetod för ersättningen – Ersättningstabell”

I mål C-666/23,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av Landgericht Ravensburg (Regionala domstolen i Ravensburg, Tyskland) genom beslut av den 27 oktober 2023, som inkom till domstolen den 9 november 2023, i målet

CM,

DS

mot

Volkswagen AG,

meddelar

DOMSTOLEN (femte avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden M.L. Arastey Sahún (referent) samt domarna D. Gratsias, E. Regan, J. Passer och B. Smulders,

generaladvokat: A. Rantos,

justitiesekreterare: A. Calot Escobar,

efter det skriftliga förfarandet,

* Rättegångsspråk: tyska.

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

– CM, genom K. Borwieck, C. Douhaire, R. Geulen, R. Klinger, D. Krebs och L. Rhiel, Rechtsanwälte,

– Volkswagen AG, genom T. André, M. de Lind van Wijngaarden och H.-P. Schroeder, Rechtsanwälte,

– Europeiska kommissionen, genom J. Flett och M. Noll-Ehlers, båda i egenskap av ombud,

med hänsyn till beslutet, efter att ha hört generaladvokaten, att avgöra målet utan förslag till avgörande,

följande

Dom

1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av 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 (EUT L 171, 2007, s. 1).

2 Begäran har framställts i två mål mellan, å ena sidan, CM och DS och, å andra sidan, Volkswagen AG. Målen rör ersättning för den skada som vållats till följd av inköp av fordon som utrustats med otillåtna manipulationsanordningar.

Tillämpliga bestämmelser

Unionsrätt

Direktiv 1999/44/EG

3 Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/44/EG av den 25 maj 1999 om vissa aspekter rörande försäljning av konsumentvaror och härmed förknippade garantier (EGT L 171, 1999, s. 12) upphävdes genom Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/771 av den 20 maj 2019 om vissa aspekter på avtal om försäljning av varor, om ändring av förordning (EU) 2017/2394 och direktiv 2009/22/EG samt om upphävande av direktiv 1999/44/EG (EUT L 136, 2019, s. 28), med verkan från och med den 1 januari 2022. Med hänsyn till tidpunkten för de faktiska omständigheterna i de nationella målen är direktiv 1999/44 emellertid fortfarande tillämpligt i de målen.

4 I artikel 3.2 i direktiv 1999/44 föreskrevs följande:

”I fall av bristande avtalsenlighet skall konsumenten ha rätt att utan kostnad få varan återställd till avtalsenlighet genom reparation eller utbyte i enlighet med punkt 3 eller att få ett skäligt prisavdrag eller att häva avtalet med avseende på den varan, i enlighet med punkterna 5 och 6.”

Direktiv 2007/46/EG

5 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) (EUT L 263, 2007, s. 1), i dess lydelse enligt kommissionens förordning (EG) nr 385/2009 av den 7 maj 2009 (EUT L 118, 2009, s. 13) (nedan kallat 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. Med hänsyn till tidpunkten för de faktiska omständigheterna i de nationella målen är direktivet emellertid fortfarande tillämpligt i de målen.

6 I artikel 3.3, 3.5, 3.17 och 3.36 i direktiv 2007/46 föreskrevs följande:

”I detta direktiv och i de rättsakter som förtecknas i bilaga IV, om inte annat föreskrivs i dessa, gäller följande definitioner:

…

3. *typgodkännande*: 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.

…

5. *EG-typgodkännande*: 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.

…

17. *fordonstyp*: fordon av en viss kategori utan inbördes skillnader åtminstone i fråga om de väsentliga egenskaper som anges i avsnitt B i bilaga II. Varianter och versioner kan förekomma inom en fordonstyp i enlighet med vad som anges i avsnitt B i bilaga II.

…

36. *intyg om överensstämmelse*: 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.”

7 I artikel 8.6 i direktivet föreskrevs följande:

”Godkännandemyndigheten skall utan dröjsmål meddela godkännandemyndigheterna i övriga medlemsstater när den har avslagit eller återkallat ett typgodkännande för fordon samt ange skälen för beslutet.”

8 I artikel 10.2 i direktivet föreskrevs följande:

”Medlemsstaterna skall bevilja EG-typgodkännande för komponenter eller separata tekniska enheter som motsvarar uppgifterna i underlaget och som uppfyller de tekniska kraven i det tillämpliga särdirektivet eller förordningen enligt bilaga IV.”

9 I artikel 13.1 i direktivet föreskrevs följande:

”Tillverkaren skall utan dröjsmål underrätta den medlemsstat som har beviljat EG-typgodkännandet om varje ändring av uppgifterna i det tekniska underlaget. Den medlemsstaten skall, i enlighet med reglerna i detta kapitel, besluta vilket förfarande som skall tillämpas. Vid behov får medlemsstaten i samråd med tillverkaren besluta att ett nytt EG-typgodkännande skall beviljas.”

10 I artikel 18.1 i direktiv 2007/46 föreskrevs 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.”

11 Artikel 26.1 i direktivet föreskrevs 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.

När det gäller icke färdigbyggda fordon skall medlemsstaterna tillåta försäljning men får vägra tillåta att de registreras varaktigt eller tas i bruk innan de är färdigbyggda.”

12 I artikel 30.1 i direktivet föreskrevs följande:

”Om den medlemsstat som har beviljat ett EG-typgodkännande finner att nya fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter med intyg om överensstämmelse eller godkännandemärke inte överensstämmer med den typ som den har godkänt, skall denna medlemsstat vidta nödvändiga åtgärder, vid behov inbegripet återkallelse av typgodkännandet, för att se till att serietillverkade fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter överensstämmer med den godkända typen. Godkännandemyndigheten i denna medlemsstat skall underrätta godkännandemyndigheterna i övriga medlemsstater om de vidtagna åtgärderna.”

13 I artikel 46 i samma direktiv föreskrevs följande:

”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 [Europeiska] kommissionen senast den 29 april 2009 samt alla senare ändringar av bestämmelserna så snart som möjligt.”

Förordning nr 715/2007

14 Skälen 6 och 15 i förordning nr 715/2007 har följande lydelse:

”(6) För att luftkvaliteten skall förbättras och gränsvärdena för föroreningar upprätthållas är det nödvändigt att särskilt dieselfordonens kväveoxidutsläpp minskas avsevärt. Detta kräver att ambitiösa gränsvärden uppfylls i steget för Euro 6 utan att man behöver avstå från dieselmotorernas fördelar vad gäller bränsleförbrukning och utsläpp av kolväten och kolmonoxid. En sådan åtgärd för att minska kväveoxidutsläpp på ett tidigt stadium kommer att ge fordonstillverkarna i hela Europa möjlighet att planera långsiktigt.

…

(15) Kommissionen bör löpande kontrollera behovet av att revidera den nya europeiska körcykeln (New European Drive Cycle) som är den provningsmetod som fungerar som underlag för lagstiftningen om EG-typgodkännande med avseende på utsläpp. Provcyklerna kan behöva uppdateras eller ersättas för att anpassas till ändrade fordonsspecifikationer och körbeteenden. De kan behöva omarbetas så att de verkliga utsläppen motsvarar dem som är uppmätta vid typgodkännandet. Det bör också övervägas om system för ombordmätning skall användas och om regleringskonceptet ’not-to-exceed’ bör införas.”

15 I artikel 3.10 i förordningen 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.”

16 I artikel 4.1 och 4.2 i förordningen föreskrivs följande:

”1 Tillverkarna skall visa att alla nya fordon som säljs, registreras eller tas i bruk inom [Europeiska] gemenskapen är typgodkända i enlighet med denna förordning och dess genomförandeåtgärder. Tillverkarna skall också visa att alla nya ersättande utsläppsbegränsande anordningar för vilka typgodkännande krävs som säljs eller tas i bruk inom gemenskapen är typgodkända i enlighet med denna förordning och dess genomförandeåtgärder.

I dessa skyldigheter ingår att de gränsvärden för utsläpp som anges i bilaga I och i de genomförandeåtgärder som avses i artikel 5 skall respekteras.

2. Tillverkarna skall se till att typgodkännandeförfarandena för kontroll av produktionsöverensstämmelse, hållbarheten hos utsläppsbegränsande anordningar och överensstämmelsen hos fordon som är i drift följs.

De tekniska åtgärder som tillverkarna vidtar skall dessutom i enlighet med denna förordning säkerställa att utsläpp från avgasrör och utsläpp genom avdunstning begränsas effektivt under fordonets hela normala livslängd och vid normal användning. Överensstämmelsen hos fordon som är i drift skall därför kontrolleras under en period på 5 år eller upp till 100 000 km, varvid det som först uppnås gäller. Den hållbarhetsprovning av utsläppsbegränsande anordningar som utförs för typgodkännandet skall omfatta 160 000 km. För att uppfylla detta hållbarhetskrav bör tillverkare ha möjlighet att använda sig av åldringsprov i bänk, som omfattas av genomförandeåtgärderna i punkt 4.

Överensstämmelsen hos fordon i drift skall särskilt kontrolleras med avseende på utsläpp från avgasrör som prövas mot de utsläppsgränser som anges i bilaga I. Kommissionen skall se över provningsförfarandena för att förbättra kontrollen av utsläpp genom avdunstning och utsläpp vid låg omgivningstemperatur.”

17 I artikel 5.1 och 5.2 i förordningen föreskrivs följande:

”1. Tillverkarna skall 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.

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,

b) anordningen endast fungerar i den utsträckning det är nödvändigt för att starta motorn,

eller

c) villkoren för den i huvudsak omfattas av provningsförfarandena för kontroll av utsläpp genom avdunstning och genomsnittliga utsläpp från avgasrör.”

18 I artikel 13 i förordning nr 715/2007 föreskrivs följande:

”1. Medlemsstaterna skall fastställa bestämmelser om sanktioner för tillverkarna vid överträdelser av bestämmelserna i denna förordning och vidta nödvändiga åtgärder för att se till att de genomförs. Sanktionerna skall vara effektiva, proportionerliga och avskräckande. …

2. Följande överträdelser skall medföra sanktioner:

…

d) Användning av manipulationsanordningar.

…”

Förordning nr 692/2008

19 Kommissionens förordning (EG) nr 692/2008 av den 18 juli 2008 om genomförande och ändring av förordning nr 715/2007 (EUT L 199, 2008, s. 1) ändrades genom kommissionens förordning (EU) nr 566/2011 av den 8 juni 2011 (EUT L 158, 2011, s. 1) (nedan kallad förordning nr 692/2008). Från och med den 1 januari 2022 upphävdes förordning nr 692/2008 genom kommissionens förordning (EU) 2017/1151 av den 1 juni 2017 om komplettering av förordning nr 715/2007 samt om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG, kommissionens förordningar nr 692/2008 och (EU) nr 1230/2012 och om upphävande av förordning nr 692/2008 (EUT L 175, 2017, s. 1). Med hänsyn till tidpunkten för de faktiska omständigheterna i de nationella målen är förordning nr 692/2008 emellertid fortfarande tillämplig i de målen.

20 I artikel 10.1 i förordning nr 692/2008 föreskrevs följande:

”Tillverkaren ska se till att ersättande utsläppsbegränsande anordningar som är avsedda att monteras på EG-typgodkända fordon som omfattas av tillämpningsområdet för förordning [nr 715/2007] är EG-typgodkända som separata tekniska enheter i den bemärkelse som avses i artikel 10.2 i [direktiv 2007/46] och i enlighet med artiklarna 12 och 13 i och bilaga XIII till denna förordning.”

Tysk lag

21 I 276 § Bürgerliches Gesetzbuch (civillagen) (nedan kallad BGB) föreskrivs följande:

”1. Gäldenären ska vara ansvarig för uppsåtliga handlingar eller vårdslöshet om inget mildrat eller förstärkt ansvar har avtalats eller kan härledas ur innehållet i skuldförhållandet, särskilt godtagandet av en garanti eller en risk. Bestämmelserna i 827 och 828 §§ ska följaktligen tillämpas.

2. Den som inte visar den omsorg som krävs inom handeln agerar vårdslöst.

3. Gäldenären kan inte i förväg befrias från ansvar för uppsåtligt fel.”

22 I 823 § BGB föreskrivs 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.”

23 I 826 § BGB föreskrivs följande:

”Den som uppsåtligen och i strid med god sed vållar någon annan skada är skyldig att ersätta den personen för skadan.”

24 I 6 § punkt 1 Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung – EG-FGV) (förordning om EG-typgodkännande av

motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (förordning om EG-typgodkännande av fordon)) (nedan kallad EG-FGV) av den 3 februari 2011, föreskrivs följande:

”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.”

25 I 27 § punkt 1 EG-FGV föreskrivs följande:

”Nya fordon, tekniska enheter eller komponenter som kräver ett intyg om överensstämmelse i enlighet med bilaga IX till direktiv 2007/46, …, 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.”

Målen vid den nationella domstolen och tolkningsfrågorna

26 Volkswagen är tillverkaren av de motorfordon som CM och DS har köpt begagnade från professionella återförsäljare.

27 Vad gäller CM köpte han, i enlighet med en beställning av den 14 mars 2016 och till ett pris av 49 950 euro, ett fordon av märket Volkswagen med en dieselmotor av typ EA 288. Vid tidpunkten för köpet var fordonet utrustat med ett detekteringssystem för provbänk, som togs bort den 10 oktober 2017 efter en uppdatering av den aktuella programvaran, och en annan programvara för att styra motorn som minskar avgasåterföringstakten när utomhustemperaturer understiger en viss gräns, vilket medför att det släpps ut större mängder kväveoxider (NOx). Denna återföring får således full verkan endast om utomhustemperaturen inte understiger denna gräns (nedan kallat temperaturfönstret).

28 På grund av förekomsten av dessa två påstått otillåtna manipulationsanordningar anser CM att Volkswagen uppsåtligen och i strid med allmän ordning och god sed, i den mening som avses i 826 § BGB, har vållat honom skada.

29 CM har genom sin talan vid Landgericht Ravensburg (Regionala domstolen i Ravensburg, Tyskland), som är den hänskjutande domstolen, yrkat i första hand ersättning för sin skada med ett belopp på 8 938 euro, vilket motsvarar 20 procent av fordonets inköpspris, och i andra hand ersättning till ett belopp som det ankommer på den hänskjutande domstolen att fastställa, vilket dock inte får understiga 6 703,50 euro, vilket motsvarar 15 procent av inköpspriset.

30 Enligt beslutet om hänskjutande har Volkswagen medgett att detekteringssystemet för provbänk ingår i en programvara som används för att minska avgasåterföringstakten utanför den nya europeiska körcykeln när drifttemperaturen uppgår till 200 grader Celsius. Från den temperaturen bidrar systemet med selektiv katalytisk reduktion till att minska utsläppen av kväveoxider (NOx), vilket innebär att gränsvärdena ändå iakttas.

31 Vad gäller temperaturfönstret hävdar bolaget i första hand att avgasåterföringstakten minskar vid en omgivningstemperatur på under 12 grader Celsius. Det temperaturfönstret är tillåtet, eftersom det är nödvändigt för att fordonet ska fungera på ett säkert sätt.

32 Bolaget har i andra hand, till stöd för att det ska undantas från ansvar, gjort gällande att det föreligger en oundviklig rättsvillfarelse vad gäller den omständigheten att manipulationsanordningarna är otillåtna. Bolaget stöder sig härvid på ett så kallat hypotetiskt godkännande av Kraftfahrt-Bundesamt (Federala myndigheten för motorfordonstrafik, Tyskland), det vill säga den omständigheten att bolagets felaktiga rättsliga bedömning av att en manipulationsanordning är tillåten skulle ha bekräftats av den myndigheten, som är behörig att bevilja EG-typgodkännande, om den hade tillfrågats (nedan kallat det hypotetiska godkännandet).

33 Vad gäller DS köpte han, i enlighet med en beställning av den 29 mars 2016 och till ett pris av 32 000 euro, ett fordon av märket Volkswagen med en dieselmotor av typ EA 189. Vid tidpunkten för köpet var fordonet utrustat med en otillåten manipulationsanordning som bestod i en sensor för provbänk med ett system med omkopplingslogik för motor.

34 Genom beslut av den 14 respektive den 15 oktober 2015 ålade den federala myndigheten för motorfordonstrafik Volkswagen att avlägsna denna anordning från de fordon som släppts ut på marknaden. En programvara som utvecklats av det bolaget och godkänts av den myndigheten installerades därefter i DS fordon den 7 mars 2017. Samtidigt installerades emellertid en annan manipulationsanordning, nämligen ett temperaturfönster, på fordonet.

35 DS anser därför att nämnda bolag uppsåtligen och i strid med allmän ordning och god sed har vållat honom skada.

36 DS har genom sin talan, som väcktes vid den hänskjutande domstolen den 4 mars 2021, yrkat dels betalning av ersättning till ett belopp som det ankommer på den hänskjutande domstolen att fastställa men som inte får understiga 4 800 euro, vilket motsvarar 15 procent av inköpspriset, dels att samma bolag dessutom ska förpliktas att ersätta DS för den skada som han lidit till följd av installationen av den manipulationsanordning som består av ett temperaturfönster.

37 Volkswagen har i första hand framställt en invändning om rättegångshinder på grund av preskription mot detta yrkande och har under alla omständigheter yrkat att det ska ogillas i sak.

38 Vad gäller temperaturfönstret har bolaget gjort gällande att avgasåterföringen endast minskar vid en temperatur på under 10 grader Celsius, vilket är nödvändigt för att fordonet ska fungera på ett säkert sätt.

39 Bolaget har dessutom gjort gällande att EU-domstolen, i domen av den 14 juli 2022, GSMB Invest (C-128/20, EU:C:2022:570), domen av den 14 juli 2022 Volkswagen (C-134/20, EU:C:2022:571), och domen av den 14 juli 2022, Porsche Inter Auto och Volkswagen (C-145/20, EU:C:2022:572), vad gäller fordon av märket Volkswagen som var utrustade med samma temperaturfönster, grundade sig på en temperaturintervall på mellan 15 och 33 grader Celsius för utomhustemperaturen. Det synsättet grundar sig på de nationella hänskjutande domstolarnas konstateranden avseende de faktiska omständigheterna, vilka inte motsvarar omständigheterna i de nationella målen.

40 Bolaget har i andra hand gjort gällande en oundviklig rättsvillfarelse vad gäller den omständigheten att manipulationsanordningen är otillåten och stöder sig härvid på ett hypotetiskt godkännande från den federala myndigheten för motorfordonstrafik.

41 Den hänskjutande domstolen anser inledningsvis att det inte verkar som att det finns någon grund för en rätt till ersättning för CM och DS med stöd av 826 § BGB på grund av en uppsåtlig skada som strider mot allmän ordning och god sed.

42 Den hänskjutande domstolen har påpekat att CM:s fordon vid tidpunkten för köpet visserligen var utrustat med en otillåten manipulationsanordning i den mening som avses i artikel 5.2 i förordning nr 715/2007 och att en sådan anordning, vad gäller DS fordon, installerades i samband med en programvaruuppdatering.

43 När det gäller dessa två fordon minskar avgasåterföringen vid en omgivningstemperatur på 10 grader Celsius. Den hänskjutande domstolen anser därför att det i båda fallen rör sig om ett otillåtet temperaturfönster. Temperaturfönstret kan inte anses vara tillåtet enligt artikel 5.2 andra meningen a i den förordningen, som rör behovet av att undvika omedelbara risker för att motorn drabbas av skador eller olyckor, orsakade av en felaktig funktion hos en komponent i systemet för avgasåterföring, som är så allvarliga att de medför en konkret fara vid framförandet av det fordon som är utrustat med nämnda anordning, eftersom en sådan konkret risk inte borde föreligga i förevarande fall.

44 Vad gäller CM anser den hänskjutande domstolen dessutom att det andra undantagskriteriet i den bestämmelsen, enligt vilket en manipulationsanordning inte får vara aktiverad under större delen av året, inte heller ska anses vara uppfyllt mot bakgrund av den rättspraxis som följer av domen av den 14 juli 2022, GSMB Invest (C-128/20, EU:C:2022:570, punkt 65). Avgasåterföringen från det fordonet minskar nämligen vid en omgivningstemperatur på 12 grader Celsius, medan den årliga genomsnittstemperaturen i Tyskland understiger den gränsen.

45 Trots dessa omständigheter anser den hänskjutande domstolen att det i de nationella målen inte föreligger något uppsåtligt och objektivt beteende som strider mot allmän ordning och god sed, i den mening som avses i 826 § BGB, bland annat på grund av att det inte finns någon manipulationsanordning som är ”uppenbart otillåten” i den mening som avses i Bundesgerichtshofs (Federala högsta domstolen, Tyskland) rättspraxis.

46 Den hänskjutande domstolen anser vidare att CM och DS kan ha rätt till ersättning med stöd av 823 § punkt 2 BGB.

47 Den hänskjutande domstolen har med hänvisning till Bundesgerichtshofs (Federala högsta domstolen) dom av den 26 juni 2023 (nedan kallad Bundesgerichtshofs dom) angett att 823 § punkt 2 BGB, jämförd med 6 § punkt 1 och 27 § punkt 1 EG-FGV, skyddar de intressen som köparen av ett fordon har när det gäller en eventuell ekonomisk förlust till följd av att tillverkaren har åsidosatt unionsrätten avseende avgaser från motorfordon.

48 Det framgår för det första att Volkswagen har åsidosatt unionsrätten på grund av att ett otillåtet temperaturfönster har installerats på de aktuella fordonen.

49 För det andra är rätten till ersättning även beroende av att tillverkaren av det aktuella fordonet åtminstone har varit oaktsam när det gäller den aktuella manipulationsanordningen, eftersom det presumeras att tillverkaren har gjort fel.

50 Tillverkaren skulle kunna befria sig från ansvar genom att åberopa och styrka att det föreligger exceptionella omständigheter som visar att tillverkaren inte varit oaktsam, vilket utgör bevis för en oundviklig rättsvillfarelse vad gäller den omständigheten att den aktuella manipulationsanordningens är otillåten.

51 För det tredje har den hänskjutande domstolen angett att ett sådant fel föreligger när tillverkaren, genom att iaktta den omsorg som krävs, har uttalat sig i rättsligt hänseende utifrån en noggrann undersökning av rättsläget, med beaktande av rättspraxis från de högsta domstolarna, och tillverkaren inte kunde förvänta sig en annan bedömning av situationen. Vidare är ett sådant fel oundvikligt när tillverkaren kan åberopa ett EG-typgodkännande som utfärdats för den aktuella manipulationsanordningen i enlighet med artikel 5.2 i förordning nr 715/2007.

52 Enligt Bundesgerichtshofs dom skulle ett rent hypotetiskt godkännande, såsom det som avses i punkt 32 ovan, hädanefter kunna räcka.

53 Den hänskjutande domstolen vill få klarhet i huruvida en rätt till ersättning för köparen av ett fordon utrustat med en otillåten manipulationsanordning, mot bakgrund av unionsrätten, kan nekas på grund av att den berörda tillverkaren befann sig i en oundviklig rättsvillfarelse vad gäller den omständigheten att anordningen är otillåten och, för det fall den frågan besvaras jakande, huruvida ansvarsbefrielsen för tillverkaren kan grundas på ett faktiskt godkännande av det aktuella fordonet av den behöriga nationella myndigheten eller till och med på ett hypotetiskt godkännande.

54 För det fjärde har den hänskjutande domstolen påpekat att när det gäller DS är den rätt till ersättning som har sin grund i den manipulationsanordning som fanns vid köpet av fordonet, det vill säga sensorn för provbänk med ett system med omkopplingslogik för motor, preskriberad. Eftersom fordonet emellertid har en ny otillåten manipulationsanordning i form av ett temperaturfönster efter installationen av den uppdatering som Volkswagen tillhandahållit, uppkommer frågan huruvida fordonsägaren har rätt till ersättning från tillverkaren.

55 För det femte har den hänskjutande domstolen påpekat att rätten till ersättning enligt 823 § punkt 2 BGB, jämförd med 6 § punkt 1 och 27 § punkt 1 EG-FGV, avser ett ”mindre skadestånd”, det vill säga betalning av ett penningbelopp som motsvarar skillnaden mellan värdet på det fordon som är utrustat med en otillåten manipulationsanordning och värdet på det fordonet utan den anordningen.

56 Enligt Bundesgerichtshofs dom ska den nytta som erhållits till följd av användningen av fordonet dras av från skadeståndsbeloppet, när denna, tillsammans med fordonets restvärde, överstiger inköpspriset efter avdrag för det beloppet. Den hänskjutande domstolen kräver dessutom att skadeståndsbeloppet av proportionalitetsskäl inte får överstiga 15 procent av inköpspriset.

57 Den hänskjutande domstolen är osäker på huruvida denna rättspraxis är förenlig med unionsrätten.

58 Mot denna bakgrund beslutade Landgericht Ravensburg (Regionala domstolen i Ravensburg) att vilandeförklara målen och ställa följande frågor till EU-domstolen:

”1) Kan ett skadeståndskrav som en fordonsköpare riktar mot en fordonstillverkare på grund av oaktsamt utsläppande på marknaden av ett fordon med en otillåten manipulationsanordning i den mening som avses i artikel 5.2 i förordning [nr 715/2007] avslås med motiveringen,

a) att tillverkaren befann sig i en oundviklig rättsvillfarelse?

[O]m så är fallet:

b) att den rättsvillfarelse som tillverkaren befann sig i var oundviklig, eftersom den myndighet som ansvarar för EG-typgodkännandet eller för efterföljande åtgärder faktiskt har godkänt den inbyggda manipulationsanordningen?

[O]m så är fallet:

c) att den rättsvillfarelse som tillverkaren befann sig i var oundviklig, eftersom fordonstillverkarens rättsliga uppfattning av artikel 5.2 i förordning [nr 715/2007] vid motsvarande förfrågan skulle ha bekräftats av den myndighet som ansvarar för EG-typgodkännandet eller för efterföljande åtgärder (hypotetiskt godkännande)?

2) Ska den fordonstillverkare som har tillhandahållit en uppdatering av programvaran betala skadestånd till fordonsägaren om denne lider skada till följd av att en förbjuden manipulationsanordning i den mening som avses i artikel 5.2 i förordning [nr 715/2007] har installerats i samband med programvaruuppdateringen?

3) Är det förenligt med unionsrätten att uppställa kravet att en fordonsköpare som har riktat skadeståndsanspråk mot en fordonstillverkare på grund av oaktsamt utsläppande på marknaden av ett fordon utrustat med en otillåten manipulationsanordning i den mening som avses i artikel 5.2 i förordning [nr 715/2007],

a) vid mindre skadeståndsanspråk ska göra avdrag från skadeståndsbeloppet för den nytta som fordonsköparen erhållit till följd av användningen av fordonet, i den mån denna, tillsammans med restvärdet, överstiger det betalda inköpspriset med avdrag för skadeståndsbeloppet[;]

b) att fordonsköparens anspråk på mindre skadestånd ska vara begränsat till högst 15 procent av det betalda inköpspriset?”

Prövning av tolkningsfrågorna

Den första frågan

59 Det följer av EU-domstolens fasta praxis att det enligt det förfarande för samarbete mellan nationella domstolar och EU-domstolen som införts genom artikel 267 FEUF ankommer på EU-domstolen att ge den nationella domstolen ett användbart svar, som gör det möjligt för den domstolen att avgöra det mål som den ska pröva. I detta syfte kan EU-domstolen föranledas att beakta unionsrättsliga normer som den nationella domstolen inte har hänvisat till i den fråga som den ställt. Den omständigheten att en nationell domstol formellt sett har formulerat sin tolkningsfråga med hänvisning till vissa bestämmelser i unionsrätten, utgör nämligen inte hinder för att EU-domstolen tillhandahåller den domstolen alla uppgifter om unionsrättens tolkning som kan vara användbara vid avgörandet av det nationella målet, oberoende av om det har hänvisats därtill i frågorna eller inte. EU-domstolen ska härvid, utifrån samtliga uppgifter som den nationella domstolen har lämnat, och i synnerhet utifrån skälen i beslutet om hänskjutande, avgöra vilka delar av unionsrätten som behöver tolkas med hänsyn till saken i målet (dom av den 26 september 2024, Luxone och Sofein, C-403/23 och C-404/23, EU:C:2024:805, punkt 47 och där angiven rättspraxis).

60 I förevarande fall är det utrett att de nationella målen avser den rätt till ersättning som CM och DS har gentemot Volkswagen för den skada som vållats till följd av att deras respektive fordon utrustats med en otillåten manipulationsanordning, i den mening som avses i artikel 5.2 i förordning nr 715/2007, samt möjligheten för denna biltillverkare att som grund för ansvarsbefrielse i detta avseende åberopa ett hypotetiskt godkännande av fordonen, vilket gör det möjligt att finna att den omständigheten att anordningen är otillåten omfattas av en oundviklig rättsvillfarelse.

61 Det ska betonas att det framgår av den rättspraxis som följer av domen av den 21 mars 2023, Mercedes-Benz Group (Tillverkares ansvar för fordon som är utrustade med manipulationsanordningar) (C-100/21, EU:C:2023:229, punkt 91) (nedan kallad domen i målet Mercedes-Benz Group), att köparen av ett motorfordon som är utrustat med en manipulationsanordning, enligt artikel 18.1, artikel 26.1 och artikel 46 i direktiv 2007/46, jämförda med artikel 5.2 i förordning nr 715/2007, har rätt till skadestånd från fordonstillverkaren när anordningen har vållat köparen skada.

62 Under dessa omständigheter ska den hänskjutande domstolen anses ha ställt den första frågan för att få klarhet i huruvida artiklarna 18.1, 26.1 och 46 i direktiv 2007/46, jämförda med artikel 5.2 i förordning nr 715/2007 ska tolkas så, att de inom ramen för en talan som köparen av ett motorfordon väckt om ersättning för skada som orsakats av att det i fordonet finns en otillåten manipulationsanordning, i den mening som avses i nämnda artikel 5.2, utgör hinder för att fordonstillverkaren som grund för ansvarsbefrielse i detta avseende kan åberopa att det föreligger en oundviklig rättsvillfarelse vad gäller den omständigheten att anordningen är otillåten på grund av att den behöriga nationella myndigheten har beviljat ett EG-typgodkännande för anordningen eller det fordon som är utrustat med den eller att denna myndighet, om den hade tillfrågats av fordonstillverkaren, skulle ha bekräftat tillverkarens rättsliga bedömning av att den aktuella manipulationsanordningen påstås vara tillåten.

63 Det ska i detta hänseende påpekas att artiklarna 18.1, 26.1 och 46 i direktiv 2007/46, jämförda med artikel 5.2 i förordning nr 715/2007, skyddar de särskilda intressen som en enskild köpare av ett motorfordon har gentemot tillverkaren av fordonet när fordonet är utrustat med en manipulationsanordning som är förbjuden enligt denna sistnämnda bestämmelse (domen i målet Mercedes-Benz Group, punkt 88).

64 Det framgår således av dessa bestämmelser att en enskild köpare av ett motorfordon har rätt att kräva av fordonstillverkaren att fordonet inte är utrustat med en sådan manipulationsanordning som är förbjuden enligt artikel 5.2 i nämnda förordning (domen i målet Mercedes-Benz Group, punkt 89).

65 Det ankommer således på medlemsstaterna, enligt artikel 46 i direktiv 2007/46, att fastställa de sanktioner som ska tillämpas vid överträdelse av bestämmelserna i detta direktiv. Dessa sanktioner ska vara effektiva, proportionella och avskräckande. Enligt artikel 13.1 i förordning nr 715/2007 ska medlemsstaterna även fastställa bestämmelser om sanktioner vid överträdelser av bestämmelserna i den förordningen. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionerliga och avskräckande (domen i målet Mercedes-Benz Group, punkt 90).

66 Under dessa omständigheter och såsom påpekats i punkt 61 ovan följer det av artiklarna 18.1, 26.1 och 46 i direktiv 2007/46, jämförda med artikel 5.2 i förordning nr 715/2007, att medlemsstaterna är skyldiga att föreskriva att köparen av ett motorfordon som är utrustat med en

manipulationsanordning som är förbjuden enligt artikel 5.2 i denna förordning har rätt till skadestånd från fordonstillverkaren när anordningen har vållat köparen skada (domen i målet Mercedes-Benz Group, punkt 91).

67 Eftersom det inte finns några unionsbestämmelser som reglerar vilka villkor som ska vara uppfyllda för att köpare av ett sådant fordon ska erhålla skadestånd, ska varje medlemsstat fastställa dessa villkor (se, för ett liknande resonemang, domen i målet Mercedes-Benz Group, punkt 92).

68 En nationell lagstiftning som i praktiken gör det omöjligt eller orimligt svårt för köparen av ett motorfordon att få lämplig ersättning för skador som orsakats av att tillverkaren av fordonet har åsidosatt förbudet i artikel 5.2 i förordningen är emellertid inte förenlig med effektivitetsprincipen (domen i målet Mercedes-Benz Group, punkt 93).

69 I synnerhet får de villkor under vilka en fordonstillverkare kan åberopa en oundviklig rättsvillfarelse vad gäller den omständigheten att manipulationsanordningen är otillåten, för att undgå allt ansvar i detta avseende inte vara sådana att det i praktiken blir omöjligt eller orimligt svårt för köparen av ett fordon som är utrustat med den anordningen att få sådan ersättning.

70 Enligt beslutet om hänskjutande har den berörda fordonstillverkaren enligt Bundesgerichtshofs dom möjlighet att befrias från allt ansvar genom att åberopa och visa att det föreligger en oundviklig rättsvillfarelse vad gäller den omständigheten att den manipulationsanordning som det aktuella fordonet är utrustat med är otillåten, vilket utesluter att fordonstillverkaren varit oaktsam och därmed en rätt till ersättning för köparen av fordonet.

71 Det framgår av handlingarna i målet att åberopandet av en oundviklig rättsvillfarelse vad gäller den omständigheten att manipulationsanordningen är otillåten, enligt nationell rättspraxis, anses utgöra en exceptionell grund för ansvarsbefrielse för fordonstillverkaren vad gäller oaktsamhet.

72 Såsom den hänskjutande domstolen har förklarat kan dessutom denna oundvikliga rättsvillfarelse vad gäller den omständigheten att den manipulationsanordning som fordonen, såsom de som är aktuella i de nationella målen, är utrustade med är otillåten, med framgång åberopas av fordonstillverkaren när rättsvillfarelsen beror på att den behöriga myndigheten har beviljat ett EG-typgodkännande för den aktuella typen av fordon.

73 För det första ska det erinras om att det enligt artikel 5.2 i förordning nr 715/2007 är förbjudet att använda manipulationsanordningar som försämrar effekten hos system för kontroll av utsläpp. Det finns emellertid tre undantag från detta förbud, vilka ska tolkas restriktivt (se, för ett liknande resonemang, domen i målet Mercedes-Benz Group, punkterna 60 och 61).

74 Enligt artikel 5.2 a–c i förordning nr 715/2007 ska det förbudet inte gälla om ”anordningen är nödvändig för att skydda motorn mot skador eller olyckor samt för att garantera säker körning” (punkt a), ”anordningen endast fungerar i den utsträckning det är nödvändigt för att starta motorn” (punkt b), eller ”villkoren för den i huvudsak omfattas av provningsförfarandena för kontroll av utsläpp genom avdunstning och genomsnittliga utsläpp från avgasrör” (punkt c).

75 I förevarande fall framgår det av beslutet om hänskjutande att de aktuella fordonen var utrustade med en otillåten manipulationsanordning i den mening som avses i artikel 5.2 i förordning nr 715/2007.

76 I den mån inget av de undantag som avses i leden a–c i den bestämmelsen är tillämpligt på de aktuella manipulationsanordningarna, vilket det ankommer på den hänskjutande domstolen att kontrollera, kan en fordonstillverkare som utrustar sina fordon med sådana anordningar således inte göra gällande ett beteende som är tillåtet enligt nämnda bestämmelse.

77 För det andra ska det påpekas att enligt artikel 3.5 i direktiv 2007/46 avser begreppet EG-typgodkännande 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 direktivet.

78 EG-typgodkännandet motsvarar således en viss standard för ett stort antal fordon. Det utgör ett indicium på att utformningen av den aktuella fordonstypen, inbegripet den installerade manipulationsanordningen, överensstämmer med de tillämpliga bestämmelser och krav som nämns i föregående punkt.

79 Det framgår av domstolens praxis att det emellertid inte är uteslutet att en fordonstyp, som omfattas av ett EG-typgodkännande som innebär att det är tillåtet att framföra detta fordon på väg, ursprungligen godkänts av godkännandemyndigheten utan att den uppmärksammats på förekomsten av en otillåten manipulationsanordning. I direktiv 2007/46 beaktas den situation där det förhållandet att en del av ett fordons konstruktion är otillåten, exempelvis mot bakgrund av kraven i artikel 5.2 i förordning nr 715/2007, upptäcks först efter det att fordonet har godkänts. I ett sådant fall föreskrivs i artikel 8.6 i det direktivet att godkännandemyndigheten får återkalla ett godkännande för ett fordon. Det följer dessutom av artikel 13.1 första och tredje meningarna i nämnda direktiv att när en tillverkare underrättar en medlemsstat som har beviljat ett EG-typgodkännande om en ändring av de uppgifter som antecknats i det tekniska underlaget, får denna medlemsstat, vid behov, i samråd med tillverkaren besluta att ett nytt EG-typgodkännande ska beviljas. Slutligen föreskrivs det i artikel 30.1 i det direktivet, att en medlemsstat som beviljat ett EG-typgodkännande, om den finner att fordon med intyg om överensstämmelse inte överensstämmer med den typ som den har godkänt, ska vidta nödvändiga åtgärder, vid behov inbegripet återkallelse av typgodkännandet, för att se till att de tillverkade fordonen överensstämmer med den godkända typen (domen i målet Mercedes-Benz Group, punkt 83 och där angiven rättspraxis).

80 Den omständigheten att en otillåten manipulationsanordning påträffas i ett motorfordon, efter det att ett EG-typgodkännande beviljats för denna fordonstyp, innebär följaktligen att giltigheten av detta typgodkännande kan ifrågasättas, och i förlängningen även giltigheten av det intyg om överensstämmelse som ska intyga att fordonet, som tillhör den godkända fordonsserien, uppfyllde samtliga föreskrifter vid tillverkningstillfället (domen i målet Mercedes-Benz Group, punkt 84).

81 Härav följer att EG-typgodkännandet av ett fordon som är utrustat med en manipulationsanordning inte nödvändigtvis innebär att den behöriga nationella myndigheten har bekräftat den bedömning som tillverkaren av det aktuella fordonet har gjort av att anordningen påstås vara tillåten. Ett sådant godkännande, eller än mindre ett hypotetiskt godkännande, kan under alla omständigheter inte befria tillverkaren från skyldigheten att ersätta köparen av det aktuella fordonet för den eventuella skada som orsakats av att anordningen finns i fordonet.

82 Att medge att ett EG-typgodkännande av ett fordon som är utrustat med en manipulationsanordning kan utgöra en grund för ansvarsbefrielse för fordonstillverkaren skulle medföra att det blir omöjligt eller orimligt svårt för köparen av fordonet att få lämplig ersättning för de skador som orsakats av att fordonstillverkaren har åsidosatt förbudet i artikel 5.2 i förordning nr 715/2007, vilket skulle strida mot effektivitetsprincipen. Godtagandet av en sådan grund för ansvarsbefrielse skulle nämligen innebära att rätten till lämplig ersättning skulle undergrävas i samtliga fall där det aktuella fordonet överensstämmer med den godkända typen, även om det är utrett att fordonet är utrustat med en otillåten manipulationsanordning.

83 Mot denna bakgrund ska den första frågan besvaras enligt följande. Artiklarna 18.1, 26.1 och 46 i direktiv 2007/46, jämförda med artikel 5.2 i förordning nr 715/2007 ska tolkas så, att de inom ramen för en talan som köparen av ett motorfordon väckt om ersättning för skada som orsakats av att det i fordonet finns en otillåten manipulationsanordning, i den mening som avses i nämnda artikel 5.2, utgör hinder för att fordonstillverkaren som grund för ansvarsbefrielse i detta avseende kan åberopa att det föreligger en oundviklig rättsvillfarelse vad gäller den omständigheten att anordningen är otillåten på grund av att den behöriga nationella myndigheten har beviljat ett EG-typgodkännande för anordningen eller det fordon som är utrustat med den eller att denna myndighet, om den hade tillfrågats av fordonstillverkaren, skulle ha bekräftat tillverkarens rättsliga bedömning av att den aktuella manipulationsanordningen påstås vara tillåten.

Den andra frågan

84 Den hänskjutande domstolen har ställt den andra frågan för att få ett allmänt klargörande av huruvida en fordonstillverkare som har tillhandahållit en uppdatering av en programvara ska betala skadestånd till fordonsägaren om denne lider skada till följd av att en otillåten manipulationsanordning i den mening som avses i artikel 5.2 i förordning nr 715/2007 har installerats i samband med programvaruuppdateringen.

85 Det framgår emellertid av handlingarna i målet att den frågan närmare bestämt syftar till att få klarhet i huruvida den omständigheten att en otillåten manipulationsanordning redan var installerad vid den tidpunkt då EG-typgodkännandet för det fordon som är utrustat med anordningen beviljades, eller tvärtom installerades först efter det att EG-typgodkännandet beviljades, enligt artiklarna 4.1 och 5.2 i förordning nr 715/2007 samt artikel 10.1 i förordning nr 692/2008, påverkar den rätt till ersättning som föreskrivs i unionsrätten för den köpare av det aktuella fordonet som lidit denna skada.

86 Mot bakgrund av dessa klargöranden och med beaktande av den praxis från EU-domstolen som det hänvisas till i punkt 59 ovan, ska den andra frågan omformuleras på följande sätt. Den hänskjutande domstolen har ställt denna fråga för att få klarhet i huruvida artiklarna 4.1 och 5.2 i förordning nr 715/2007 samt artikel 10.1 i förordning nr 692/2008 ska tolkas så, att de kräver att köparen av ett fordon har rätt till ersättning från fordonstillverkaren, när köparen har lidit skada till följd av en otillåten manipulationsanordning, i den mening som avses i artikel 5.2 i förordning nr 715/2007, som efter EG-typgodkännandet av fordonet har installerats av fordonstillverkaren med hjälp av en programvaruuppdatering.

87 Det framgår i detta avseende varken av ordalydelsen i artikel 5.2 i förordning nr 715/2007, enligt vilken det är förbjudet att använda manipulationsanordningar som försämrar effekten hos system för kontroll av utsläpp, med vissa undantag, eller av ordalydelsen i artikel 3.10 i förordningen, i vilken begreppet manipulationsanordning definieras, att det, vid bedömningen av huruvida det är förbjudet att använda anordningen, ska göras en åtskillnad beroende på om en sådan anordning

installeras vid tillverkningen av ett fordon eller först efter det att fordonet har tagits i bruk, bland annat efter en reparation, i den mening som avses i artikel 3.2 i direktiv 1999/44 (dom av den 14 juli 2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, punkt 88).

88 Denna tolkning stöds av det sammanhang i vilket bestämmelserna i förordning nr 715/2007 ingår och av det mål som eftersträvas med förordningen (dom av den 14 juli 2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, punkt 89).

89 Vad avser det sammanhang i vilket dessa bestämmelser ingår ska det nämligen påpekas att tillverkarna, enligt artikel 4.1 första stycket andra meningen i förordningen, ska visa att alla nya ersättande utsläppsbegränsande anordningar för vilka typgodkännande krävs som säljs eller tas i bruk inom Europeiska unionen är typgodkända i enlighet med denna förordning och dess genomförandeåtgärder. Det preciseras i andra stycket i denna artikel 4.1 att denna skyldighet innebär att de gränsvärden för utsläpp som anges i bilaga I i nämnda förordning och de genomförandeåtgärder som avses i artikel 5 i samma förordning ska respekteras (dom av den 14 juli 2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, punkt 90).

90 När en enskild köpare förvärvar ett fordon som ingår i en serie som tillhör en godkänd fordonstyp, och dessutom åtföljs av ett intyg om överensstämmelse, kan han eller hon rimligen förvänta sig att förordning nr 715/2007, och särskilt dess artikel 5, iakttas när det gäller fordonet (domen i målet Mercedes-Benz Group, punkt 81 och där angiven rättspraxis).

91 Vidare framgår det av lydelsen av artikel 10.1 i förordning nr 692/2008 att ”[t]illverkaren ska se till att ersättande utsläppsbegränsande anordningar som är avsedda att monteras på EG-typgodkända fordon som omfattas av tillämpningsområdet för förordning [nr 715/2007] är EG-typgodkända som separata tekniska enheter i den bemärkelse som avses i artikel 10.2 i [direktiv 2007/46] och i enlighet med artiklarna 12 och 13 i och bilaga XIII till denna förordning” (dom av den 14 juli 2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, punkt 91).

92 Det följer av dessa bestämmelser i förordningarna nr 715/2007 och nr 692/2008 att utsläppsbegränsande anordningar ska uppfylla de skyldigheter som föreskrivs i förordning nr 715/2007, oavsett om de installerats från början eller efter det att ett fordon har tagits i bruk (dom av den 14 juli 2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, punkt 92).

93 Att tillåta fordonstillverkare att efter det att ett fordon har tagits i bruk installera en manipulationsanordning som inte uppfyller dessa skyldigheter skulle dessutom strida mot det mål som eftersträvas med förordning nr 715/2007, nämligen att säkerställa en hög miljöskyddsnivå och, mer specifikt, att kraftigt minska utsläppen av kväveoxid (NOx) från dieselfordon för att förbättra luftkvaliteten och upprätthålla gränsvärdena för föroreningar (dom av den 14 juli 2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, punkt 93).

94 Den omständigheten att en manipulationsanordning har installerats efter det att ett fordon tagits i bruk, vid en reparation, i den mening som avses i artikel 3.2 i direktiv 1999/44, är således inte relevant vid bedömningen av huruvida det är förbjudet att använda anordningen, enligt nämnda artikel 5.2 i förordningen, jämförd med artikel 3.10 i samma förordning (se, för ett liknande resonemang, dom av den 14 juli 2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, punkt 94).

95 Oberoende av huruvida en manipulationsanordning installerades från början, det vill säga vid tidpunkten för EG-typgodkännandet, eller installerades efteråt, kan nämligen anordningen skapa osäkerhet om möjligheten att registrera, sälja eller ta fordonet i bruk och på sikt skada köparen av ett fordon utrustat med en sådan anordning (se, för ett liknande resonemang, domen i målet Mercedes-Benz Group, punkt 84).

96 Mot denna bakgrund ska den andra frågan besvaras enligt följande. Artiklarna 4.1 och 5.2 i förordning nr 715/2007 samt artikel 10.1 i förordning nr 692/2008 ska tolkas så, att de kräver att köparen av ett fordon har rätt till ersättning från fordonstillverkaren, när köparen har lidit skada till följd av en otillåten manipulationsanordning, i den mening som avses i nämnda artikel 5.2, som efter EG-typgodkännandet av fordonet har installerats av fordonstillverkaren med hjälp av en programvaruuppdatering.

Den tredje frågan

97 Den hänskjutande domstolen har ställt den tredje frågan för att få klarhet i huruvida unionsrätten ska tolkas så, att den utgör hinder för dels att ett belopp som motsvarar den nytta som erhållits till följd av användningen av fordonet dras av från det ersättningsbelopp som ska betalas till köparen av ett fordon utrustat med en otillåten manipulationsanordning, i den mening som avses i artikel 5.2 i förordning nr 715/2007, som har lidit skada till följd av den anordningen, dels att ersättningen begränsas till ett belopp som motsvarar 15 procent av fordonets inköpspris.

98 I enlighet med den rättspraxis som avses i punkt 67 ovan ankommer det, i avsaknad av unionsbestämmelser som reglerar hur köparna av ett sådant fordon ska erhålla ersättning för skador som orsakats av den otillåtna manipulationsanordning som fordonet utrustats med, på varje medlemsstat att fastställa sådana villkor.

99 I enlighet med den rättspraxis som det hänvisas till i punkt 68 ovan är det emellertid inte förenligt med effektivitetsprincipen att medlemsstaterna fastställer villkor som i praktiken gör det omöjligt eller orimligt svårt för köparen av ett motorfordon att få lämplig ersättning för skador som orsakats av att tillverkaren av fordonet har åsidosatt förbudet i artikel 5.2.

100 Med detta förbehåll ska det erinras om att de nationella domstolarna har rätt att se till att de rättigheter som garanteras av unionens rättsordning, inbegripet rätten för köparen av ett motorfordon att få lämplig ersättning för skador som orsakats av att fordonstillverkaren har åsidosatt förbudet i artikel 5.2 i förordning nr 715/2007, inte medför en obehörig vinst för dem vars rättigheter ska skyddas (se, för ett liknande resonemang, domen i målet Mercedes-Benz Group, punkt 94 och där angiven rättspraxis).

101 Det ankommer således på den hänskjutande domstolen att pröva huruvida avdraget av den nytta som den berörda köparen har erhållit i samband med användningen av fordonen, eller i förevarande fall, avdraget av nyttan av den faktiska användningen av de aktuella fordonen säkerställer att de berörda köparna får en sådan lämplig ersättning, förutsatt att det visas att köparna har lidit en skada till följd av att det i dessa fordon har installerats en manipulationsanordning som är förbjuden enligt artikel 5.2 (se, för ett liknande resonemang, domen i målet Mercedes-Benz Group, punkt 95).

102 I detta sammanhang kan den omständigheten att en medlemsstat fastställer ett samband mellan inköpspriset för ett sådant fordon och ersättningsbeloppet för den skada som köparen av det aktuella fordonet har lidit inte anses strida mot unionsrätten, i den mån som bedömningen av omfattningen av skadan, vilken bland annat uppkommer genom risken för att fordonet inte kan registreras, säljas eller tas i bruk, är knuten till inköpspriset.

103 I detta avseende framgår det av beslutet om hänskjutande att enligt den rättspraxis som följer av Bundesgerichtshofs dom ankommer det på den domstol som prövar målet i sak att besluta om ersättningens omfattning, men att den av proportionalitetsskäl inte får understiga 5 procent av inköpspriset, dock utan att överstiga 15 procent av det priset.

104 I enlighet med den praxis från EU-domstolen som avses i punkt 66 ovan kan en medlemsstats fastställande av en sådan ersättningstabell som består av en lägsta och en högsta procentandel av inköpspriset, i syfte att fastställa storleken på den lämpliga ersättning som köparen av det aktuella fordonet ska få, i princip inte heller anses strida mot unionsrätten, förutsatt att denna tabell inte leder till en olämplig ersättning för den skada som köparen av ett fordon utrustat med en manipulationsanordning har lidit.

105 I förevarande fall kan det konstateras att CM i första hand har yrkat betalning av ett belopp motsvarande 20 procent av inköpspriset och i andra hand, minst 15 procent av det priset, medan DS har yrkat betalning av ersättning till ett belopp som det ankommer på den hänskjutande domstolen att fastställa men som inte får understiga ett belopp motsvarande 15 procent av inköpspriset.

106 Det ankommer på den hänskjutande domstolen att pröva huruvida den ersättningstabell som avses i punkt 103 ovan inte i praktiken gör det omöjligt eller orimligt svårt för CM och DS att få lämplig ersättning för den skada som lidits.

107 Mot denna bakgrund ska den tredje frågan besvaras enligt följande. Unionsrätten ska tolkas så, att den inte utgör hinder för dels att ett belopp som motsvarar den nytta som erhållits till följd av användningen av fordonet dras av från det ersättningsbelopp som ska betalas till köparen av ett fordon utrustat med en otillåten manipulationsanordning, i den mening som avses i artikel 5.2 i förordning nr 715/2007, som har lidit skada till följd av den anordningen, dels att ersättningen begränsas till ett belopp som motsvarar 15 procent av fordonets inköpspris, förutsatt att denna ersättning utgör lämplig ersättning för den skada som lidits.

Rättegångskostnader

108 Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i de nationella målen utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den hänskjutande domstolen att besluta om rättegångskostnaderna. De kostnader för att avge yttrande till domstolen som andra än nämnda parter har haft är inte ersättningsgilla.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (femte avdelningen) följande:

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 lydelse enligt kommissionens**

förordning (EG) nr 385/2009 av den 7 maj 2009, jämförda med 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

ska tolkas så,

att de inom ramen för en talan som köparen av ett motorfordon väckt om ersättning för skada som orsakats av att det i fordonet finns en otillåten manipulationsanordning, i den mening som avses i nämnda artikel 5.2, utgör hinder för att fordonstillverkaren som grund för ansvarsbefrielse i detta avseende kan åberopa att det föreligger en oundviklig rättsvillfarelse vad gäller den omständigheten att anordningen är otillåten på grund av att den behöriga nationella myndigheten har beviljat ett EG-typgodkännande för anordningen eller det fordon som är utrustat med den eller att denna myndighet, om den hade tillfrågats av fordonstillverkaren, skulle ha bekräftat tillverkarens rättsliga bedömning av att den aktuella manipulationsanordningen påstås vara tillåten.

2) **Artiklarna 4.1 och 5.2 i förordning nr 715/2007 samt artikel 10.1 i kommissionens förordning (EG) nr 692/2008 av den 18 juli 2008 om genomförande och ändring av förordning nr 715/2007, i dess lydelse enligt kommissionens förordning (EU) nr 566/2011 av den 8 juni 2011**

ska tolkas så,

att de kräver att köparen av ett fordon har rätt till ersättning från fordonstillverkaren, när köparen har lidit skada till följd av en otillåten manipulationsanordning, i den mening som avses i nämnda artikel 5.2, som efter EG-typgodkännandet av fordonet har installerats av fordonstillverkaren med hjälp av en programvaruuppdatering.

3) **Unionsrätten ska tolkas så, att den inte utgör hinder för dels att ett belopp som motsvarar den nytta som erhållits till följd av användningen av fordonet dras av från det ersättningsbelopp som ska betalas till köparen av ett fordon utrustat med en otillåten manipulationsanordning, i den mening som avses i artikel 5.2 i förordning nr 715/2007, som har lidit skada till följd av den anordningen, dels att ersättningen begränsas till ett belopp som motsvarar 15 procent av fordonets inköpspris, förutsatt att denna ersättning utgör lämplig ersättning för den skada som lidits.**

Underskrifter