Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Femte Afdeling)

1. august 2025*

»Præjudiciel forelæggelse – tilnærmelse af lovgivningerne – typegodkendelse af motorkøretøjer – direktiv 2007/46/EF – artikel 18, stk. 1 – artikel 26, stk. 1 – artikel 46 – forordning (EF) nr. 715/2007 – artikel 5, stk. 2 – motorkøretøjer – dieselmotor – forurenende emissioner – nedbringelse af nitrogenoxid-emissioner (NOx) begrænset af et »temperaturinterval« – manipulationsanordning – beskyttelse af interesserne for en individuel køber af et køretøj, der er udstyret med en forbudt manipulationsanordning – anordningen installeret efter ibrugtagningen af køretøjet – erstatningskrav uden for kontraktforhold mod køretøjsfabrikanten – ansvarsfritagelsesgrund – uundgåelig vildfarelse hos fabrikanten med hensyn til manipulationsanordningens ulovlighed – effektivitetsprincippet – passende erstatning for skaden – metode til beregning af erstatningens størrelse – grænse for godtgørelsen«

I sag C-666/23,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af Landgericht Ravensburg (den regionale ret i første instans i Ravensburg, Tyskland) ved afgørelse af 27. oktober 2023, indgået til Domstolen den 9. november 2023, i sagen

CM,

DS,

mod

Volkswagen AG,

har

DOMSTOLEN (Femte Afdeling),

sammensat af afdelingsformanden, M.L. Arastey Sahún (refererende dommer), og dommerne D. Gratsias, E. Regan, J. Passer og B. Smulders,

generaladvokat: A. Rantos,

justitssekretær: A. Calot Escobar,

på grundlag af den skriftlige forhandling,

* Processprog: tysk.

efter at der er afgivet indlæg af:

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

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

– Europa-Kommissionen ved J. Flett og M. Noll-Ehlers, som befuldmægtigede,

og idet Domstolen efter at have hørt generaladvokaten har besluttet, at sagen skal pådømmes uden forslag til afgørelse,

afsagt følgende

Dom

1 Anmodningen om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af artikel 5, stk. 2, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), [og] om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer (EUT 2007, L 171, s. 1).

2 Denne anmodning er blevet indgivet i forbindelse med to tvister mellem CM og DS på den ene side og Volkswagen AG på den anden side vedrørende erstatning for den skade, der er lidt som følge af køb af køretøjer, som var udstyret med forbudte manipulationsanordninger.

Retsforskrifter

EU-retten

Direktiv 1999/44/EF

3 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/44/EF af 25. maj 1999 om visse aspekter af forbrugerkøb og garantier i forbindelse hermed (EFT 1999, L 171, s. 12) blev med virkning fra den 1. januar 2022 ophævet ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/771 af 20. maj 2019 om visse aspekter af aftaler om salg af varer, om ændring af forordning (EU) 2017/2394 og direktiv 2009/22/EF og om ophævelse af direktiv 1999/44/EF (EUT 2019, L 136, s. 28). Henset til tidspunktet for de faktiske omstændigheder i tvisterne i hovedsagen finder direktiv 1999/44 ikke desto mindre anvendelse på disse tvister.

4 Artikel 3, stk. 2, i direktiv 1999/44 bestemte følgende:

»I tilfælde af manglende overensstemmelse har forbrugeren ret til at få forbrugsvaren bragt i overensstemmelse med købsaftalen ved gratis afhjælpning eller omlevering i overensstemmelse med stk. 3 eller til et passende afslag i prisen, eller til at hæve købet med hensyn til de leverede varer, jf. stk. 5 og 6.«

Direktiv 2007/46/EF

5 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (»rammedirektivet«) (EUT 2007, L 263, s. 1), som ændret ved Kommissionens forordning (EU) nr. 385/2009 af 7. maj 2009 (EUT 2009, L 118, s. 13) (herefter »direktiv 2007/46«), blev med virkning fra den 1. september 2020 ophævet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF (EUT 2018, L 151, s. 1). Henset til tidspunktet for de faktiske omstændigheder i tvisterne i hovedsagen finder dette direktiv imidlertid fortsat anvendelse på disse tvister.

6 Artikel 3, nr. 3), 5), 17) og 36), i direktiv 2007/46 havde følgende ordlyd:

»I dette direktiv og i de i bilag IV opførte retsakter forstås, medmindre andet er bestemt heri, ved:

[…]

3) »typegodkendelse«: den procedure, hvorved en medlemsstat attesterer, at en type køretøj, system, komponent eller separat teknisk enhed opfylder de relevante administrative bestemmelser og tekniske krav

[…]

5) »EF-typegodkendelse«: den procedure, hvorved en medlemsstat attesterer, at en type køretøj, system, komponent eller separat teknisk enhed opfylder de relevante administrative bestemmelser og tekniske krav i dette direktiv og i de retsakter, der er opført i bilag IV eller XI

[…]

17) »køretøjstype«: køretøjer af en bestemt klasse, som ikke udviser forskelle på de i bilag II, del B, anførte væsentlige punkter. En køretøjstype kan omfatte flere varianter og versioner, som defineret i bilag II, del B

[…]

36) »typeattest«: det dokument, der findes i bilag IX, og som udstedes af fabrikanten, som attesterer, at et køretøj, der tilhører serien af den type, der er godkendt i henhold til dette direktiv, er i overensstemmelse med alle retsakter på fremstillingstidspunktet.«

7 Dette direktivs artikel 8, stk. 6, bestemte følgende:

»Den godkendende myndighed underretter straks de godkendende myndigheder i de andre medlemsstater om nægtelse eller inddragelse af enhver køretøjsgodkendelse, som den har udstedt, med angivelse af grundene hertil.«

8 Det nævnte direktivs artikel 10, stk. 2, fastsatte følgende:

»Medlemsstaterne udsteder en EF-typegodkendelse for en komponent eller separat teknisk enhed, som gælder for en komponent eller en separat teknisk enhed, som svarer til specifikationerne i informationsmappen, og som opfylder de tekniske krav i det relevante særdirektiv eller den relevante forordning, der er foreskrevet i bilag IV.«

9 Det samme direktivs artikel 13, stk. 1, bestemte følgende:

»Fabrikanten meddeler straks den medlemsstat, der har udstedt EF-typegodkendelsen, alle ændringer i de oplysninger, der er registreret i informationspakken. Denne medlemsstat afgør i overensstemmelse med de regler, der er beskrevet i dette kapitel, hvilken procedure der skal følges. Hvis det er nødvendigt, kan medlemsstaten efter samråd med fabrikanten beslutte, at der skal udstedes en ny EF-typegodkendelse.«

10 Artikel 18, stk. 1, i direktiv 2007/46 havde følgende ordlyd:

»I sin egenskab af indehaver af en EF-typegodkendelsesattest for et køretøj leverer fabrikanten en typeattest, der skal ledsage hvert færdigopbygget, delvis opbygget eller trinvis færdigopbygget køretøj, som produceres i overensstemmelse med den godkendte køretøjstype.«

11 Dette direktivs artikel 26, stk. 1, var affattet som følger:

»Med forbehold af bestemmelserne i artikel 29 og 30 må medlemsstaterne kun registrere og tillade salg og ibrugtagning af køretøjer, hvis de ledsages af en gyldig typeattest udstedt i overensstemmelse med artikel 18.

Medlemsstaterne skal tillade salg af delvis opbyggede køretøjer, men kan nægte endelig registrering og ibrugtagning, indtil køretøjerne er færdigopbygget.«

12 Det nævnte direktivs artikel 30, stk. 1, fastsatte følgende:

»Konstaterer en medlemsstat, som har udstedt en EF-typegodkendelse, at nye køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, som er ledsaget af en typeattest eller er forsynet med et godkendelsesmærke, ikke er i overensstemmelse med den type, den har godkendt, træffer den de foranstaltninger, herunder om nødvendigt inddragelse af typegodkendelsen, der er nødvendige for, at de køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, der produceres, bringes i overensstemmelse med den godkendte type. Den godkendende myndighed i den pågældende medlemsstat underretter de godkendende myndigheder i de øvrige medlemsstater om de trufne foranstaltninger.«

13 Det samme direktivs artikel 46 bestemte følgende:

»Medlemsstaterne fastsætter regler for, hvilke sanktioner der skal anvendes ved overtrædelse af bestemmelserne i dette direktiv, herunder navnlig de forbud, der er omhandlet i eller afledt af artikel 31, og af de retsakter, der er opført i bilag IV, del I, og træffer alle nødvendige foranstaltninger til deres iværksættelse. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning. Medlemsstaterne giver [Europa-]Kommissionen meddelelse om disse regler senest den 29. april 2009 og underretter den hurtigst muligt om alle senere ændringer.«

Forordning nr. 715/2007

14 Følgende fremgår af 6. og 15. betragtning til forordning nr. 715/2007:

»(6) Der er navnlig behov for en betydelig begrænsning af dieselkøretøjers emissioner af nitrogenoxid for at forbedre luftkvaliteten og overholde grænseværdierne for luftforurening. Det betyder, at de ambitiøse grænseværdier for Euro 6-normen må nås, uden at det bliver nødvendigt at give afkald på fordelene ved dieselmotorer med hensyn til brændstofforbrug og emissioner af carbonhydrider og carbonmonoxid. Hvis en sådan foranstaltning med henblik på begrænsningen af emissioner af nitrogenoxid træffes på et tidligt stadium, vil dette give bilproducenterne mulighed for at planlægge på lang sigt i hele EU.

[…]

(15) Kommissionen bør løbende vurdere behovet for at revidere New European Drive Cycle som den prøvningsmetode, der danner grundlag for EF-typegodkendelseslovgivning med hensyn til emissioner. Det kan være nødvendigt at ajourføre eller anvende nye prøvningscyklusser for at afspejle forandringer i køretøjsspecifikationerne og bilisternes adfærd. En revision kan være nødvendig for at sikre, at de faktiske emissioner svarer til dem, som er målt i forbindelse med typegodkendelsen. Det bør også overvejes at anvende bærbare emissionsmålingssystemer og at indføre reguleringsbegrebet »not-to-exceed«.«

15 Følgende fremgår af denne forordnings artikel 3, nr. 10):

»I denne forordning og dens gennemførelsesforanstaltninger forstås ved:

[…]

10) »manipulationsanordning«, enhver anordning, som registrerer temperatur, køretøjets hastighed, motorens omdrejningstal (rpm), det anvendte gear, vakuum i indsugningsmanifolden eller ethvert andet parameter med henblik på at aktivere, modulere, forsinke eller deaktivere driften af en del af emissionsbegrænsningssystemet, og som derved reducerer dets effektivitet under betingelser, som man med rimelighed kan forvente at komme ud for under køretøjets normale drifts- og brugsforhold[.]«

16 Den nævnte forordnings artikel 4, stk. 1 og 2, fastsætter følgende:

»1. Fabrikanten skal påvise, at alle nye køretøjer med henblik på salg, registrering eller ibrugtagning i [Det Europæiske Fællesskab], er typegodkendt i overensstemmelse med denne forordning og dens gennemførelsesforanstaltninger. Fabrikanten skal også påvise, at alle nye udskiftede forureningsbegrænsende anordninger, som skal typegodkendes, og som sælges eller tages i brug i Fællesskabet, er typegodkendt i overensstemmelse med denne forordning og dens gennemførelsesforanstaltninger.

Disse forpligtelser omfatter overholdelse af de emissionsgrænser, som er angivet i bilag I og de i artikel 5 nævnte gennemførelsesforanstaltninger.

2. Fabrikanten skal sikre, at typegodkendelsesprocedurerne for efterprøvning af produktionens overensstemmelse følges, og at kravene til de forureningsbegrænsende anordningers holdbarhed og disses overensstemmelse efter ibrugtagning overholdes.

Herudover skal fabrikantens tekniske foranstaltninger sikre, at udstødnings- og fordampningsemissionerne fra køretøjerne i hele deres normale levetid og ved normal brug reelt begrænses i overensstemmelse med denne forordning. Derfor skal overensstemmelsen efter ibrugtagning kontrolleres for en periode på 5 år eller 100 000 km, afhængigt af, hvad der først indtræder. Den holdbarhedsprøvning af de forureningsbegrænsende anordninger, som foretages i forbindelse med typegodkendelsen, skal omfatte 160 000 km. I overensstemmelse hermed skal fabrikanten have mulighed for at gennemføre forældelsesprøvning med forbehold af gennemførelsesbestemmelserne i stk. 4.

Overensstemmelsen efter ibrugtagning kontrolleres, navnlig udstødningsemissionernes overensstemmelse med grænseværdierne i bilag I. Kommissionen skal gennemgå testprocedurerne for at forbedre kontrollen af fordampningsemissionerne og emissionerne ved lav lufttemperatur.«

17 Den samme forordnings artikel 5, stk. 1 og 2, har følgende ordlyd:

»1. Fabrikanten skal sikre, at de komponenter i køretøjet, der med sandsynlighed vil påvirke emissionen, er udformet, konstrueret og samlet, således at køretøjet ved normal brug er i overensstemmelse med denne forordning og dens gennemførelsesforanstaltninger.

2. Anvendelse af manipulationsanordninger, som reducerer emissionsbegrænsningssystemernes effektivitet, forbydes. Forbuddet skal ikke gælde, hvor:

a) anordningen er nødvendig for at beskytte motoren mod beskadigelse eller havari og for at sikre køretøjets driftssikkerhed

b) anordningen ikke fungerer ud over startfasen,

eller

c) anvendelsen af en sådan anordning i væsentligt omfang er medtaget i prøvningsmetoderne for efterprøvning af fordampningsemission og gennemsnitlig udstødningsemission.«

18 Artikel 13 i forordning nr. 715/2007 er affattet som følger:

»1. Medlemsstaterne fastsætter sanktionsbestemmelser for fabrikanternes overtrædelse af bestemmelserne i denne forordning og træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de iværksættes. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning. [...]

2. De overtrædelser, for hvilke der gælder sanktioner, omfatter:

[...]

d) brug af manipulationsanordninger.

[...]«

Forordning nr. 692/2008

19 Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 af 18. juli 2008 om gennemførelse og ændring af forordning nr. 715/2007 (EUT 2008, L 199, s. 1) blev ændret ved Kommissionens forordning (EU) nr. 566/2011 af 8. juni 2011 (EUT 2011, L 158, s. 1) (herefter »forordning nr. 692/2008«). Fra den 1. januar 2022 blev forordning nr. 692/2008 ophævet ved Kommissionens forordning (EU) 2017/1151 af 1. juni 2017 om supplerende regler til forordning nr. 715/2007, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF, forordning nr. 692/2008 og Kommissionens forordning (EU) nr. 1230/2012 og om ophævelse af forordning nr. 692/2008 (EUT 2017, L 175, s. 1). Henset til tidspunktet for de faktiske omstændigheder i hovedsagens tvister finder forordning nr. 692/2008 imidlertid anvendelse på disse tvister.

20 Artikel 10, stk. 1, i forordning nr. 692/2008 fastsatte følgende:

»Fabrikanten sikrer, at forureningsbegrænsende udskiftningsanordninger, der er beregnet til montering på EF-typegodkendte køretøjer, som er omfattet af forordning [nr. 715/2007], er EF-typegodkendte som separate tekniske enheder efter artikel 10, stk. 2, i direktiv [2007/46], i overensstemmelse med artikel 12 og 13 samt bilag XIII til denne forordning.«

Tysk ret

21 § 276 i Bürgerliches Gesetzbuch (den borgerlige lovbog) (herefter »BGB«) fastsætter følgende:

»1. Skyldneren skal stilles til ansvar for handlinger begået med forsæt eller uagtsomt, hvis der ikke er aftalt et formindsket eller skærpet ansvar, eller som ikke kan udledes af indholdet af den retlige forpligtelse, særligt accepten af en garanti eller af en risiko. Bestemmelserne i §§ 827 og 828 finder derfor anvendelse.

2. En person handler uagtsomt, hvis den pågældende undlader at udvise den fornødne omhu i forbindelse med udøvelsen af sin virksomhed.

3. Skyldneren kan ikke på forhånd fritages for ansvar ved forsæt.«

22 BGB's § 823 har følgende ordlyd:

»1. Den, der forsætligt eller uagtsomt retsstridigt krænker en andens liv, legeme, sundhed, frihed, ejendom eller andre rettigheder, er forpligtet til at betale erstatning til den pågældende person for den heraf opståede skade.

2. Samme pligt påhviler den, der tilsidesætter en lov, som har til formål at beskytte en anden. Er det i henhold til lovens indhold også muligt at tilsidesætte loven uden culpa, indtræder erstatningspligten kun, dersom der foreligger culpa.«

23 BGB's § 826 bestemmer:

»Den, der forsætligt og i strid med den offentlige orden og sædelighed tilføjer en anden person skade, er forpligtet til at betale erstatning til den pågældende person.«

24 § 6, stk. 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 – EG-FGV) (forordning om EF-godkendelse af motorkøretøjer, og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (forordning om godkendelse af EF-køretøjer), herefter »EG-FGV«) af 3. februar 2011, foreskriver:

»Indehaveren af en EF-typegodkendelsesattest for et køretøj skal for hvert køretøj, der er i overensstemmelse med den godkendte type, levere en typeattest som omhandlet i artikel 18 i direktiv 2007/46, sammenholdt med bilag IX hertil. Typeattesten skal i overensstemmelse med artikel 18, stk. 3, i direktiv 2007/46 udformes på en sådan måde, at falskneri forhindres.«

25 EG-FGV's § 27, stk. 1, fastsætter følgende:

»Nye køretøjer, selvstændige tekniske enheder eller komponenter, for hvilke der kræves en typeattest i henhold til bilag IX til direktiv 2007/46 [...], må kun udbydes til salg, sælges eller bringes i omsætning i Tyskland til færdsel på vej, hvis de ledsages af en gyldig typeattest. Dette gælder ikke for køretøjer som omhandlet i artikel 8 i direktiv 2003/37.«

Tvisterne i hovedsagen og de præjudicielle spørgsmål

26 Volkswagen er en fabrikant af de motorkøretøjer, som CM og DS købte brugt hos professionelle sælgere.

27 For så vidt angår CM købte den pågældende i henhold til en bestilling af 14. marts 2016 til en pris af 49 950 EUR et køretøj af mærket Volkswagen med en dieselmotor af typen EA288. På erhvervelsestidspunktet var dette køretøj udstyret med en testsituationsmåling, som blev fjernet den 10. oktober 2017 ved en opdatering af det pågældende software, og med motorstyringssoftware, som reducerede udstødningsrecirkulationsraten, når udendørstemperaturen blev lavere end en bestemt tærskel, hvilket førte til højere nitrogenoxid-emissioner (NOx). Denne recirkulation er således kun fuldt ud effektiv, hvis udendørstemperaturen ikke er lavere end denne tærskel (herefter »temperaturintervallet«).

28 CM er som følge af disse to angiveligt forbudte manipulationsanordninger af den opfattelse, at den pågældende forsætligt og i strid med den offentlige orden og sædelighed er blevet påført et tab som omhandlet i BGB's § 826, som kan tilregnes Volkswagen.

29 CM har med sit søgsmål anlagt ved Landgericht Ravensburg (den regionale ret i første instans i Ravensburg, Tyskland), der er den forelæggende ret, nedlagt påstand om betaling af 8 938 EUR i erstatning for CM's tab, hvilket udgør 20% af købsprisen for det nævnte køretøj, og subsidiært et erstatningsbeløb efter nævnte rets skøn, dog mindst 6 703,50 EUR, hvilket svarer til 15% af købsprisen.

30 Volkswagen har ifølge den forelæggende ret erkendt, at testsituationsmålingen udgør en del af softwaren til en reduktion af udstødningsgasrecirkulationshastigheden uden for den nye europæiske kørecyklus [New European Drive Cycle], når der blev nået en driftstemperatur på 200°C. Med virkning fra denne temperatur bidrager systemet til selektiv katalytisk reduktion (SCR-systemet) væsentligt til NOx-reduktionen, således at grænseværdierne stadig overholdes.

31 Volkswagen har med hensyn til temperaturintervallet gjort gældende, at der fra en omgivelsestemperatur på mere end +12°C og derunder finder en reduktion af udstødningsgasrecirkulationshastigheden sted. Temperaturintervallet er lovligt, eftersom det er nødvendigt for sikker drift af køretøjet.

32 Det nævnte selskab har subsidiært gjort gældende, at der foreligger en uundgåelig vildfarelse med hensyn til manipulationsanordningernes ulovlighed, og har i denne forbindelse henvist til, at det med henblik på ansvarsfritagelse har modtaget en såkaldt »hypotetisk« godkendelse fra Kraftfahrt-Bundesamt (forbundsmyndigheden for motorkøretøjer, Tyskland), dvs. at selskabets fejlagtige retlige vurdering om tilstedeværelsen af en lovlig manipulationsanordning blev bekræftet af denne kompetente myndighed med henblik på EF-typegodkendelse ved forespørgsel hos denne myndighed (herefter »den hypotetiske godkendelse«).

33 For så vidt angår DS erhvervede den pågældende i henhold til en bestilling af 29. marts 2016 til en pris af 32 000 EUR et køretøj af mærket Volkswagen med en dieselmotor af typen EA189. På erhvervelsestidspunktet var dette køretøj udstyret med en forbudt manipulationsanordning, der bestod af en testsituationsmåling med et »skiftelogik«-system.

34 Idet forbundsmyndigheden for motorkøretøjer ved afgørelser af 14. og 15. oktober 2015 pålagde Volkswagen at fjerne denne anordning i de køretøjer, som var blevet markedsført, blev en af Volkswagen udviklet og af denne styrelse godkendt softwareopdatering installeret i DS' køretøj den 7. marts 2017. Der blev imidlertid samtidigt installeret en anden manipulationsanordning i køretøjet, nemlig et temperaturinterval.

35 DS er af denne grund af den opfattelse, at den pågældende forsætligt og i strid med den offentlige orden og sædelighed er blevet påført et tab, som kan tilregnes det nævnte selskab.

36 DS har med sit søgsmål anlagt ved den forelæggende ret den 4. marts 2021 nedlagt påstand dels om betaling af et erstatningsbeløb efter den forelæggende rets skøn, dog ikke under 4 800 EUR, hvilket svarer til 15% af købsprisen, dels om en erklæring om, at det nævnte selskab skal erstatte DS det tab, som DS har lidt som følge af installationen af en temperaturstyret manipulationsanordning.

37 Volkswagen har gjort gældende, at dette krav er forældet, og under alle omstændigheder nedlagt påstand om, at det ikke kan realitetsbehandles.

38 For så vidt angår temperaturintervallet har dette selskab hævdet, at udstødningsgasrecirkulationen først reduceres ved under +10°C, hvilket er nødvendigt for sikker drift af køretøjet.

39 Volkswagen har endvidere påpeget, at Domstolen i dom af 14. juli 2022, GSMB Invest (C-128/20, EU:C:2022:570), af 14. juli 2022 Volkswagen (C-134/20, EU:C:2022:571), og af 14. juli 2022, Porsche Inter Auto og Volkswagen (C-145/20, EU:C:2022:572), lagde et temperaturområde for temperaturintervallet på +15°C til +33°C »udetemperatur« til grund for Volkswagens køretøjer udstyret med et identisk temperaturinterval. Denne fremgangsmåde skyldes, at de konstateringer, der er foretaget af de nationale retter vedrørende de faktiske omstændigheder, ikke svarer til de omstændigheder, der foreligger i tvisterne i hovedsagen.

40 Det nævnte selskab har subsidiært gjort gældende, at der foreligger en uundgåelig vildfarelse med hensyn til denne manipulationsanordnings ulovlighed, og har i denne forbindelse henvist til, at det har modtaget en hypotetisk godkendelse fra forbundsmyndigheden for motorkøretøjer.

41 Den forelæggende ret er for det første af den opfattelse, at CM's og DM's ret til erstatning i henhold til BGB's § 826 og som følge af en skade begået med forsæt og i strid med den offentlige orden og sædelighed ikke synes at være begrundet.

42 Nævnte ret har bemærket, at CM's køretøj på erhvervelsestidspunktet ganske vist var udstyret med en forbudt manipulationsanordning som omhandlet i artikel 5, stk. 2, i forordning nr. 715/2007, og at en sådan anordning med hensyn til DS' køretøj blev installeret i forbindelse med en softwareopdatering.

43 For så vidt angår disse to køretøjer reduceres udstødningsgasrecirkulationen senest med virkning fra en omgivelsestemperatur på +10°C, hvorfor der efter den forelæggende rets opfattelse er tale om et forbudt temperaturinterval i disse to tilfælde. Dette temperaturinterval kan ikke anses for at være lovligt i medfør af denne forordnings artikel 5, stk. 2, andet punktum, litra a), eftersom det vedrører behovet for at undgå en umiddelbar risiko for beskadigelse af motoren eller havari, som er forårsaget af et funktionssvigt i en del af udstødningsrecirkulationssystemet af en så alvorlig karakter, at denne risiko i forbindelse med kørslen af køretøjet, der er udstyret med den nævnte anordning, medfører en konkret fare, eftersom en sådan konkret risiko ikke burde foreligge i dette tilfælde.

44 Hvad angår CM er nævnte ret desuden af den opfattelse, at det andet udelukkelseskriterium i denne bestemmelse om, at en manipulationsanordning ikke må være aktiv i hovedparten af året, heller ikke kan betragtes som opfyldt, henset til den retspraksis, der følger af dom af 14. juli 2022, GSMB Invest (C-128/20, EU:C:2022:570, præmis 65). Udstødningsgasrecirkulationen i dette køretøj reduceres således fra en omgivelsestemperatur på ca. +12°C, mens de årlige gennemsnitstemperaturer i Tyskland er lavere end denne tærskel.

45 Uanset disse forhold har den forelæggende ret anført, at en adfærd, der er begået med forsæt og objektivt set er i strid med den offentlige orden og sædelighed som omhandlet i BGB's § 826, ikke foreligger i tvisterne i hovedsagen, navnlig fordi der ikke er tale om nogen »åbenbart forbudte« manipulationsanordninger ifølge retspraksis fra Bundesgerichtshof (forbundsdomstol, Tyskland).

46 Den forelæggende ret er for det andet af den opfattelse, at CM og DS kan have krav på erstatning i henhold til BGB's § 823, stk. 2.

47 Den forelæggende ret har med henvisning til dom af 26. juni 2023 fra Bundesgerichtshof (forbundsdomstol) (herefter »dommen fra Bundesgerichtshof«) anført, at BGB's § 823, stk. 2, sammenholdt med EG-FGV's § 6, stk. 1, og § 27, stk. 1, beskytter interessen hos erhververen af køretøjet hvad angår et eventuelt økonomisk tab på grund af fabrikantens tilsidesættelse af de EU-retlige bestemmelser om udstødningsemissioner fra motorkøretøjer.

48 I denne henseende fremgår det i første række, at Volkswagen har tilsidesat denne lovgivning som følge af installationen af et forbudt temperaturinterval på de pågældende køretøjer.

49 Retten til erstatning er i anden række også betinget af, at køretøjsfabrikanten i det mindste har handlet uagtsomt med hensyn til den pågældende manipulationsanordning, da der gælder en formodning for, at fabrikanten har handlet culpøst.

50 Denne fabrikant kan fritages for ansvar ved at dokumentere og bevise, at der foreligger særlige omstændigheder, som undtagelsesvist viser, at fabrikanten ikke har udvist forsømmelse, hvilket omfatter bevis for en uundgåelig vildfarelse med hensyn til den pågældende manipulationsanordnings ulovlighed.

51 Den forelæggende ret har for det tredje dels anført, at en sådan fejl foreligger, når den nævnte fabrikant ved at udvise den fornødne omhu har udtalt sig juridisk på baggrund af en grundig undersøgelse af retstilstanden under hensyntagen til retspraksis fra de øverste retsinstanser, og ikke kunne forvente en anden vurdering af denne situation. Dels er en sådan fejl uundgåelig, når fabrikanten kan redegøre for en EF-typegodkendelse udstedt for den pågældende manipulationsanordning i overensstemmelse med artikel 5, stk. 2, i forordning nr. 715/2007.

52 En ren hypotetisk typegodkendelse som omhandlet i denne doms præmis 32 vil fremover ifølge dommen fra Bundesgerichtshof kunne være tilstrækkelig.

53 Den forelæggende ret ønsker oplyst, om retten til erstatning for erhververen af et køretøj med en forbudt manipulationsanordning i henhold til EU-retten kan afvises med den begrundelse, at der hos den pågældende fabrikant foreligger en uundgåelig vildfarelse med hensyn til denne manipulationsanordnings ulovlighed, og, såfremt dette spørgsmål besvares bekræftende, hvorvidt fritagelsen for denne fabrikant kan støttes på den kompetente nationale myndigheds faktiske godkendelse af det pågældende køretøj, eller endog på en hypotetisk godkendelse.

54 Den forelæggende ret har for det fjerde for så vidt angår DS bemærket, at den ret til erstatning, som udspringer af den manipulationsanordning, som forelå ved erhvervelsen af køretøjet, dvs. testsituationsmålingen med et »skiftelogik«-system, er forældet. For så vidt som dette køretøj har haft en ny forbudt manipulationsanordning i form af et temperaturinterval siden installeringen af den softwareopdatering, der blev foretaget af Volkswagen, opstår imidlertid spørgsmålet om, hvorvidt ejeren af køretøjet har ret til erstatning i forhold til fabrikanten.

55 For det femte har den nævnte ret bemærket, at retten til erstatning i henhold til BGB's § 823, stk. 2, sammenholdt med EG-FGV's § 6, stk. 1, og § 27, stk. 1, omfatter den »begrænsede erstatning«, dvs. betaling af et pengebeløb, der udgør forskellen mellem værdien af et køretøj udstyret med en forbudt manipulationsanordning og værdien af dette køretøj uden denne anordning.

56 I overensstemmelse med dommen fra Bundesgerichtshof (forbundsdomstol) skal fordelene ved at bruge køretøjet modregnes i erstatningsbeløbet, hvis de sammen med dette køretøjs restværdi overstiger den betalte købspris fratrukket dette beløb. Desuden kræver Bundesgerichtshof (forbundsdomstol), at erstatningsbeløbet af proportionalitetshensyn ikke må overstige 15% af købsprisen.

57 Den forelæggende ret er i tvivl om, hvorvidt denne retspraksis er forenelig med EU-retten.

58 På denne baggrund har Landgericht Ravensburg (den regionale ret i første instans i Ravensburg) besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»1) Kan [erhververen] af et køretøjs erstatningskrav mod køretøjsfabrikanten for uagtsom markedsføring af et køretøj med en forbudt manipulationsanordning som omhandlet i artikel 5, stk. 2, i forordning [nr. 715/2007] afvises med den begrundelse,
a) at der på fabrikantens side foreligger en uundgåelig vildfarelse med hensyn til et forbud?

Hvis ja:

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

Hvis ja:

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

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

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

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

b) [erhververen af et køretøjs] krav om en begrænset erstatning [(kleiner Schadenersatz)] er begrænset til maksimalt 15% af den betalte købspris?«

Om de præjudicielle spørgsmål

Det første spørgsmål

59 Det fremgår af Domstolens faste praksis, at det som led i den samarbejdsprocedure mellem de nationale retter og Domstolen, som er indført ved artikel 267 TEUF, tilkommer Domstolen at give den nationale ret et hensigtsmæssigt svar, som sætter den i stand til at afgøre den tvist, der verserer for den. I lyset heraf kan Domstolen skulle inddrage EU-retlige regler, som den nationale retsinstans ikke har henvist til i sit spørgsmål. Den omstændighed, at den nationale retsinstans rent formelt har udformet et præjudicielt spørgsmål alene under henvisning til visse bestemmelser i EU-retten, er nemlig ikke til hinder for, at Domstolen oplyser denne ret om alle de fortolkningsmomenter, der kan være til nytte ved afgørelsen af den sag, som verserer for denne, uanset om den har henvist til dem i sine spørgsmål. Det tilkommer herved Domstolen af samtlige de oplysninger, der er fremlagt af den nationale ret, bl.a. af forelæggelsesafgørelsens præmisser, at udlede de EU-retlige elementer, som det under hensyn til sagens genstand er nødvendigt at fortolke (dom af 26.9.2024, Luxone og Sofein, C-403/23 og C-404/23, EU:C:2024:805, præmis 47 og den deri nævnte retspraksis).

60 I den foreliggende sag er det ubestridt, at tvisterne i hovedsagen vedrører CM's og DS' ret til erstatning fra Volkswagen for den skade, der er lidt som følge af forbudte manipulationsanordninger i deres respektive køretøjer som omhandlet i artikel 5, stk. 2, i

forordning nr. 715/2007, og denne bilfabrikants mulighed for som en grund til ansvarsfritagelse i denne forbindelse at påberåbe sig en hypotetisk godkendelse af køretøjerne, hvilket gør det muligt at karakterisere denne anordnings ulovlighed som en uundgåelig vildfarelse.

61 Det skal fremhæves, at det fremgår af den retspraksis, der kan udledes af dom af 21. marts 2023, Mercedes-Benz Group (Ansvar for fabrikanter af køretøjer udstyret med manipulationsanordninger) (C-100/21, herefter »Mercedes-Benz Group-dommen«, EU:C:2023:229, præmis 91), at køberen af et motorkøretøj, der er udstyret med en manipulationsanordning, i medfør af artikel 18, stk. 1, artikel 26, stk. 1, og artikel 46 i direktiv 2007/46, sammenholdt med artikel 5, stk. 2, i forordning nr. 715/2007, har krav på erstatning fra køretøjets fabrikant, når denne anordning har påført køberen en skade.

62 Under disse omstændigheder skal det fastslås, at den forelæggende ret med det første spørgsmål nærmere bestemt ønsker oplyst, om artikel 18, stk. 1, artikel 26, stk. 1, og artikel 46 i direktiv 2007/46, sammenholdt med artikel 5, stk. 2, i forordning nr. 715/2007, skal fortolkes således, at disse bestemmelser i forbindelse med et søgsmål anlagt af køberen af et motorkøretøj med påstand om erstatning for skade, der er forvoldt ved en forbudt manipulationsanordning i dette køretøj som omhandlet i denne artikel 5, stk. 2, er til hinder for, at køretøjsfabrikanten som ansvarsfritagelsesgrund i denne forbindelse kan påberåbe sig tilstedeværelsen af en uundgåelig vildfarelse med hensyn til denne manipulationsanordnings ulovlighed, som skyldes, at den kompetente nationale myndighed har udstedt en EF-typegodkendelse for den nævnte anordning eller det køretøj, der er udstyret med denne, eller at denne myndighed ved relevant forespørgsel herom fra denne fabrikant ville have bekræftet denne køretøjsfabrikants retlige vurdering om den pågældende manipulationsanordnings angivelige lovlighed.

63 I denne forbindelse bemærkes, at artikel 18, stk. 1, artikel 26, stk. 1, og artikel 46 i direktiv 2007/46, sammenholdt med artikel 5, stk. 2, i forordning nr. 715/2007, beskytter de særlige interesser for en individuel køber af et motorkøretøj i forhold til køretøjets fabrikant, når køretøjet er udstyret med en ulovlig manipulationsanordning som omhandlet i denne sidstnævnte bestemmelse (Mercedes-Benz Group-dommen, præmis 88).

64 Det fremgår således af disse bestemmelser, at en individuel køber af et køretøj i forhold til køretøjets fabrikant har krav på, at det nævnte køretøj ikke er udstyret med en ulovlig manipulationsanordning som omhandlet i denne forordnings artikel 5, stk. 2 (Mercedes-Benz Group-dommen, præmis 89).

65 Det tilkommer derfor i medfør af artikel 46 i direktiv 2007/46 medlemsstaterne at fastsætte, hvilke sanktioner der skal anvendes ved overtrædelse af direktivets bestemmelser. Sanktionerne skal være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning. Tilsvarende fastsætter medlemsstaterne i henhold til den nævnte forordnings artikel 13, stk. 1, de gældende sanktionsbestemmelser for overtrædelse af bestemmelserne i denne forordning. Sanktionerne skal være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning (Mercedes-Benz Group-dommen, præmis 90).

66 På denne baggrund skal det som anført i denne doms præmis 61 fastslås, at det følger af artikel 18, stk. 1, artikel 26, stk. 1, og artikel 46 i direktiv 2007/46, sammenholdt med artikel 5, stk. 2, i forordning nr. 715/2007, at medlemsstaterne har pligt til at fastsætte, at køberen af et motorkøretøj, der er udstyret med en ulovlig manipulationsanordning som omhandlet i denne forordnings artikel 5, stk. 2, har krav på erstatning fra køretøjets fabrikant, når denne anordning har påført køberen en skade (Mercedes-Benz Group-dommen, præmis 91).

67 Eftersom der ikke findes EU-retlige bestemmelser om krav på erstatning for købere af et sådant køretøj, tilkommer det den enkelte medlemsstat at fastsætte sådanne regler (jf. i denne retning Mercedes-Benz Group-dommen, præmis 92).

68 Når dette er sagt, ville en national lovgivning, som gør det umuligt eller uforholdsmæssigt vanskeligt for køberen af et motorkøretøj i praksis at opnå en passende erstatning for den skade, som vedkommende er blevet påført ved køretøjsfabrikantens tilsidesættelse af forbuddet i artikel 5, stk. 2, i forordning nr. 715/2007, være i strid med effektivitetsprincippet (Mercedes-Benz Group-dommen, præmis 93).

69 Navnlig kan de betingelser, i henhold til hvilke en køretøjsfabrikant kan påberåbe sig en uundgåelig vildfarelse med hensyn til manipulationsanordningens ulovlighed med henblik på frigørelse for ethvert ansvar i denne forbindelse, ikke udformes således, at de gør det umuligt eller uforholdsmæssigt vanskeligt for køberen af et køretøj med denne anordning at opnå en sådan erstatning.

70 Den pågældende køretøjsfabrikant har ifølge den forelæggende ret mulighed for på grundlag af dommen fra Bundesgerichtshof at blive fritaget for ethvert ansvar ved at påberåbe sig og bevise, at der foreligger en uundgåelig vildfarelse med hensyn til, at den manipulationsanordning, som det pågældende køretøj er udstyret med, er forbudt, hvilket udelukker køretøjsfabrikantens uagtsomhed og dermed erhververen af dette køretøjs ret til erstatning.

71 Det fremgår af de sagsakter, som Domstolen råder over, at påberåbelse af en uundgåelig vildfarelse med hensyn til manipulationsanordningens ulovlighed ifølge national retspraksis er tilsigtet som en ansvarsfritagelsesgrund for køretøjsfabrikantens uagtsomhed, der har karakter af en undtagelse.

72 Som forklaret af den forelæggende ret kan denne uundgåelige vildfarelse med hensyn til, at den manipulationsanordning, som køretøjerne som de i hovedsagen omhandlede er udstyret med, er ulovlig, desuden med føje påberåbes af køretøjsfabrikanten, når ulovligheden skyldes, at en EF-typegodkendelse for det pågældende køretøj er blevet udstedt af den kompetente myndighed.

73 Det bemærkes i første række, at det følger af artikel 5, stk. 2, i forordning nr. 715/2007, at anvendelsen af manipulationsanordninger, som reducerer emissionsbegrænsningssystemernes effektivitet, er forbudt. Der er dog tre undtagelser til dette forbud, som skal fortolkes strengt (jf. i denne retning Mercedes-Benz Group-dommen, præmis 60 og 61).

74 I medfør af artikel 5, stk. 2. litra a)-c), i forordning nr. 715/2007 skal forbuddet ikke gælde, hvor »anordningen er nødvendig for at beskytte motoren mod beskadigelse eller havari og for at sikre køretøjets driftssikkerhed« [litra a)], hvor »anordningen ikke fungerer ud over startfasen« [litra b)], eller hvor »anvendelsen af en sådan anordning i væsentligt omfang er medtaget i prøvningsmetoderne for efterprøvning af fordampningsemission og gennemsnitlig udstødningsemission« [litra c)].

75 I det foreliggende tilfælde fremgår det af forelæggelsesafgørelsen, at de i hovedsagen omhandlede køretøjer var udstyret med en forbudt manipulationsanordning som omhandlet i artikel 5, stk. 2, i forordning nr. 715/2007.

76 Forudsat at ingen af undtagelserne i denne bestemmelses litra a)-c) finder anvendelse på de pågældende manipulationsanordninger, hvilket det tilkommer den forelæggende ret at efterprøve, kan en køretøjsfabrikant, der udstyrer sine køretøjer med sådanne anordninger, derfor ikke påberåbe sig en lovlig adfærd i forhold til den nævnte bestemmelse.

77 Det skal i anden række bemærkes, at det fremgår af artikel 3, nr. 5), i direktiv 2007/46, at begrebet »EF-typegodkendelse« defineres som »den procedure, hvorved en medlemsstat attesterer, at en type køretøj, system, komponent eller separat teknisk enhed opfylder de relevante administrative bestemmelser og tekniske krav i dette direktiv og i de retsakter, der er opført i bilag IV eller XI« til samme direktiv.

78 En EF-typegodkendelse svarer således til en standardtype for et stort antal køretøjer. Den udgør et indicium for, at konstruktionen af den pågældende type køretøj, som omfatter den installerede manipulationsanordning, er i overensstemmelse med de bestemmelser og de relevante krav, der er nævnt i den foregående præmis.

79 Det følger imidlertid af Domstolens praksis, at det ikke er udelukket, at en køretøjstype, som er omfattet af en EF-typegodkendelse, der tillader kørsel i trafikken, oprindeligt kan være blevet godkendt af den kompetente myndighed på området for godkendelser, uden at myndigheden er blevet gjort bekendt med den forbudte manipulationsanordning. I denne henseende omhandler direktiv 2007/46 den situation, hvor det først efter denne godkendelse opdages, at en anordning i et køretøj er forbudt, henset til f.eks. kravene i artikel 5, stk. 2. i forordning nr. 715/2007. I et sådant tilfælde fastsætter dette direktivs artikel 8, stk. 6, således, at myndigheden kan annullere godkendelsen af et køretøj. Det følger desuden af det nævnte direktivs artikel 13, stk. 1, første og tredje punktum, at når en fabrikant meddeler en medlemsstat, der har udstedt EF-typegodkendelsen, en ændring i de oplysninger, der er registreret i informationspakken, kan denne medlemsstat, hvis det er nødvendigt, efter samråd med fabrikanten beslutte, at der skal udstedes en ny EF-typegodkendelse. Endelig fastsætter det samme direktivs artikel 30, stk. 1, at såfremt en medlemsstat, som har udstedt en EF-typegodkendelse, konstaterer, at det køretøj, den har godkendt, ikke er i overensstemmelse med denne type, træffer den de foranstaltninger, herunder om nødvendigt inddragelse af typegodkendelsen, der er nødvendige, for at køretøjerne bliver bragt i overensstemmelse med denne type (Mercedes-Benz Group-dommen, præmis 83 og den deri nævnte retspraksis).

80 Det forhold, at en manipulationsanordning i et køretøj er ulovlig, hvilket først opdages efter EF-typegodkendelsen for dette motorkøretøj, kan følgelig rejse tvivl om denne typegodkendelses gyldighed og som følge heraf om gyldigheden af den typeattest, der skal attestere, at det nævnte køretøj, som tilhører den godkendte type, var i overensstemmelse med alle retsakter på fremstillingstidspunktet (dom Mercedes-Benz Group-dommen, præmis 84).

81 Det følger heraf, at EF-typegodkendelsen for et køretøj udstyret med en manipulationsanordning ikke nødvendigvis betyder, at den kompetente nationale myndighed har bekræftet den pågældende bilfabrikants vurdering vedrørende angivelige lovlighed af denne anordning. Under alle omstændigheder kan en sådan godkendelse og i endnu mindre grad en hypotetisk godkendelse ikke fritage denne fabrikant for sin forpligtelse til at betale erstatning til køberen af det pågældende køretøj for den skade, der eventuelt er forvoldt af tilstedeværelsen af den nævnte anordning i dennes køretøj.

82 Hvis det tillades, at EF-typegodkendelsen for et køretøj udstyret med en manipulationsanordning kan udgøre en ansvarsfritagelsesgrund for bilfabrikanten, vil det gøre det umuligt eller uforholdsmæssigt vanskeligt for køberen af det nævnte køretøj at opnå en passende erstatning for den skade, som vedkommende er blevet påført ved køretøjsfabrikantens tilsidesættelse af forbuddet i artikel 5, stk. 2, i forordning nr. 715/2007, hvilket vil være i strid med effektivitetsprincippet. En sådan grund til ansvarsfritagelse vil nemlig indebære, at retten til en passende erstatning bliver svækket i alle de tilfælde, hvor det pågældende køretøj er i overensstemmelse med den godkendte type, selv når det er ubestridt, at dette køretøj er udstyret med en forbudt manipulationsanordning.

83 Henset til samtlige ovenstående betragtninger skal det første spørgsmål besvares med, at artikel 18, stk. 1, artikel 26, stk. 1, og artikel 46 i direktiv 2007/46, sammenholdt med artikel 5, stk. 2, i forordning nr. 715/2007, skal fortolkes således, at disse bestemmelser i forbindelse med et søgsmål anlagt af køberen af et motorkøretøj med påstand om erstatning for skade, der er forvoldt ved en forbudt manipulationsanordning i dette køretøj som omhandlet i denne artikel 5, stk. 2, er til hinder for, at køretøjsfabrikanten som en ansvarsfritagelsesgrund i denne forbindelse kan påberåbe sig tilstedeværelsen af en uundgåelig vildfarelse med hensyn til denne manipulationsanordnings ulovlighed, som skyldes, at den kompetente nationale myndighed har udstedt en EF-typegodkendelse for den nævnte anordning eller det køretøj, der er udstyret med denne, eller at denne myndighed ved relevant forespørgsel herom fra denne fabrikant ville have bekræftet denne køretøjsfabrikants retlige vurdering om den pågældende manipulationsanordnings angivelige lovlighed.

Det andet spørgsmål

84 Med det andet spørgsmål ønsker den forelæggende ret generelt oplyst, om en køretøjsfabrikant, der har udleveret en softwareopdatering, skal betale erstatning til køretøjets ejer, hvis denne lider tab som følge af en forbudt manipulationsanordning som omhandlet i artikel 5, stk. 2, i forordning nr. 715/2007, der er installeret sammen med denne softwareopdatering.

85 Det fremgår imidlertid af de sagsakter, som Domstolen råder over, at det med dette spørgsmål mere konkret ønskes afgjort, om den omstændighed, at en forbudt manipulationsanordning allerede var installeret på det tidspunkt, hvor EF-typegodkendelsen for et køretøj, der er udstyret med denne, blev udstedt, eller derimod først efter EF-typegodkendelsen, i medfør af artikel 4, stk. 1, og artikel 5, stk. 2, i forordning nr. 715/2007 samt artikel 10, stk. 1, i forordning nr. 692/2008 har en indvirkning på retten til erstatning som fastsat i EU-retten for det pågældende køretøjs erhverver, der har lidt denne skade.

86 Henset til disse præciseringer og til den praksis fra Domstolen, der er nævnt i denne doms præmis 59, skal det andet spørgsmål omformuleres således, at den forelæggende ret nærmere bestemt ønsker oplyst, om artikel 4, stk. 1, og artikel 5, stk. 2, i forordning nr. 715/2007 samt artikel 10, stk. 1, i forordning nr. 692/2008 skal fortolkes således, at disse bestemmelser kræver, at erhververen af et køretøj har ret til erstatning i forhold til køretøjsfabrikanten, såfremt denne erhverver har lidt skade som følge af en forbudt manipulationsanordning som omhandlet i denne artikel 5, stk. 2, i forordning nr. 715/2007, der efter EF-typegodkendelsen af dette køretøj er blevet installeret af denne fabrikant ved hjælp af en softwareopdatering.

87 Det fremgår i denne forbindelse hverken af ordlyden af artikel 5, stk. 2, i forordning nr. 715/2007, som fastsætter, at anvendelse af manipulationsanordninger, som reducerer emissionsbegrænsningssystemernes effektivitet, med visse undtagelser forbydes, eller af ordlyden

af denne forordnings artikel 3, nr. 10), der definerer begrebet »manipulationsanordning«, at der skal sondres imellem, om en sådan anordning er installeret på tidspunktet for produktionen af et køretøj eller først efter ibrugtagningen af sidstnævnte, bl.a. efter en afhjælpning som omhandlet i artikel 3, stk. 2, i direktiv 1999/44, med henblik på at vurdere, om brugen af denne anordning er forbudt (dom af 14.17.2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, præmis 88).

88 Denne fortolkning underbygges af den sammenhæng, hvori disse bestemmelser i forordning nr. 715/2007 indgår, og det mål, der forfølges med denne forordning (dom af 14.7.2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, præmis 89).

89 Hvad for det første angår den sammenhæng, hvori de nævnte bestemmelser indgår, bemærkes, at fabrikanten i henhold til artikel 4, stk. 1, første afsnit, andet punktum, i denne forordning godtgør, at alle nye udskiftningsanordninger til styring af forurening, der kræver typegodkendelse, og som sælges eller tages i brug i EU, er blevet typegodkendt i overensstemmelse med denne forordning og dens gennemførelsesforanstaltninger. Denne artikel 4, stk. 1, andet afsnit, præciserer, at denne forpligtelse indebærer overholdelse af emissionsgrænserne i bilag I til den nævnte forordning og de gennemførelsesforanstaltninger, der er omhandlet i den samme forordnings artikel 5 (dom af 14.7.2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, præmis 90).

90 Når en individuel køber erhverver et køretøj, der tilhører serien af en godkendt køretøjstype, og som i øvrigt er ledsaget af en typeattest, kan denne med rimelighed forvente, at forordning nr. 715/2007, og navnlig denne forordnings artikel 5, er overholdt for så vidt angår dette køretøj (Mercedes-Benz Group-dommen, præmis 81 og den deri nævnte retspraksis).

91 Endvidere fremgår det af artikel 10, stk. 1, i forordning nr. 692/2008, at »[f]abrikanten sikrer, at forureningsbegrænsende udskiftningsanordninger, der er beregnet til montering på EF-typegodkendte køretøjer, som er omfattet af forordning […] nr. 715/2007, er EF-typegodkendte som separate tekniske enheder efter artikel 10, stk. 2, i direktiv [2007/46], i overensstemmelse med artikel 12 og 13 samt bilag XIII til denne forordning« (dom af 14.7.2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, præmis 91).

92 Det følger af disse bestemmelser i forordning nr. 715/2007 og nr. 692/2008, at de forureningsbegrænsende anordninger skal overholde de forpligtelser, der er fastsat i forordning nr. 715/2007, uanset om de er blevet installeret oprindeligt eller efter ibrugtagningen af et køretøj (dom af 14.7.2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, præmis 92).

93 For det andet ville det være i strid med det mål, der forfølges med forordning nr. 715/2007, dvs. at sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau og mere specifikt at reducere dieselkøretøjers nitrogenoxidemissioner (NOx) for at forbedre luftkvaliteten og overholde grænseværdierne for forurening, hvis det var tilladt for køretøjsfabrikanterne at installere en manipulationsanordning, der ikke overholder disse forpligtelser, efter ibrugtagning af et køretøj (dom af 14.7.2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, præmis 93).

94 Den omstændighed, at en manipulationsanordning er blevet installeret efter ibrugtagningen af et køretøj ved en afhjælpning som omhandlet i artikel 3, stk. 2, i direktiv 1999/44, er derfor irrelevant med henblik på at vurdere, om brugen af denne anordning er forbudt i medfør af denne forordnings artikel 5, stk. 2 sammenholdt med forordningens artikel 3, nr. 10) (jf. i denne retning dom af 14.7.2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, præmis 94).

95 Uafhængigt af spørgsmålet om, hvorvidt der oprindeligt var installeret en manipulationsanordning, dvs. på tidspunktet for EF-typegodkendelsen, eller om den blev installeret bagefter, kan denne anordning således skabe usikkerhed med hensyn til muligheden for at indregistrere, sælge eller tage det nævnte køretøj i brug og på sigt skade køberen af et køretøj, der er udstyret med en sådan anordning (jf. i denne retning Mercedes-Benz Group-dommen, præmis 84).

96 Henset til det ovenstående skal det andet spørgsmål besvares med, at artikel 4, stk. 1, og artikel 5, stk. 2, i forordning nr. 715/2007 samt artikel 10, stk. 1, i forordning nr. 692/2008 skal fortolkes således, at disse bestemmelser kræver, at erhververen af et køretøj har ret til erstatning i forhold til køretøjsfabrikanten, såfremt denne erhverver har lidt skade som følge af en forbudt manipulationsanordning som omhandlet i denne artikel 5, stk. 2, der efter EF-typegodkendelsen af dette køretøj er blevet installeret af denne fabrikant ved hjælp af en softwareopdatering.

Det tredje spørgsmål

97 Med det tredje spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om EU-retten skal fortolkes således, at den er til hinder for dels, at et beløb svarende til fordelen opnået ved at bruge et køretøj, der er udstyret med en forbudt manipulationsanordning som omhandlet i artikel 5, stk. 2, i forordning nr. 715/2007, modregnes i erstatningsbeløbet til erhververen af et køretøj, som har lidt skade som følge af denne anordning, og dels en begrænsning af denne erstatning til et beløb, der udgør 15% af købsprisen for køretøjet.

98 Det skal i overensstemmelse med den retspraksis, der er nævnt i denne doms præmis 67, bemærkes, at eftersom der ikke findes EU-retlige bestemmelser om krav på erstatning til købere af et sådant køretøj for skader forårsaget af den forbudte manipulationsanordning, som køretøjet er udstyret med, tilkommer det den enkelte medlemsstat at fastsætte sådanne regler.

99 Når dette er sagt, er de af medlemsstaterne fastsatte regler, som gør det umuligt eller uforholdsmæssigt vanskeligt for køberen af et motorkøretøj i praksis at opnå en passende erstatning for den skade, som vedkommende er blevet påført ved køretøjsfabrikantens tilsidesættelse af forbuddet i den nævnte artikel 5, stk. 2, i overensstemmelse med den retspraksis, der er nævnt i denne doms præmis 68, i strid med effektivitetsprincippet.

100 Med dette forbehold skal det bemærkes, at de nationale domstole med føje kan påse, at beskyttelsen af de rettigheder, som Unionens retsorden tilsikrer, herunder retten for erhververen af et motorkøretøj til en passende erstatning for den skade, som vedkommende er blevet påført ved køretøjsfabrikantens tilsidesættelse af forbuddet i artikel 5, stk. 2, i forordning nr. 715/2007, ikke indebærer en ugrundet berigelse (jf. i denne retning dom Mercedes-Benz Group-dommen, præmis 94 og den deri nævnte retspraksis).

101 Det tilkommer således den forelæggende ret at efterprøve, om modregningen af fordelen for den pågældende køber opnået ved at benytte køretøjerne, eller i denne sag, om modregningen af fordelen opnået ved den faktiske benyttelse af de i hovedsagen omhandlede køretøjer sikrer de pågældende købere en passende erstatning, for så vidt som det er godtgjort, at de pågældende købere har lidt en skade i tilknytning til, at der i disse køretøjer var installeret ulovlige manipulationsanordninger som omhandlet i denne artikel 5, stk. 2 (jf. i denne retning Mercedes-Benz Group-dommen, præmis 95).

102 I denne sammenhæng kan den omstændighed, at en medlemsstat har knyttet en forbindelse mellem købsprisen for et sådant køretøj og erstatningsbeløbet for at genoprette den skade, der er lidt af erhververen af det pågældende køretøj, ikke anses for at være i strid med EU-retten, idet vurderingen af omfanget af dette tab, der bl.a. opstår ved risikoen for, at dette køretøj ikke kan registreres, sælges eller tages i brug, er forbundet med købsprisen.

103 Det fremgår i denne henseende af forelæggelsesafgørelsen, at omfanget af erstatningen for skaden i overensstemmelse med den retspraksis, der følger af dommen fra Bundesgerichtshof (forbundsdomstol), tilkommer den ret, der påkender sagens realitet, men ikke kan være lavere end 5% af denne købspris uden at være højere end 15% af denne pris af proportionalitetshensyn.

104 I overensstemmelse med den praksis fra Domstolen, der er nævnt i denne doms præmis 66, kan en medlemsstats fastlæggelse af en sådan grænse for godtgørelsen, der består af en minimumsprocentsats og en maksimumsprocentsats for købsprisen, med henblik på at fastsætte størrelsen af en passende erstatning, som erhververen af det pågældende køretøj skal have krav på, principielt heller ikke anses for at være i strid med EU-retten, forudsat at denne grænse ikke fører til en utilstrækkelig erstatning for den skade, der er lidt af erhververen af et køretøj, der er udstyret med en manipulationsanordning.

105 I det foreliggende tilfælde skal det fastslås, at CM har nedlagt påstand om betaling af et beløb, der udgør 20% af købsprisen, eller alternativt mindst 15% af denne pris, mens DS har krævet betaling af et erstatningsbeløb efter den forelæggende rets skøn, dog ikke lavere end 15% af købsprisen.

106 Det påhviler den forelæggende ret at efterprøve, om den i denne doms præmis 103 omhandlede grænse for godtgørelsen, gør det umuligt eller uforholdsmæssigt vanskeligt for CM og DS i praksis at opnå en passende erstatning for den lidte skade.

107 Henset til samtlige ovenstående betragtninger skal det tredje spørgsmål besvares med, at EU-retten skal fortolkes således, at den ikke er til hinder for dels, at et beløb svarende til fordelen opnået ved at bruge et køretøj, der er udstyret med en forbudt manipulationsanordning som omhandlet i artikel 5, stk. 2, i forordning nr. 715/2007, modregnes i erstatningsbeløbet til erhververen af et køretøj, som har lidt skade som følge af denne anordning, og dels en begrænsning af denne erstatning til et beløb, der udgør 15% af købsprisen for køretøjet, forudsat at den nævnte erstatning udgør en passende erstatning for den lidte skade.

Sagsomkostninger

108 Da sagens behandling i forhold til hovedsagens parter udgør et led i den sag, der verserer for den forelæggende ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagsomkostningerne. Bortset fra nævnte parters udgifter kan de udgifter, som er afholdt i forbindelse med afgivelse af indlæg for Domstolen, ikke erstattes.

På grundlag af disse præmisser kender Domstolen (Femte Afdeling) for ret:

1) **Artikel 18, stk. 1, artikel 26, stk. 1, og artikel 46 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (rammedirektivet), som ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 385/2009 af 7. maj 2009, sammenholdt med**

artikel 5, stk. 2, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), [og] om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer

skal fortolkes således, at

disse bestemmelser i forbindelse med et søgsmål anlagt af køberen af et motorkøretøj med påstand om erstatning for skade, der er forvoldt ved en forbudt manipulationsanordning i dette køretøj som omhandlet i denne artikel 5, stk. 2, er til hinder for, at køretøjsfabrikanten som en ansvarsfritagelsesgrund i denne forbindelse kan påberåbe sig tilstedeværelsen af en uundgåelig vildfarelse med hensyn til denne manipulationsanordnings ulovlighed, som skyldes, at den kompetente nationale myndighed har udstedt en EF-typegodkendelse for den nævnte anordning eller det køretøj, der er udstyret med denne, eller at denne myndighed ved relevant forespørgsel herom fra denne fabrikant ville have bekræftet denne køretøjsfabrikants retlige vurdering om den pågældende manipulationsanordnings angivelige lovlighed.

2) **Artikel 4, stk. 1, og artikel 5, stk. 2, i forordning nr. 715/2007 samt artikel 10, stk. 1, i Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 af 18. juli 2008 om gennemførelse og ændring af forordning nr. 715/2007, som ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 566/2011 af 8. juli 2011**

skal fortolkes således, at

disse bestemmelser kræver, at erhververen af et køretøj har ret til erstatning i forhold til bilfabrikanten, såfremt denne erhverver har lidt skade som følge af en forbudt manipulationsanordning som omhandlet i denne artikel 5, stk. 2, der efter EF-typegodkendelsen af dette køretøj er blevet installeret af denne fabrikant ved hjælp af en softwareopdatering.

3) **EU-retten skal fortolkes således, at den ikke er til hinder for dels, at et beløb svarende til fordelen opnået ved at bruge et køretøj, der er udstyret med en forbudt manipulationsanordning som omhandlet i artikel 5, stk. 2, i forordning nr. 715/2007, modregnes i erstatningsbeløbet til erhververen af et køretøj, som har lidt skade som følge af denne anordning, og dels en begrænsning af denne erstatning til et beløb, der udgør 15% af købsprisen for køretøjet, forudsat at den nævnte erstatning udgør en passende erstatning for den lidte skade.**

Underskrifter