



Oslo, 27.05.2026

Ansvarlig advokat/counsel in charge:
Hans P. Bjerke

Vår ref.:

PROSESSKRIV
TIL
BORGARTING LAGMANNSRETT

Ankende part: Gruppen v/Dag Arne Kvamme
Vemmelsvikvegen 47
6713 Almenningen

Prosessfullmektig: Advokat Hans P. Bjerke
Bjerke Lowzow von Ahnen Advokatfirma AS
Kristian Augusts gate 3
0164 Oslo

Ankemotpart nr. 1: Harald A. Møller AS
Postboks 6671 Etterstad,
0609 Oslo

Prosessfullmektig: Advokat Kjetil Haare Johansen
Advokatfirma DLA Piper Norway DA
Postboks 1364 Vika,
0114 Oslo

Ankemotpart nr. 2: Volkswagen AG
KGL, Rechtswesen,
Brieffach 1884
D38436 Wolfsburg,
Tyskland

Prosessfullmektig: Advokat Henning Harborg
Advokatfirmaet Thommessen AS
Postboks 1484 Vika,
0116 Oslo

Sak nr. : Borgarting Lagmannsretts sak 26-082947ASK-BORG/04

Saken gjelder: Spørsmål om gruppesøksmål skal fremmes, jfr. tvistel. § 35-4

Det vises til rettens brev av 19. mai 2026 til advokat Sverre Hernæs der de ankende part ble gitt frist til 27. mai 2026 til å inngi merknader til den videre behandlingen av sakene.

1. Ny prosessfullmektig for ankende part

Undertegnede melder seg herved som ny prosessfullmektig for de ankende part.

2. De dominerende sider av saken

Ankende part anfører at fellesspørsmål utgjør de dominerende sidene av saken, i.e. spørsmål om grunnlag for prisavslag/erstatning og utmåling av prisavslag/erstatning. Som det fremgår av tingrettens og lagmannsrettens avvisningskjennelser er dette forhold som *har «samme eller vesentlig likt faktisk og rettslig grunnlag»*, jfr. tvl. § 35-2, første ledd a. Dette er de dominerende sider av saken som er felles for samtlige gruppemedlemmer.

De dominerende faktiske og rettslige sider av sakene er ikke bare vesentlig like, men utgjør i realiteten identiske forhold:

- Samtlige kjøretøy har samme motortype (EA189).
- Samtlige kjøretøy ble utstyrt med identisk utslippsmanipulerende programvare – den samme koden, utviklet sentralt av Volkswagen AG, installert i samtlige berørte kjøretøy uavhengig av merke, modell eller leveringstidspunkt.
- Samtlige kjøretøy ble søkt utbedret ved bruk av identisk programvareoppdatering.
- Det rettslige og faktiske spørsmålet er om kjøretøyene, som var utrustet med samme motortype, var beheftet med en mangel da de ble solgt og om mangelen er utbedret ved en etterfølgende programvareoppdatering.
- Om den opprinnelige mangelen og/eller den etterfølgende programvareoppdateringen gir grunnlag for prisavslag og/eller erstatning.

Ankemotpartenes anførsel om foreldelse og utmåling av prisavslag/erstatning har innslag av individuelle spørsmål m.h.t. tidspunkt for når de enkelte gruppemedlemmer fikk eller burde ha

skaffet seg kunnskap om sine fordringer og de ansvarlige, jfr. foreldesl. § 10, 1. ledd og verditap for ulike bilmodeller. Det er særlig reist spørsmål om gruppedeltakere bistått av Dag Rune Flåten må identifiseres med ham for så vidt gjelder hans kunnskap om gruppedeltakernes krav og de ansvarlige, jfr. foreldesl. § 10, 1. ledd. Dette er problemstillinger som kun gjelder de gruppedeltakere som er bistått av Flåten og som står i en særstilling i forhold til øvrige gruppedeltakere. Fellesspørsmål for forbrukere bistått av Flåten er om disse forbrukerne må identifiseres med Flåten m.h.t. hans kunnskap og hvilken relevant kunnskap Flåten hadde m.h.t. til de krav som fremmes i gruppesøksmålet, i.e. krav i relasjon til programvareoppdateringen som angivelig skulle utbedre den opprinnelige mangelen. Hans kunnskap m.h.t. den opprinnelige mangelen og hans bistand til forbrukere vedr. den opprinnelige mangelen blir således irrelevant. Kravene som fremmes springer ut av den mangelfulle programvareoppdateringen.

At mangelfull programvareoppdatering for biler kan utgjøre et separat erstatningsbetingende mislighold som oppstår på leveringstidspunktet for programvaren er fastslått i LB-23-154128 (Tesla).

Det var alminnelig antatt at programvareoppdateringen ville reparere manglene ved bilene. Det vises i denne henseende til at finansminister Jensens svar på spørsmål fra stortingsrepresentant Holmås den 2. januar 2017 ga uttrykk for at manglene var eller ville bli utbedret.

Bilag nr. 1: Svar fra finansminister Jensen til stortingsrepresentant Holmås, datert 2. januar 2017

At programvareoppdateringen fra Volkswagen AG likevel var utilstrekkelig, ble offentlig kjent den 14. juli 2022 ved kunngjøringen av EU-domstolens dom i sak nr. C-134/20. Fristavbrytende stevning i gruppesøksmål ble inngitt 14. juli 2023. Gruppesøksmålet ble stadfestet avvist ved Høyesteretts ankeutvalgs kjennelse av 22. november 2024, HR-2024-2147-U, jfr. note 4 i Høyesteretts ankeutvalgs kjennelse av 12. mai 2026. Stevning i nærværende gruppesøksmål ble inngitt den 20. desember 2024, i.e. innen fristen i foreldesloven § 15a. Kravene er således ikke foreldet. Hverken forbrukerne eller Flåten hadde kunnskap om at den opprinnelige mangelen ikke ble tilfredsstillende utbedret ved programvareoppdateringen før EU-domstolens dom av 14. juli 2022 ble kjent. Dette er fellesspørsmål som gjelder alle gruppedeltakere.

Både tingretten og lagmannsretten ga uttrykk for at tilleggsfristen etter foreldesl. § 10 for gruppedeltakere som er ordinære forbrukere, som utgangspunkt, først begynte å løpe ved EU-domstolens avgjørelse, i.e. 14 juli 2022, jfr. note 15 i Høyesteretts ankeutvalgs kjennelse. Foreldesfristens utgangspunkt er fellesspørsmål for alle gruppedeltakerne som ikke har vært

bistått av Flåten. For gruppemedlemmer som har vært bistått at Flåten blir det spørsmål om dette utgangspunktet må fravikes p.g.a. identifikasjon mellom disse gruppemedlemmene og Flåten og i så fall om Flåten fikk kunnskap om den mangelfulle utbedringen før kunngjøringen av EU-domstolens dom den 14.juli 2022.

Gruppemedlemmer bistått av Flåten kan identifiseres og eventuelle særspørsmål relatert disse gruppemedlemmene kan behandles særskilt ved at de inngår i en undergruppe eller ved at saken deles slik at det forhandles særskilt om foreldelsespørsmålet for disse gruppemedlemmene, jfr. tvl. § 35-10, 2. ledd og 35-11, 2. ledd. Forarbeidene til tvl. § 35-11, 2. ledd nevner uttrykkelig at foreldelsesinnsigelser mot enkelte gruppemedlemmer som et typisk anvendelsesområde for § 35-11, 2. ledd, jfr. NOU 2001: 32 B side 996.

Med unntak av spørsmålet om foreldelse for gruppemedlemmer representert av Flåten, har gruppemedlemmenes krav «*samme eller vesentlig likt faktisk og rettslig grunnlag*», jfr. tvl. § 35-2 (1) a. De dominerende sidene av saken gjelder således fellesspørsmål og de særskilte spørsmål som oppstår for enkelte gruppemedlemmer som følge av deres tilknytning til Flåten kan løses ved opprettelse av en undergruppe eller ved deling av sakene slik at det forhandles særskilt om disse spørsmålene. Det er således grunnlag for å fremme gruppesøksmålene til tross for at foreldesspørsmålene ikke nødvendigvis vil være helt sammenfallende for alle gruppemedlemmene.

At verditapet kan variere for ulike bilmodeller kan avhjelpes ved bruk av undergrupper for utmåling av prisavslaget/erstatningen for den enkelte bilmodell evt. ved at prisavslaget/erstatningen fastsettes til en prosentsats av nybilverdi for alle bilmodellene evt. som et fast beløp per bil uavhengig av modell eller, som det ble gjort i LB-23-154128 (Tesla), uavhengig av om bilene var kjøpt nye eller brukte. At prisavslaget/erstatningens størrelse vil kunne variere avhengig av bilmodell hindrer således ikke at gruppesøksmålene fremmes. Dersom prisavslaget/erstatningen fastsettes til et bestemt beløp per bil blir det heller ikke behov for undergrupper m.h.t. utmålingen. Dette ligger innenfor påstanden om utmåling etter rettens skjønn.

De dominerende rettslige og faktiske sidene av sakene er felles, i.e. de faktiske og rettslige grunnlagene for prisavslag/erstatning. Ved deling av sakene og/eller ved bruk av undergrupper for behandling av særspørsmål om foreldelse og utmåling av prisavslag/erstatning er saken egnet for gruppesøksmål.

3. Det EØS-rettslige effektivitetsprinsippet

Høyesteretts ankeutvalg har påpekt at lagmannsretten må ta stilling til om avvisning av gruppesøksmålene «vil gjøre det uforholdsmessig vanskelig for forbrukerne å håndheve sine EØS-rettigheter». Lagmannsretten må således ta stilling til om en eventuell avvisning av gruppesøksmålene vil være i strid med det EØS-rettslige effektivitetsprinsippet.

Det EU-rettslige effektivitetsprinsippet, som tilsvarer det EØS-rettslige effektivitetsprinsippet, er beskrevet som følger i EU-domstolens dom i C-666/23 note 67 og 68, datert 1. august 2025. Notene har følgende ordlyd:

67. In the absence of provisions of EU law governing the detailed rules under which purchasers of such a vehicle may obtain compensation, it is for each Member State to determine those rules (see, to that effect, the judgment in Mercedes-Benz Group, paragraph 92).

68. That being said, national legislation which makes it, in practice, impossible or excessively difficult for the purchaser of a motor vehicle to obtain adequate compensation for the loss or damage caused to him or her by the infringement, by the manufacturer of that vehicle, of the prohibition laid down in Article 5(2) of that regulation would not be compatible with the principle of effectiveness (the judgment in Mercedes-Benz Group, paragraph 93).

Effektivitetsprinsippet er videre omtalt i EU-kommisjonens brev til Dag Rune Flåten, datert 25. februar 2026.

Bilag nr. 2: Brev fra EU-kommisjonen til Dag Rune Flåten, datert 25. februar 2026

Hovedformålet med effektivitetsprinsippet er å sørge for at det ikke skal være uforholdsmessig byrdefullt for forbrukere å fremme sine krav. Dette stiller krav til nasjonal lovgivning, praktisering av lovgivningen og er et tolkningsmoment ved anvendelsen av gruppesøksmålsreglene.

Dersom gruppesøksmål ikke tillates fremmet i saker der tusner av forbrukere har like eller i det vesentlige like krav, vil effektivitetsprinsippet bli krenket ved at forbrukerne i så fall henvises til en langt mer byrdefull individuell forfølgning av sine krav.

Forholdsmessighetsvurderingen må ta utgangspunkt i at gruppe medlemmene er ordinære forbrukere, at det vil være byrdefullt for dem å forfølge sine krav individuelt for domstolene og vurdere hvilke alternativer som finnes til gruppesøksmål. Deretter må retten vurdere om eventuelle



alternativer til gruppesøksmål vil medføre at det blir det uforholdsmessig vanskelig for forbrukerne å håndheve sine EØS-rettigheter.

Norske forbrukermyndigheter har ikke vist interesse for å fremme forbrukernes interesser mot Volkswagen AS og Harald A Møller AS. Forbrukermyndighetene har snarere motarbeidet forbrukernes interesser ved å fraråde deltakelse i gruppesøksmål. Klage til forbrukermyndighetene er derfor ikke et reelt alternativ for grupped medlemmene.

Forbrukerne har i realiteten to muligheter for å fremme sine krav, enten gjennom deltakelse i et gruppesøksmål eller innlede individuelle søksmål som kan forenes til felles behandling.

Deltagelse i gruppesøksmål vil være klart det mest hensiktsmessige for forbrukerne. Det er grupperepresentantene som deltar aktivt i prosessene og som bærer alle byrdene ved prosessen samt bærer risikoen for omkostningsansvar overfor motpartene. Forbrukerne er kun passive deltakere i egenskap av grupped medlemmer og deres ansvar overfor grupperepresentanten blir fordelt mellom grupped medlemmene slik at den enkelte får en langt lavere økonomisk eksponering enn ved individuelle søksmål.

Dersom gruppesøksmålene avvises er forbrukerne henvist til å forfølge sine krav individuelt gjennom en ordinær domstolsprosess hvor hver enkelt forbruker står som saksøker. For den enkelte forbruker vil dette være langt mer byrdefullt enn å delta i et gruppesøksmål som grupped medlem. Subjektiv kumulasjon vil avhjelpe noe, men for den enkelte forbruker vil individuelle søksmål kunne fremstå som uforholdsmessig byrdefullt. De må utarbeide individuelle forliksklager og stevninger, dekke rettsgebyrer, møte og avgi forklaring i retten og bærer individuelt risikoen for saksomkostningsansvar. For mange forbrukere kan dette fremstå som så byrdefullt at de velger ikke å forfølge sine krav.

Flåten har representert flere hundre grupped medlemmer. I tillegg må det forventes påmeldt grupped medlemmer som ikke har vært representert av Flåten, slik at gruppene kan komme til å omfatte tusener av grupped medlemmer. Det er ikke hensiktsmessig at disse forbrukerne henvises til individuell forfølging av sine krav. Dersom gruppesøksmålene ikke fremmes, vil det bli *«uforholdsmessig vanskelig for forbrukerne å håndheve sine EØS-rettigheter»* slik at det EØS-rettslige effektivitetsprinsippet blir tilsidesatt.

4. Saksomkostninger



Ankende part krever tilkjent saksomkostninger for lagmannsretten. Saksomkostningsoppgave vedlegges.

Bilag nr. 3: Saksomkostningsoppgave for sak 26-082947ASK-BORG/04, datert 27. mai 2026

5. Påstand

Det nedlegges slik

PÅSTAND

1. Sak 24-200566TVI-TOSL/01 fremmes som gruppesøksmål.
2. Volkswagen AG dømmes til å betale sakskostnader for Oslo tingretts og Borgarting lagmannsretts behandling av avvisningsspørsmålet til Dag Arne Kvamme
3. Harald A Møller AS dømmes til å betale sakskostnader for Borgarting lagmannsretts behandling av avvisningsspørsmålet til Dag Arne Kvamme

Hans P. Bjerke
advokat

Dette prosesskriv lastes opp i aktørportalen.