

**Sag C-138/20**

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

**Dato for indlevering:**

13. marts 2020

**Forelæggende ret:**

Landgericht Stuttgart (Tyskland)

**Afgørelse af:**

13. marts 2020

**Sagsøger:**

O.

**Sagsøgt:**

P.

---

**Hovedsagens genstand**

Lovligheden af manipulationsanordninger i motorkøretøjer

**Genstand og retsgrundlag for forelæggelsen**

Fortolkning af EU-retten, artikel 267 TEUF

**Præjudicielle spørgsmål**

**1. Fortolkning af begrebet »manipulationsanordning«**

1-1: *Skal artikel 3, nr. 10), i forordning (EF) nr. 715/2007 fortolkes og anvendes således, at begrebet »anordning« kun omfatter udelukkende mekaniske elementer i form af en fysisk genstand?*

*Såfremt spørgsmål 1-1 besvares benægtende:*

1-2: Skal **artikel 3, nr. 10**), i forordning (EF) nr. 715/2007 fortolkes og anvendes således, at emissionsbegrænsningssystemet kun omfatter systemet til rensning af udstødningsgas, som er placeret efter motoren (f.eks. i form af dieseloxiderationskatalysatorer, dieselpartikelfilter eller -filtre, DeNO<sub>x</sub>-katalysatorer)?

1-3: Skal **artikel 3, nr. 10**), i forordning (EF) nr. 715/2007 fortolkes og anvendes således, at emissionsbegrænsningssystemet omfatter såvel motorinterne som motoreksterne foranstaltninger til at begrænse emissionen?

## 2. Fortolkning af begrebet »normal brug«

2-1: Skal **artikel 5, stk. 1**, i forordning (EF) nr. 715/2007 fortolkes og anvendes således, at begrebet »normal brug« kun betegner kørselsbetingelser i NEDC-cyklussen?

Såfremt spørgsmål 2-1 besvares benægtende:

2-2: Skal **artikel 4, stk. 1, andet afsnit, sammenholdt med artikel 5, stk. 1**, i forordning (EF) nr. 715/2007 fortolkes og anvendes således, at fabrikanterne skal sikre, at de grænseværdier, der er fastlagt i bilag I til forordningen, også overholdes i daglig brug?

Såfremt spørgsmål 2-2 besvares bekræftende:

2-3: Skal **artikel 5, stk. 1**, i forordning (EF) [nr. 715/2007] fortolkes og anvendes således, at begrebet »normal brug« betegner de faktiske kørselsbetingelser i daglig brug?

Såfremt spørgsmål 2-3 besvares benægtende:

2-4: Skal **artikel 5, stk. 1**, i forordning (EF) [nr. 715/2007] fortolkes og anvendes således, at begrebet »normal brug« betegner de faktiske kørselsbetingelser i daglig brug, idet en gennemsnitlig hastighed på 33,6 km/t og en tophastighed på 120,00 km/t lægges til grund?

## 3. Lovligheden af temperaturafhængige strategier til at begrænse emissionen

3-1: Skal **artikel 5, stk. 1**, i forordning (EF) nr. 715/2007 fortolkes og anvendes således, at det er ulovligt at udstyre et køretøj med komponenter, som med sandsynlighed påvirker emissionsegenskaberne, og som er konstrueret således, at den andel af udstødningsgassen, som føres tilbage, reguleres på en sådan måde, at et lavt emissionsniveau kun er sikret mellem 20 og 30 grader Celsius og uden for dette temperaturvindue gradvist reduceres?

Såfremt spørgsmål 3-1 besvares benægtende:

- 3-2: Skal **artikel 5, stk. 2**, i forordning (EF) nr. 715/2007 fortolkes og anvendes således, at en manipulationsanordning er ulovlig, selv om den arbejder fortløbende uden for temperaturvinduet mellem 20 og 30 grader Celcius for at beskytte motoren, og dette medfører en væsentlig reduktion af den andel af udstødningsgassen, som føres tilbage?

#### 4. Fortolkning af begrebet »nødvendig« som anvendt i forbindelse med undtagelseskriteriet

- 4-1: Skal **artikel 5, stk. 2, andet punktum, litra a**), i forordning (EF) nr. 715/2007 fortolkes og anvendes således, at det kun er nødvendigt at anvende manipulationsanordninger som omhandlet i bestemmelsen, hvis det heller ikke ved anvendelse af den førende teknologi, der var til rådighed på tidspunktet for opnåelsen af typegodkendelsen for den pågældende køretøjsmodel, var muligt at beskytte motoren mod beskadigelse eller havari og sikre køretøjets driftssikkerhed?

Såfremt spørgsmål 4-1 besvares benægtende:

- 4-2: Skal **artikel 5, stk. 2, andet punktum, litra a**), i forordning (EF) [nr. 715/2007] fortolkes og anvendes således, at det ikke er nødvendigt at anvende manipulationsanordninger som omhandlet i bestemmelsen, hvis de parametre, der er indkodet i motorstyringen, er valgt således, at rensningen af udstødningsgassen som følge af den fastlagte temperaturafhængighed på grund af de normalt forventelige temperaturer ikke aktiveres eller kun aktiveres i begrænset omfang i den største del af året?

#### 5. Fortolkning af begrebet »beskadigelse« som anvendt i forbindelse med undtagelseskriteriet

- 5-1: Skal **artikel 5, stk. 2, andet punktum, litra a**), i forordning (EF) nr. 715/2007 fortolkes og anvendes således, at det kun er motoren, der skal beskyttes mod beskadigelse?

- 5-2: Skal **artikel 5, stk. 2, andet punktum, litra a**), i forordning (EF) nr. 715/2007 fortolkes og anvendes således, at der ikke foreligger beskadigelse, hvis såkaldte sliddele (f.eks. EGR-ventilen) er berørt?

- 5-3: Skal **artikel 5, stk. 2, andet punktum, litra a**), i forordning (EF) nr. 715/2007 fortolkes og anvendes således, at også andre komponenter i køretøjet, navnlig de komponenter i udstødningssystemet, der er placeret efter motoren, skal beskyttes mod beskadigelse eller havari?

#### 6. Retsvirkninger og sanktioner som følge af overtrædelse af EU-retten

6-1: *Skal artikel 4, stk. 1, andet afsnit, artikel 4, stk. 2, andet afsnit, artikel 5, stk. 1 og 2, samt artikel 13 i forordning (EF) nr. 715/2007 fortolkes og anvendes således, at de i det mindste også beskytter formuen for køberen af et køretøj, som ikke opfylder kravene i forordning (EF) nr. 715/2007?*

*Såfremt spørgsmål 6-1 besvares benægtende:*

6-2: *Skal artikel 4, stk. 1, andet afsnit, artikel 4, stk. 2, andet afsnit, artikel 5, stk. 1 og 2, samt artikel 13 i forordning (EF) nr. 715/2007 fortolkes og anvendes således, at medlemsstaterne skal fastsætte en sanktionsmekanisme, som af hensyn til princippet om effct utile giver køberne af køretøjerne ret til at anlægge sag med henblik på håndhævelse af den markedsregulerende EU-lovgivning?*

6-3: *Skal artikel 18, stk. 1, og artikel 26, stk. 1, i direktiv 2007/46/EF fortolkes og anvendes således, at fabrikanten tilsidesætter sin pligt til at udstede en gyldig typeattest i henhold til artikel 18, stk. 1, i direktiv 2007/46/EF, hvis han har monteret en ulovlig manipulationsanordning som omhandlet i artikel 5, stk. 2, i forordning (EF) nr. 715/2007 i køretøjet, og at markedsføringen af et sådant køretøj er i strid med forbuddet mod at sælge køretøjet uden gyldig typeattest som omhandlet i artikel 26, stk. 1, i direktiv 2007/46/EF?*

6-4: *Er det hensigten og formålet med forordning (EF) nr. 715/2007 og direktiv 2007/46/EF, at grænseværdierne, der er fastlagt i bilag I til forordning (EF) nr. 715/2007, henholdsvis typeattesten som omhandlet i artikel 18, stk. 1, i direktiv 2007/46/EF, sammenholdt med forordning (EF) nr. 385/2009, stifter rettigheder til beskyttelse af køber, således at overtrædelse af de kvalitetsbegrundende grænseværdier i forordningen, henholdsvis af godkendelsesreglerne, EU-retligt forbyder en modregning af fordele ved brug ved tilbagelevering af køretøjet til fabrikanten?*

### **Anførte EU-retlige bestemmelser**

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer (EUT 2007, L 171, s. 1)

Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 af 18. juli 2008 om gennemførelse og ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 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 2008, L 199, s. 1)

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 (Rammedirektiv) (EUT 2007, L 263, s. 1)

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)

### **Anførte nationale bestemmelser**

Bürgerliches Gesetzbuch (borgerlig lovbog, herefter: »BGB«), §§ 823 og 826

Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (bekendtgørelse om EF-godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, herefter »EG-FGV«) §§ 6 og 27

### **Kort fremstilling af de faktiske omstændigheder og retsforhandlingerne i hovedsagen**

- 1 Sagsøgeren købte den 30. maj 2012 en ny bil »Porsche Cayenne Diesel Tiptronic« af sagsøgte, en tysk bilfabrikant, til en bruttokøbspris af 71 156,66 EUR. Dette køretøj opfylder ifølge sagsøgtes oplysninger betingelserne for indplacering i forureningsstandard »Euro 5« for dieselskøretøjer. Tvisten mellem parterne drejer sig om, hvorvidt dette faktisk er tilfældet.
- 2 Sagsøgeren er nu nået til den opfattelse, at en styringssoftware i køretøjet, som griber ind i rensningen af udstødningsgassen afhængigt af temperaturen, udgør en ulovlig manipulationsanordning som omhandlet i forordning (EF) nr. 715/2007. Han opfordrede derfor sagsøgte til at tilbageføre købsaftalen inden den 14. februar 2019, hvilket sagsøgte imidlertid afviste.
- 3 Det er uomtvistet, at sagsøgte anvender en såkaldt »innermotorische Abgasrückführung« (intern motorforanstaltning til tilbageførsel af udstødningsgassen). For at reducere den nitrogenoxidudstødning, der opstår i motorens brændkammer, bliver en del af udstødningsgassen ført tilbage i motorens indsugningssystem og indgår på ny i forbrændingen. Tilbageførslen af udstødningsgassen udfolder imidlertid kun sin fulde virkning inden for et temperaturvindue mellem 20 og 30 grader Celsius (såkaldt »termovindue«). Ved køligere udendørstemperaturer reduceres den eller kobles helt fra.
- 4 Kraftfahrt-Bundesamt (den tyske myndighed for motorkøretøjer) har hidtil ikke anordnet tilbagekaldelse af det omtvistede køretøj eller køretøjer af samme type.

### De væsentligste argumenter, der anføres af hovedsagens parter

- 5 Sagsøgeren er af den opfattelse, at det principielt er ulovligt at anvende et termovindue. Sagsøgte anvender en software, som ikke er i overensstemmelse med artikel 5, stk. 2, første punktum, i forordning nr. 715/2007, og som afhængigt af den omgivende temperatur styrer tilbageførslen af udstødningsgassen i motoren og effektiviteten af denne. Derved ændres funktionen af en del af emissionsbegrænsningssystemet som omhandlet i denne forordnings artikel 3, nr. 10), hvorved emissionsbegrænsningssystemets effektivitet forringes under betingelser, som rimeligvis må forventes ved normal brug af køretøjet.
- 6 Grænseværdierne for emissionen, som er fastlagt i bilag I til forordning nr. 715/2007, skal ikke kun overholdes i forbindelse med New European Drive Cycle («NEDC»), men også ved normale brugsbetingelser, dvs. i daglig brug.
- 7 Sagsøgte bestrider ikke, at der anvendes en manipulationsanordning, men anser denne for at være lovlig i henhold til artikel 5, stk. 2, andet punktum, i forordning nr. 715/2007. Ifølge denne bestemmelse må en fabrikant træffe foranstaltninger til at forebygge eventuelle skader på komponenter. I det foreliggende tilfælde er det nødvendigt at reducere tilbageførslen af udstødningsgassen afhængigt af den omgivende temperatur, da det kun på denne måde er muligt at forebygge tilsodning af dieselmotoren.
- 8 I øvrigt er det uden betydning, hvilke emissionsegenskaber køretøjet har i daglig brug. Euro-standardernes emissionsgrænseværdier er knyttet til meget detaljerede testbetingelser, således at det kun er emissionsegenskaberne under disse betingelser, der er afgørende.

### Kort fremstilling af begrundelsen for forelæggelsen

- 9 Sagsøgeren kan ganske vist ikke længere gøre krav gældende på grundlag af købsaftalen, men muligvis krav på grundlag af »ansvar uden for kontraktforhold«, nemlig for det første i henhold til BGB's § 823, stk. 2, sammenholdt med forordning nr. 715/2007 og/eller med EG-FGV's § 6, stk. 1, og § 27, stk. 1, og for det andet i henhold til BGB's § 826.
- 10 Den forelæggende ret hælder til den opfattelse, at disse krav foreligger. For det første kræver BGB's § 823, stk. 2, en overtrædelse af »en lov, der har til formål at beskytte en anden«. Efter den forelæggende rets opfattelse udgør forordning nr. 715/2007 en sådan beskyttende lov. For det andet foreligger der sandsynligvis også en »urimelig, forsætlig skadevoldelse« som omhandlet i BGB's § 826. Før der kan træffes endelig afgørelse herom, skal det imidlertid afklares, om sagsøgte faktisk anvender en manipulationsanordning, som er ulovlig i henhold til forordning nr. 715/2007. Hvis dette er tilfældet, er den krævede typeattest i henhold til artikel 18 i direktiv 2007/46 ugyldig, hvorved der også foreligger en overtrædelse af EG-FGV, som gennemfører dette direktiv i tysk ret.

- 11 På grund af de tyske domstoles forskellige fortolkningspraksis ved behandlingen af »dieselskandalen« er der tvivl om fortolkningen af forordning nr. 715/2007 og direktiv 2007/46. Denne tvivl kan kun fjernes med en afgørelse fra Domstolen.
- 12 Spørgsmålene til Domstolen er opdelt i seks emneområder.

### **1. Begrebet »manipulationsanordning«**

- 13 På grundlag af ordlyden i artikel 3, nr. 10), i forordning nr. 715/2007 er spørgsmålet for den forelæggende ret, om begrebet »anordning« kun omfatter udelukkende mekaniske elementer i form af en fysisk genstand (spørgsmål 1-1).
- 14 Hvis begrebet anordning skal fortolkes så strengt, er en elektronisk motorstyring og dennes software ikke omfattet af definitionen. Den systematiske kontekst i definitionen, som opremses en række parametre fra personbilers fremdriftssystem, som i dag overvejende – i det mindste også – er underlagt en elektronisk styring, taler entydigt imod en sådan indsnævring til mekanisk-fysiske genstande. Et blik på den engelske sprogversion, hvor der før opremsningen af parametrene tales om »any element of design which senses [...]«, gør det tydeligt, at også designet af softwaren er omfattet.
- 15 Desuden skal det afklares, om begrebet »emissionsbegrænsningssystem«, som anvendes i definitionen af »manipulationsanordningen«, også omfatter strategierne til at begrænse emissionerne på det sted, hvor de opstår, dvs. i motorens brændkammer, ved hjælp af tilbageførsel af udstødningsgassen, eller om det kun betegner det motoreksterne system til rensning af udstødningsgassen i form af dieselpartikelfiltre og nitrogenoxid-reduktionskatalysatorer (spørgsmål 1-2). Forordning nr. 715/2007 indeholder ingen definition af dette begreb.
- 16 Efter den forelæggende rets opfattelse bør der ikke sondres mellem motorinterne og motoreksterne foranstaltninger, da de parametre, der opremses i artikel 3, nr. 10), i forordning nr. 715/2007, alle omfatter tekniske processer, som påvirker emissionernes opståen og reduktion, herunder en entydigt motorintern faktor som »motorens omdrejningstal«.
- 17 Der ses heller ingen særlige holdepunkter for, at begrebet »emissionsbegrænsningssystem« uden legaldefinition skal udskilles fra konteksten i forbindelse med definitionen af »manipulationsanordningen«. Med spørgsmål 1-3 ønsker den forelæggende ret oplyst, om sondringen mellem motorinterne og motoreksterne foranstaltninger er lovlig eller ulovlig set på baggrund af målene med forordning (EF) nr. 715/2007.

### **2. Begrebet »normal brug«**

- 18 Med spørgsmål 2-1 til 2-4 ønsker den forelæggende ret oplyst, om de grænseværdier, der er fastlagt i bilag I til forordning nr. 715/2007, kun gælder i forbindelse med testbetingelserne for »New European Drive Cycle« (ENDC), eller

om de også skal overholdes i hverdagen »ved normal brug« som omhandlet i denne forordnings artikel 5, stk. 1. Desuden skal det afklares, om begrebet »normal brug« omfatter *samlige* faktiske kørselsbetingelser i hverdagen eller kun dem, hvor hastighedsparametrene for NEDC i og uden for byområder overholdes.

- 19 Forordning nr. 715/2007 definerer ikke, hvad der skal forstås ved »normal brug«.
- 20 En fortolkning af ordlyden, også med inddragelse af andre sprogversioner, taler for, at dette begreb på ingen måde kun omfatter de betingelser, der optræder under laboratorieforhold, men derimod de betingelser, der reelt eksisterer, dvs. optræder konkret i trafikken.
- 21 Denne fortolkning støttes af 12. betragtning til forordning nr. 715/2007, hvor det anføres, at »der bør gøres en fortsat indsats [...] for at sikre, at disse grænseværdier svarer til køretøjers aktuelle effekt, når de er i anvendelse«.
- 22 Et andet resultat synes umiddelbart at følge af artikel 3, stk. 6, i forordning nr. 692/2008, hvorefter fabrikanten skal sikre, at resultaterne af emissionsprøvningserne overholder de gældende grænseværdier »under alle specificerede prøvningsbetingelser i denne forordning«. Imidlertid præciseres det i tredje betragtning til forordning nr. 715/2007, at denne forordning indeholder de »grundlæggende bestemmelser om emissioner fra køretøjer, mens de tekniske specifikationer vil blive fastsat ved gennemførelsesforanstaltninger«. Forordning nr. 692/2008 modificerer således ikke de forpligtelser, der påhviler fabrikanten i henhold til forordning nr. 717/2007, men har kun til formål at gennemføre dem. De grænseværdier, der er fastlagt i bilag I til forordning nr. 715/2007, skal følgelig ikke kun overholdes under testprocedurens betingelser, men uafhængigt af temperatur.
- 23 For at sikre en balance mellem de standardiserede måleresultater på rulleprøvestanden og i daglig brug skal der dog efter den forelæggende rets opfattelse tages hensyn til de afgørende parametre for NEDC, uafhængigt af hvilke omgivende temperaturer, der er dominerende, og hvor længe kørslen varer. NEDC består af en bykørselsdel, som gentages fire gange, og en del uden for byområder. Ved begyndelsen af bykørselsdelen startes motoren i kold tilstand (20-30 grader Celcius). Denne del er kendetegnet ved lave hastigheder og deraf følgende lav motorbelastning og lave udstødningsgastemperaturer. Delen uden for byområder repræsenterer med en tophastighed på 120 km/t en hurtigere og mere dynamisk køremåde. Gennemsnitshastigheden ved gennemkørsel af NEDC på en samlet strækning på 11,03 km udgør 33,6 km/t.

### **3. Lovligheden af en temperaturafhængig strategi til at reducere emissionerne**

- 24 Hverken forordning nr. 715/2007 eller forordning nr. 692/2008 indeholder konkrete tekniske krav til udstødningsrensesystemets funktionsmåde. Artikel 5, stk. 2, første punktum, i forordning nr. 715/2007 fastsætter dog et forbud mod manipulationsanordninger, som reducerer emissionsbegrænsningssystemernes

effektivitet. På denne baggrund er spørgsmålet, om en temperaturafhængig emissionsstrategi i form af et »termovindue« er lovlig, og om den overhovedet er omfattet af forbuddet mod manipulationsanordningen. Dette er genstanden for spørgsmål 3-1.

- 25 I denne forbindelse er det nyttigt at kaste et blik på forløberer for artikel 3, nr. 10), i forordning nr. 715/2007. Afsnit 2.16 i bilag I til direktiv 70/220/EØF, som ændret ved direktiv 98/69/EF, indeholder en i vidt omfang identisk definition af manipulationsanordningen. I bilag VII til direktiv 70/220, som ændret ved direktiv 98/69/EF, findes i afsnit 6.1.1 en henvisning om, hvad EU-lovgiver i 1998 forstod ved en »irrationel emissionskontrolstrategi«. Ifølge denne bestemmelse kunne enhver irrationel emissionskontrolstrategi, som resulterer i en nedsættelse af effektiviteten af emissionskontrollsystemet under normal kørsel ved lave temperaturer, der ikke er omfattet af de standardiserede emissionsprøver, betragtes som et nødprogram [o.a.: i den tyske sprogversion anvendes udtrykket »Abschalteinrichtung«, som er oversat med »manipulationsanordning« i bl.a. forordning nr. 715/2007]. Af denne samlede sammenhæng fremgår det efter den forelæggende rets foreløbige opfattelse, at også temperaturstyrede emissionsstrategier principielt var ulovlige allerede længe før udstedelsen af forordning nr. 715/2007.
- 26 I tilfælde af, at Domstolen principielt anser en temperaturafhængig tilbageførsel af udstødningsgassen for lovlig, følger spørgsmål 3-2. Med dette spørgsmål ønsker den forelæggende ret oplyst, om en manipulationsanordning, som af hensyn til beskyttelse af motoren arbejder uafbrudt uden for temperaturvinduet på 20-30 grader Celcius, er lovlig.
- 27 Artikel 5, stk. 2, andet punktum, i forordning nr. 715/2007 fastlægger i litra a)-c) tre grupper af undtagelser fra forbuddet mod at anvende manipulationsanordninger. I henhold til litra a) er det undtagelsesvis tilladt at anvende manipulationsanordninger, hvis »anordningen er nødvendig for at beskytte motoren mod beskadigelse eller havari og for at sikre køretøjets driftssikkerhed«. Litra b) indeholder en yderligere privilegering af anvendelse af en manipulationsanordning, hvis denne »ikke fungerer ud over startfasen«. Endelig er det i henhold til litra c) tilladt at anvende manipulationsanordninger, hvis »anvendelsen af en sådan anordning i stort omfang er medtaget i prøvningsmetoderne for efterprøvning af fordampningsemission og gennemsnitlig udstødningssemission«.
- 28 I modsætning til sagsøgtens opfattelse kan det udledes af disse undtagelsesbestemmelser, navnlig artikel 5, stk. 2, andet punktum, litra b) og c), at anvendelsen af en manipulationsanordning er knyttet til snævert afgrænsede tidsvinduer, nemlig dels motorens startfase, dels prøvningscyklussens betingelser.
- 29 En fortolkning af varianten i litra a), som går ud på, at hensynet til at beskytte motor og komponenter uden tidsmæssig begrænsning er tilstrækkeligt til at bryde forbuddet, kan under hensyntagen til den øvrige relevante EU-lovgivning ikke

begrundes uden modsigelser. De nævnte undtagelseskriterier er også som følge af dokumentationspligten i henhold til artikel 3, stk. 9, i forordning nr. 692/2008 for lave temperaturer omfattet af en tidsmæssig begrænsning. Et termovindue, der går ud over dette, kan derfor ikke være lovligt. I henhold til forordning nr. 692/2008 skal fabrikanterne sikre, at temperaturen i NO<sub>x</sub>-efterbehandlingssystemet senest 400 s efter koldstart ved -7 grader Celsius bliver tilstrækkelig høj til at sikre en effektiv drift, dvs. under overholdelse af grænseværdierne for skadelige stoffer.

- 30 Heraf kan det udledes, at lovgiver entydigt lægger en effektiv emissionsreduktion til grund, også ved lave temperaturer. Hvis man fulgte en anden forståelse, ville lovgivers mål om absolut emissionsreduktion og forbedring af luftkvaliteten ikke blive nået. Dette mål er fastlagt i første betragtning og i fjerde til syvende betragtning til forordning nr. 715/2007.
- 31 I denne forbindelse skal det bemærkes, at den månedlige gennemsnitstemperatur på sagsøgerens bopæl set over hele året ligger under 20 grader Celcius, således at reduktionen af tilbageførslen af udstødningsgassen og dermed indvirkningen på emissionsbegrænsningssystemet udgør reglen og ikke undtagelsen ved driften af det omtvistede køretøj.

***4. Referencepunktet »nødvendig« som omhandlet i artikel 5, stk. 2, andet punktum, litra a), i forordning nr. 715/2007***

- 32 For den forelæggende ret er spørgsmålet, om referencepunktet »nødvendig« i artikel 5, stk. 2, andet punktum, i forordning nr. 715/2007 skal bestemmes konkret og individuelt eller abstrakt og normativt, og hvilken teknisk tilgængelig standard der i sidstnævnte tilfælde finder anvendelse. Dette er genstanden for spørgsmål 4-1.
- 33 Anlægges der en konkret og individuel reference, kan det være tilstrækkeligt for at bekræfte nødvendigheden, at der i forbindelse med en rent teknisk, konkret og individuelt isoleret betragtning af motoren under brugen af et køretøj opstår en situation, som i dette tilfælde gør det nødvendigt, at manipulationsanordningen griber ind. Køretøjsfabrikanten kan i så fald afhængigt af køretøjsmodellen og motorkonfigurationen konkret og individuelt påberåbe sig undtagelseskriteriet. Alt efter det pågældende motoraggregats udviklingsstade kan en ældre motor i så fald opfylde undtagelseskriteriet betydeligt tidligere end eksempelvis en mere effektiv motor.
- 34 Hvis der derimod lægges en abstrakt og normativ reference til grund, er det ikke i sig selv tilstrækkeligt, at der i det konkrete tilfælde optræder tekniske situationer, hvor manipulationsanordningen er nødvendig for at beskytte motoren eller sikre sikker drift; det er desuden nødvendigt under inddragelse af de grunde, der forårsager denne tekniske situation, at disse nødvendigvis foreligger, dvs. generelt er uundgåelige.

- 35 Til fordel for denne standard taler såvel *effet utile*-princippet som første og femte betragtning til forordning nr. 715/2007. Denne forordnings mål er at sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau. Opfyldelse af dette mål kræver, at der ydes en konstant indsats for at begrænse emissionerne fra køretøjer.
- 36 Såfremt Domstolen besvarer spørgsmål 4-1 benægtende, opstår spørgsmålet om, hvor vidtgående manipulationsanordningens begrænsning af rensningen af udstødningsgassen kan være uden at bevæge sig uden for området omfattet af begrebet »nødvendig«.
- 37 Såfremt der kan ske et indgreb i rensningen af udstødningsgassen relativt til temperaturen, må Domstolen fortolke begrebet »nødvendig« mere indgående, navnlig under hensyntagen til de dominerende temperaturforhold i Tyskland og Europa (spørgsmål 4-2).

### **5. Begrebet »beskadigelse«**

- 38 Begrebet »beskadigelse« som omhandlet i artikel 5, stk. 2, andet punktum, i forordning nr. 715/2007 er ikke nærmere defineret i denne forordning. Dermed opstår spørgsmålet, om anvendelse af manipulationsanordninger altid kan begrundes under påberåbelse af at beskytte motoren, hvis køretøjsfabrikanten pålideligt kan redegøre for, at der uden anvendelsen af en sådan anordning er risiko for en eller anden form for beskadigelse af motoren, den være sig nok så lille. Desuden er det tvivlsomt, om også sliddele som f.eks. EGR-ventilen er omfattet af begrebet »beskadigelse«.
- 39 En sammenligning med andre sprogversioner af forordning nr. 715/2007 taler imod et sådant fortolkningsresultat. Eksempelvis er der i den franske version valgt begrebet »dégâts«. Dette betyder ifølge ordbogen *Larousse*: »désordre profond, dommage important causé par quelqu'un ou par quelque chose« [o.a. : indgående forstyrrelse, betydelig skade forårsaget af en person eller en genstand] Efter den forelæggende rets opfattelse følger det heraf, at en bilfabrikant ikke kan påberåbe sig beskyttelse af komponenter alene på grund af risikoen for tilsodning for at begrunde anvendelsen af et termovindue. I denne forbindelse opstår spørgsmålet, om tilsodningsrisikoen ikke også kan reduceres ved hjælp af andre foranstaltninger, f.eks. med hensyn til køretøjets materiale og konstruktion.

### **6. Retsvirkninger og sanktioner som følge af overtrædelse af EU-retten**

- 40 Med hensyn til betingelsen i BGB's § 823, stk. 2, om, at der skal være sket overtrædelse af »en lov, der har til formål at beskytte en anden«, opstår først spørgsmålet, om det hører til formålene med forordning nr. 715/2007 at beskytte formuen for køberen af et køretøj, som ikke opfylder kravene i denne forordning (spørgsmål 6-1). Den forelæggende ret hælder til, at dette spørgsmål skal besvares bekræftende.

- 41 Selv hvis køretøjskøberens formue ikke er direkte beskyttet af denne forordning, udleder den forelæggende ret af Domstolens dom af 17. september 2002, Muñoz og Superior Fruiticola (C-253/00, EU:C:2002:497, præmis 29-31), og af 25. juli 2008, Janecek (C-237/07, EU:C:2008:447, præmis 42), at de strenge betingelser, som tysk retspraksis opstiller for den individuelle karakter, som er bestemmende for retten til at gøre krav gældende i henhold til BGB's § 823, stk. 2, skal sænkes til den af Domstolen fastsatte målestok »berørt«.
- 42 Medlemsstaterne tager nemlig kun højde for EU-bestemmelsernes *effet utile*, hvis de gennemfører en sanktionsmekanisme, hvis gennemslagskraft ikke afhænger af, at en myndighed – i det foreliggende tilfælde Kraftfahrt-Bundesamt (den tyske myndighed for motorkøretøjer) – reagerer på overtrædelser af reglerne, men som markedsaktørerne – i det foreliggende tilfælde køberne af køretøjerne – selv kan sætte i gang ved at anlægge sag ved de civile domstole (jf. spørgsmål 6-2).
- 43 Hvad angår karakteren af individuel beskyttelse i direktiv 2007/46, lægger den forelæggende ret på grundlag af Domstolens dom af 26. februar 1986, Marshall (152/84, EU:C:1986:84, præmis 24), og af 14. juli 1994, Faccini Dori (C-91/92, EU:C:1994:292, præmis 24 ff.), til grund, at der ikke kan udledes rettigheder til fordel for køretøjskøberne direkte af direktiv 2007/46.
- 44 Med spørgsmål 6-3 ønsker den forelæggende ret oplyst, om typeattesten alligevel skal tillægges en karakter af individuel beskyttelse. Denne beskyttelse kan følge af funktionsbeskrivelsen i typeattesten, som findes i bilag IX til direktiv 2007/46 som ændret ved forordning nr. 385/2009. Her hedder det indledningsvis: »Typeattesten er en erklæring, som køretøjsfabrikanten afgiver over for køberen for at forsikre denne om, at det erhvervede køretøj på det tidspunkt, det blev fremstillet, opfyldte den gældende lovgivning i Den Europæiske Union.« Opgaven med at give de nationale myndigheder mulighed for gnidningsløst at registrere køretøjer nævnes først på andenpladsen.
- 45 Desuden skal direktiv 2007/46 med bestemmelserne om godkendelse af køretøjer sikre et højt sikkerheds- og miljøbeskyttelsesniveau. Tilsidesættelse af disse bestemmelser bør ud fra *effet utile*-princippet tilsige, at de berørte tildeles en selvstændig sanktionsmekanisme gennem private søgsmål.
- 46 Det sidste spørgsmål 6-4 drejer sig om et centralt spørgsmål i hovedsagen, nemlig hvorvidt sanktionsvirkningen af forordning nr. 715/2007 henholdsvis hensigten og formålet med direktiv 2007/46 forbyder, at der i forbindelse med nationale erstatningskrav modregnes en godtgørelse for, at køberen har benyttet køretøjet i en vis periode.
- 47 I henhold til artikel 13, stk. 1, andet punktum, i forordning nr. 715/2007 skal sanktionerne være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelserne og have afskrækkende virkning. I den principielle afgørelse, dom af 21. september 1989, Kommissionen mod Grækenland (68/88, EU:C:1989:339, præmis 24), overlod Domstolen sanktionsvalget til medlemsstaterne.

- 48 Efter den forelæggende rets opfattelse tilsiger effektivitetsprincippet, at direkte anvendelig EU-ret og national gennemførelseslovgivning kan håndhæves privatretligt. Domstolen anførte i sin dom af 17. september 2002, *Muñoz og Superior Fruiticola* (C-253/00, EU:C:2002:497, præmis 30), at »det er en betingelse for at sikre den fulde virkning af bestemmelserne vedrørende kvalitetsnormer [...], at det skal være muligt [...] at kræve denne forpligtelse overholdt gennem et civilt søgsmål [...]«.
- 49 Efter den forelæggende rets opfattelse udgør emissionsgrænseværdierne værdiskabende miljøfaktorer. Mange køretøjskøbere er villige til at investere mere kapital for et produkt for derigennem at bidrage til at beskytte miljøet. Egenskaben »miljøvenlighed« er således en objektiv kvalitetsegenskab, som også berører de berørtes retsområde.
- 50 Håndhævelsen af erstatningskrav står kun på papiret og er *de facto* værdiløs, hvis køberne af køretøjerne må acceptere at få modregnet brugsfordele, når retssagen trækker ud. I tilfælde af en forsætlig tilsidesættelse af værdiskabende faktorer, i den foreliggende sag emissionsgrænseværdierne, risikerer erstatningsretten at miste sin præventive funktion, hvis fordele skal modregnes.
- 51 Også i henhold til artikel 46, andet punktum, i direktiv 2007/46 skal sanktioner være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.
- 52 Montering af en ulovlig manipulationsanordning i køretøjer fører ikke kun til, at typegodkendelsen bortfalder, men bevirker også, at der ikke foreligger gyldige typeattester for disse køretøjer. Et køretøj må imidlertid kun sælges, hvis der foreligger en gyldig typeattest for det.
- 53 I forbindelse med spørgsmålet om, hvorvidt køberen af et køretøj uden gyldig typeattest i forbindelse med sit erstatningskrav skal acceptere modregning af brugsfordele, skal der tages hensyn til det princip om erstatning for værdien af anvendelsen, der kan anvendes generelt, og som findes i direktiv 1999/44. Domstolen fastslog i dom af 17. april 2008, *Quelle* (C-404/06, EU:C:2008:231), at dette direktivs artikel 3 er til hinder for national lovgivning, hvorefter sælgeren, såfremt han har solgt en mangelfuld forbrugsvarer, kan kræve erstatning fra forbrugeren for brugen af den mangelfulde vare, indtil denne erstattes med en ny vare.
- 54 Det kan ganske vist indvendes som argument imod at overføre dette princip til den foreliggende sag, at direktiv 2007/46 ikke indeholder en konkret følgebestemmelse, sådan som direktiv 1999/44 gør det i dets artikel 3, stk. 3, hvor der anordnes vederlagsfri afhjælpning eller omlevering. Alligevel forlanger kravet om afskrækkende sanktioner, at national ret anerkender et ansvar, hvis effektivitet ikke begrænses af, at erstatningskravet på grund af en erstatning for værdien af anvendelsen bliver »værdiløst« som følge af procedurens varighed og fabrikantens bevidste forhaling af ydelsen.