

Mål C-138/20

Sammanfattning av begäran om förhandsavgörande enligt artikel 98.1 i domstolens rättegångsregler

Datum för ingivande:

13 mars 2020

Domstol som begär förhandsavgörande:

Landgericht Stuttgart (Tyskland)

Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:

13 mars 2020

Klagande:

O.

Motpart:

P.

Saken i det nationella målet

Fråga om en manipulationsanordning i ett fordon är tillåten

Syfte med och rättslig grund för begäran om förhandsavgörande

Tolkning av unionsrätten, artikel 267 FEUF

Frågor som har hänskjutits för förhandsavgörande

1. Tolkning av begreppet manipulationsanordning

1-1: *Ska artikel 3 punkt 10 i förordning (EG) nr 715/2007 tolkas och tillämpas så, att begreppet "del av konstruktion" endast och uteslutande avser mekaniska komponenter i en fysisk enhet?*

För det fall att fråga 1-1 besvaras nekande:

1-2: Ska **artikel 3 punkt 10** i förordning (EG) nr 715/2007 tolkas och tillämpas så, att systemet för kontroll av utsläpp endast omfattar en avgasreningssystem som monterats längre bak i motor- och avgassystemet (till exempel dieseloxidationskatalysator, dieselpartikelfilter, NO_x-reduktionskatalysator)?

1-3: Ska **artikel 3 punkt 10** i förordning (EG) nr 715/2007 tolkas och tillämpas så, att systemet för kontroll av utsläpp omfattar både motorinterna och motorexterna åtgärder för minskning av utsläpp?

2. **Tolkning av begreppet normal användning**

2-1: Ska **artikel 5.1** i förordning (EG) nr 715/2007 tolkas och tillämpas så, att begreppet "normal användning" endast avser körförhållanden inom ramen för NEDC-testcykeln?

För det fall att fråga 2-1 besvaras nekande:

2-2: Ska **artikel 4.1 andra stycket jämförd med [artikel] 5.1** i förordning (EG) nr 715/2007 tolkas och tillämpas så, att tillverkaren ska garantera att de utsläppsgränser som anges i bilaga I till förordningen iaktas även vid vardagsbruk?

För det fall att fråga 2-2 besvaras jakande:

2-3: Ska **artikel 5.1** i förordning (EG) nr 715/2007 tolkas och tillämpas så, att begreppet "normal användning" avser faktiska vardagliga körförhållanden?

För det fall att fråga 2-3 besvaras nekande:

2-4: Ska **artikel 5.1** i förordning (EG) nr 715/2007 tolkas och tillämpas så, att begreppet "normal användning" avser faktiska vardagliga körförhållanden med utgångspunkt i en genomsnittshastighet på 33,6 km/h och en maximal hastighet på 120,00 km/h?

3. **Huruvida en temperaturberoende strategi för att minska utsläpp är tillåten**

3-1: Ska **artikel 5.1** i förordning (EG) nr 715/2007 tolkas och tillämpas så, att det inte är tillåtet att installera en anordning på ett fordon i vilken en komponent som kan antas påverka fordonets utsläpp är konstruerad på ett sådant sätt att nivån av avgasåterföring regleras så, att [den] endast garanterar ett läge med låga utsläpp mellan 20° och 30°C, vilket gradvis avaktiveras utanför detta temperaturintervall?

För det fall att fråga 3-1 besvaras nekande:

3-2: Ska **artikel 5.2** i förordning (EG) nr 715/2007 tolkas och tillämpas så, att en manipulationsanordning ändå är otillåten, om den fortlöpande arbetar utanför temperaturintervallet mellan 20°C och 30°C för att skydda motorn, vilket medför att avgasåterföringen minskar avsevärt?

4. Tolkning av begreppet **nödvändig**, i den mening som avses i undantagsbestämmelsen

4-1: Ska **artikel 5.2 andra meningen a** i förordning (EG) nr 715/2007 tolkas och tillämpas så, att användningen av en manipulationsanordning ska anses vara **nödvändig**, i den mening som avses i bestämmelsen, om det inte hade varit möjligt att skydda motorn mot skador eller olyckor samt garantera säker körning, även om den senaste tekniken som var tillgänglig för den aktuella fordonsmodellen vid tillfället då typgodkännandet beviljades hade använts?

För det fall att fråga 4-1 besvaras nekande:

4-2: Ska **artikel 5.2 andra meningen a** i förordning (EG) nr 715/2007 tolkas och tillämpas så, att användningen av en manipulationsanordning inte ska anses vara **nödvändig**, i den mening som avses i bestämmelsen, när de inställningar som gjorts i motorkontrollenheten valts på ett sådant sätt att avgasreningen på grund av de temperaturer som angetts, utifrån de temperaturer som normalt förväntas under större delen av året, inte aktiveras eller endast aktiveras i begränsad omfattning?

5. Tolkning av begreppet **skador**, i den mening som avses i undantagsbestämmelsen

5-1: Ska **artikel 5.2 andra meningen a** i förordning (EG) nr 715/2007 tolkas och tillämpas så, att det endast är motorn som ska skyddas mot skador?

5-2: Ska **artikel 5.2 andra meningen a** i förordning (EG) nr 715/2007 tolkas och tillämpas så, att begreppet skador inte omfattar så kallade slitdelar (till exempel EGR-ventilen)?

5-3: Ska **artikel 5.2 andra meningen a** i förordning (EG) nr 715/2007 tolkas och tillämpas så, att även andra komponenter i fordonet, i synnerhet komponenterna längre bak i avgassystemet, ska skyddas mot skador eller olyckor?

6. Rättsverkan av och påföljder vid överträdelse av unionsrätten

6-1: Ska **artikel 4.1 andra stycket, artikel 4.2 andra stycket, artikel 5.1 och 5.2 samt artikel 13** i förordning (EG) nr 715/2007 tolkas och tillämpas så, att de åtminstone även skyddar en bilköparens tillgångar vid köp av

ett fordon som inte uppfyller kriterierna i förordning (EG) nr 715/2007?

För det fall att fråga 6-1 besvaras nekande:

- 6-2: *Ska artikel 4.1 andra stycket, artikel 4.2 andra stycket, artikel 5.1 och 5.2 samt artikel 13 i förordning (EG) nr 715/2007 tolkas och tillämpas så, att medlemsstaterna är skyldiga att med hänsyn till principen om effet utile införa en sanktionsmekanism vilken ger bilköparna möjlighet att väcka talan för att genomföra den marknadsreglerande unionsrätten.*
- 6-3: *Ska artikel 18.1 och [artikel] 26.1 i direktiv 2007/46/EG tolkas och tillämpas så, att tillverkaren åsidosätter sin skyldighet att utfärda ett giltigt intyg om överensstämmelse enligt artikel 18.1 i direktiv 2007/46/EG, om tillverkaren har installerat en otillåten manipulationsanordning, i den mening som avses i artikel 5.2 i förordning (EG) nr 715/2007, och om ibruktagandet av ett sådant fordon strider mot förbudet att sälja fordon som saknar ett giltigt intyg om överensstämmelse enligt artikel 26.1 i direktiv 2007/46/EG?*
- 6-4: *Är ändamålet och syftet med förordning (EG) nr 715/2007 och direktiv 2007/46/EG att gränsvärdena som fastställs i bilaga I till förordning (EG) nr 715/2007 och intyget om överensstämmelse i den mening som avses i artikel 18.1 i direktiv 2007/46/EG jämförd med förordning (EG) nr 385/2009 ska ge upphov till rättigheter till skydd för köparen, vilka innebär att ett åsidosättande av bestämmelserna om gränsvärden i förordningen eller mot bestämmelserna om godkännande – vilka utgör kvalitativa egenskaper hos fordonet – medför att det enligt unionsrätten inte är tillåtet att vid hävning av fordonsköpet göra avdrag för nytta?*

Anförda unionsbestämmelser

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon (EUT L 171, 2007, s. 1)

Kommissionens förordning (EG) nr 692/2008 av den 18 juli 2008 om genomförande och ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon (EUT L 199, 2008, s. 1)

Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa

fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (Ramdirektiv) (EUT L 263, 2007, s. 1)

Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/44/EG av den 25 maj 1999 om vissa aspekter rörande försäljning av konsumentvaror och härmed förknippade garantier (EGT L 171, 1999, s. 12)

Anförda nationella bestämmelser

Bürgerliches Gesetzbuch (civillagen) (nedan kallad BGB), 823 och 826 §§

Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (förordning om EG-godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon) (nedan kallad EG-FGV), 6 och 27 §§

Kortfattad redogörelse för de faktiska omständigheterna och förfarandet i det nationella målet

- 1 Den 20 maj 2012 köpte klaganden ett nytt fordon av typen "Porsche Cayenne Diesel Tiptronic" av motparten, en tysk fordonstillverkare, till ett bruttopris på 71 156,66 euro. Enligt fordonstillverkarens uppgifter uppfyller detta fordon de förutsättningar som krävs enligt avgasnormen "Euro 5" för dieselfordon. Parterna tvistar om huruvida detta faktiskt är fallet.
- 2 Klaganden har sedermera kommit fram till att en programvara för motorstyrning i fordonet, vilken påverkar avgasreningen beroende på temperatur, utgör en otillåten manipulationsanordning i den mening som avses i förordning nr 715/2007. Klaganden begärde att köpeavtalet skulle hävas och angav den 14 februari 2019 som tidsfrist. Motparten bestred hävning.
- 3 Det är otvistigt att motparten använder ett system för så kallad motorintern avgasåterföring. För att minska utsläppen av kväveoxider i motorns förbränningskammare återförs en del av avgaserna till motorns insugningssystem och genomgår förbränning på nytt. Avgasåterföringen har emellertid endast full verkan inom ett temperaturintervall mellan 20°C och 30°C (så kallat "temperaturfönster"). När utomhustemperaturen är lägre än så minskas avgasåterföringen eller slås från helt.
- 4 Tyska Kraftfahrt-Bundesamt har hittills inte fattat beslut om att det omtvistade fordonet och fordon av samma typ ska återkallas från marknaden.

Parternas huvudargument

- 5 Klaganden anser att det i princip inte är tillåtet att använda ett temperaturintervall. Programvaran som motparten använder kontrollerar den motorinterna avgasåterföringen och dess effekt beroende på den omgivande temperaturen. Denna programvara är inte förenlig med artikel 5.2 första meningen i förordning nr 715/2007. Programvaran modulerar funktionen hos en del av systemet för kontroll av utsläpp i den mening som avses i artikel 3 punkt 10 i nämnda förordning och försämrar effekten hos systemet för kontroll av utsläpp under förhållanden som rimligen kan förväntas vid normal användning av fordonet.
- 6 De utsläppsgränser som anges i bilaga I till förordning nr 715/2007 ska inte endast iakttas inom ramen för nya europeiska körcykeln (NEDC), utan även vid normala driftförhållanden, det vill säga vid vardagskörning.
- 7 Motparten bestrider inte att en manipulationsanordning används, men anser att denna är förenlig med artikel 5.2 andra meningen i förordning nr 715/2007. Enligt nämnda bestämmelse får tillverkare vidta åtgärder för att förhindra all skada på komponenter. I förevarande fall är det nödvändigt att minska avgasåterföringen beroende på omgivningstemperatur, eftersom det är enda sättet att förebygga sotbildning i dieselmotorn.
- 8 Dessutom är fordonets utsläppsnivåer vid vardagsbruk irrelevanta. Utsläppsgränserna för Euro-normerna är knutna till detaljerade och standardiserade provningsvillkor och det är endast utsläppen som fastställs under dessa villkor som är relevanta.

Kortfattad redogörelse för skälen till att förhandsavgörande begärs

- 9 Klaganden kan visserligen inte längre göra gällande några krav på grundval av köpeavtalet. Däremot kan han eventuellt åberopa motpartens utomobligatoriska skadeståndsansvar, närmare bestämt enligt 823 § punkt 2 BGB jämförd med förordning nr 715/2007 och/eller jämförd med 6 § punkt 1 och 27 § punkt 1 EG-FGV, alternativt enligt 826 § BGB.
- 10 Den hänskjutande domstolen lutar mot att klaganden med framgång kan göra gällande krav enligt nämnda bestämmelser. För det första är ett villkor för skadeståndsskyldighet enligt 823 § punkt 2 BGB att ”en lag som har till syfte att skydda någon annans intressen” åsidosatts. Den hänskjutande domstolen anser att förordning nr 715/2007 utgör en sådan skyddslag. För det andra torde det även vara fråga om en ”uppsåtlig otillbörlig skada” i den mening som avses i 826 § BGB. För att kunna avgöra denna fråga slutgiltigt krävs dock ett klagörande av huruvida motparten faktiskt använder en manipulationsanordning som är förbjuden enligt förordning nr 715/2007. Om det är fallet innebär det att intyget om överensstämmelse som krävs enligt artikel 18 i direktiv 2007/46 är ogiltigt, vilket även skulle innebära att det föreligger en överträdelse av EG-FGV, vilken införlivar detta direktiv med tysk rätt.

- 11 På grund av de tyska domstolarnas olika tolkningspraxis under bearbetningen av den så kallade dieselskandalen råder det oklarhet om tolkningen av förordning nr 715/2007 och direktiv 2007/46. Denna oklarhet kan endast undanröjas genom ett avgörande från EU-domstolen.
- 12 Frågorna som hänskjutits till EU-domstolen kan delas upp i sex tematiska områden.

1. Begreppet manipulationsanordning

- 13 Med utgångspunkt i lydelsen av artikel 3 punkt 10 i förordning nr 715/2007 vill den hänskjutande domstolen få klarhet i frågan huruvida begreppet ”del av en konstruktion” endast avser mekaniska komponenter i bemärkelsen fysiska enheter (fråga 1-1).
- 14 Om begreppet del av en konstruktion ska tolkas restriktivt på detta sätt, skulle en elektronisk motorkontrollenhet och dess programvara inte omfattas av definitionen av detta begrepp. I det systematiska sammanhang i vilket definitionen ingår omnämns flera parametrar som ingår i personbilars framdrivningssystem, vilka i dag till övervägande del – åtminstone också – styrs elektroniskt. Detta sammanhang talar entydigt mot en sådan restriktiv tolkning enligt vilken endast mekaniska och fysiska enheter omfattas. Om man tittar på den engelska språkversionen, där det innan de aktuella parametrarna räknas upp är tal om ”any element of design which senses...”, blir det tydligt att även programvarans design avses.
- 15 Dessutom behövs ett klagörande av huruvida begreppet ”systemet för kontroll av utsläpp”, som ingår i definitionen av begreppet manipulationsanordning, även omfattar strategier för att begränsa utsläppen där de uppstår, det vill säga i motorns förbränningskammare, genom avgasåterföring, eller om det endast är det motorexterna systemet för avgasrening i form av dieselpartikelfilter och NO_x-katalysator som avses (fråga 1-2). Förordning nr 715/2007 innehåller ingen definition av detta begrepp.
- 16 Enligt den hänskjutande domstolens uppfattning ska ingen åtskillnad göras mellan motorinterna och motorexterna åtgärder, eftersom alla parametrar som omnämns i artikel 3 punkt 10 i förordning nr 715/2007 avser tekniska processer som påverkar uppkomst och minskning av utsläpp. Dessa omfattar bland annat ”motorns varvtal”, vilket entydigt är en motorintern parameter.
- 17 Det finns inte heller några omständigheter som talar för att begreppet ”systemet för kontroll av utsläpp”, för vilket en legaldefinition saknas, ska betraktas separat från dess sammanhang i definitionen av begreppet manipulationsanordning. Genom fråga 1-3 vill den hänskjutande domstolen få ett klagörande av huruvida det mot bakgrund av målsättningarna med förordning nr 715/2007 är tillåtet eller otillåtet att skilja mellan motorinterna och motorexterna åtgärder.

2. Begreppet normal användning

- 18 Genom frågorna 2-1 till 2-4 vill den hänskjutande domstolen få klarhet i huruvida de gränsvärden som anges i bilaga I till förordning nr 715/2007 endast gäller för de utsläpp som fastställs inom ramen för provningsvillkoren i nya europeiska körcykeln (NEDC) eller om de även ska iaktas ”vid normal användning” i den mening som avses i artikel 5.1 i nämnda förordning till vardags. Dessutom krävs ett klagörande av huruvida begreppet normal användning omfattar *samtliga* faktiska körförhållanden till vardags, eller endast sådana för vilka hastighetsparametrarna för stadskörning och landsvägskörning enligt NEDC iaktas.
- 19 I förordning nr 715/2007 definieras inte vad som avses med begreppet normal användning.
- 20 En tolkning av lydelsen, även med hänvisning till andra språkversioner, talar för att detta begrepp inte under några omständigheter endast avser laboratorieförhållanden, utan att det är reellt existerande förhållanden – det vill säga konkreta förhållanden som råder vid körning i vägtrafik – som avses.
- 21 Denna tolkning stöds av skäl 12 i förordning nr 715/2007, i vilken det anges att ”arbetet ... med att se till att dessa gränsvärden avspeglar fordonens faktiska utsläpp vid användning bör fortsätta”.
- 22 En annorlunda slutsats verkar vid en första anblick följa av artikel 3.6 i förordning nr 692/2008, i vilken föreskrivs att tillverkaren ska se till att utsläppsprovningensresultaten ”under alla angivna provningsförhållanden i denna förordning” uppfyller gränsvärdena. Emellertid klargörs i skäl 3 i förordning nr 715/2007 att ”grundläggande bestämmelser om utsläpp” fastställs i denna förordning, medan ”de tekniska specifikationerna fastställs i genomförandeåtgärder”. I överensstämmelse med detta påverkar förordning nr 692/2008 inte de skyldigheter som åläggs tillverkaren genom förordning nr 715/2007, utan syftar endast till dessa skyldigheters genomförande. De gränsvärden som fastställs i bilaga I till förordning nr 715/2007 ska följaktligen inte endast iaktas under förhållandena som råder under provningsförfarandet, utan oberoende av temperatur.
- 23 För att säkerställa överensstämmelse mellan de standardiserade mätresultat som erhålls vid test på en chassidynamometer och vardagskörning anser den hänskjutande domstolen att de parametrar som fastställs i NEDC ska iaktas oberoende av rådande omgivningstemperaturer eller hur lång körtiden är. NEDC består av en del stadskörning som upprepas fyra gånger och av en del landsvägskörning. När stadskörningsdelen inleds kallstartas motorn (20°-30°C). Denna del kännetecknas av låga hastigheter vilket resulterar i låg motorbelastning och låga avgastemperaturer. Landsvägskörningen representerar med en maxhastighet på 120 km/h en snabbare och mer dynamisk körning.

Genomsnittshastigheten vid en genomkörning av NEDC på en total sträcka av 11,03 km är 33,6 km/h.

3. Huruvida en temperaturberoende strategi för att minska utsläpp är tillåten

- 24 Varken förordning nr 715/2007 eller förordning nr 692/2008 innehåller konkreta tekniska krav för avgasreningssystemets funktion. Artikel 5.2 första meningen i förordning nr 715/2007 innehåller dock ett förbud mot manipulationsanordningar som försämrar effekten hos system för kontroll av utsläpp. Mot denna bakgrund uppkommer frågan huruvida en temperaturberoende strategi för avgasrening i form av ett temperaturintervall är tillåten och huruvida detta över huvud taget omfattas av förbudet mot manipulationsanordningar. Detta är föremålet för fråga 3-1.
- 25 I detta hänseende är det upplysande att ta en titt på föregångarbestämmelsen till artikel 3 punkt 10 i förordning 715/2007. Avsnitt 2.16 i bilaga I till direktiv 70/220/EEG, i dess ändrade lydelse enligt direktiv 98/69/EG, innehåller en i stort sett identisk definition av begreppet manipulationsanordning. I bilaga VII till direktiv 70/220/EEG, i dess ändrade lydelse enligt direktiv 98/69/EG, återfinns i avsnitt 6.1.1 en antydning om vad unionslagstiftaren år 1998 ansåg vara ”onormala strategier för att kontrollera utsläpp”: enligt nämnda bestämmelse kan alla onormala strategier för att kontrollera utsläppen som leder till minskad effektivitet hos systemet för kontroll av utsläpp under normala körförhållanden vid låg temperatur betraktas som manipulationsanordningar i den mån de inte omfattas av de standardiserade utsläppsproven. Den hänskjutande domstolens preliminära uppfattning mot bakgrund av detta samlade sammanhang är att det framgår att även temperaturberoende strategier för avgasrening i princip var förbjudna redan långt innan förordning nr 715/2007 utfärdades.
- 26 Fråga 3-2 ställs för det fall att EU-domstolen finner att temperaturberoende avgasåterföring i princip är tillåten. Med denna fråga vill den hänskjutande domstolen få klarhet i huruvida en manipulationsanordning som arbetar oavbrutet utanför ett temperaturintervall mellan 20° och 30°C i syfte att skydda motorn är tillåten.
- 27 Artikel 5.2 andra meningen i förordning nr 715/2007 föreskriver i led a–c tre grupper av undantag från förbudet mot användningen av manipulationsanordningar. Enligt artikel 5.2 a är det undantagsvis tillåtet att använda manipulationsanordningar om ”anordningen är nödvändig för att skydda motorn mot skador eller olyckor samt för att garantera säker körning”. Artikel 5.2 b innehåller ett ytterligare undantag från förbudet mot att använda en manipulationsanordning som gäller när denna ”endast fungerar i den utsträckning det är nödvändigt för att starta motorn”. Slutligen föreskrivs i artikel 5.2 c att det är tillåtet att använda en manipulationsanordning när ”villkoren för den i huvudsak omfattas av provningsförfarandena för kontroll av utsläpp genom avdunstning och genomsnittliga utsläpp från avgasrör”.

- 28 Av dessa undantagsbestämmelser, i synnerhet artikel 5.2 andra meningen a och c i förordning nr 715/2007 framgår – i motsats till vad motparten anser – att användningen av en manipulationsanordning är knuten till ett snävt avgränsat tidsfönster: för det första vid start av motorn och för det andra villkoren under testcykeln.
- 29 En tolkning av undantaget enligt artikel 5.2 a som innebär att aspekten som avser skydd av motorn och dess komponenter kan användas utan tidsbegränsning för att göra ett avsteg från förbudet kan inte motiveras på ett sammanhängande sätt om man beaktar annan relevant unionslagstiftning. De nämnda undantagsbestämmelserna ges även en begränsning i tiden genom tillverkarens skyldighet att lämna uppgifter om funktionen vid lägre omgivningstemperaturer enligt artikel 3.9 i förordning nr 692/2008. Det är således inte tillåtet med ett temperaturintervall som går utöver detta. Enligt förordning nr 692/2008 ska tillverkarna när de ansöker om typgodkännande visa att efterbehandlingsanordningen för NO_x efter en kallstart vid -7 °C inom 400 sekunder uppnår en tillräckligt hög temperatur för effektiv drift, det vill säga drift där de tillåtna utsläppsgränserna iakttas.
- 30 Motsatsvis innebär detta att lagstiftaren tydligt fastslagit att det ska ske en effektiv minskning av utsläpp även vid låga utomhustemperaturer. En annorlunda slutsats skulle medföra att lagstiftarens målsättning att uppnå absoluta utsläppsminskningar och förbättring av luftföroreningar inte uppnås. Detta mål anges i skäl 1 och i skäl 4–7 i förordning nr 715/2007.
- 31 I detta sammanhang bör påpekas att den genomsnittliga månadstemperaturen på orten där klaganden är bosatt ligger under 20°C hela året, vilket innebär att minskningen av avgasåterföring och därmed påverkan på systemet för kontroll av utsläpp utgör regeln och inte undantaget vid körning av fordonet som tvisten avser.

4. Bedömningen av begreppet nödvändig i artikel 5.2 andra meningen a i förordning nr 715/2007

- 32 Den hänskjutande domstolen vill ha klarhet i huruvida begreppet nödvändig i artikel 5.2 andra meningen a i förordning nr 715/2007 ska bedömas med utgångspunkt i en konkret risk i det enskilda fallet, eller abstrakt utifrån en normativ synpunkt, samt vilken befintlig teknisk standard som ska tillämpas för det fall att sistnämnda utgångspunkt är den riktiga. Detta är föremålet för fråga 4-1.
- 33 Om utgångspunkten var en konkret risk för skada i det enskilda fallet, skulle det vara tillräckligt, för att nödvändighetsrekvisitet ska anses vara uppfyllt, att det inom ramen för en rent teknisk betraktelse av motorn i det enskilda fallet, vid körning av ett fordon, uppkommer en situation där det i detta enskilda fall är nödvändigt att manipulationsanordningen aktiveras. Fordonstillverkaren skulle kunna åberopa undantagsrekvisitet i det enskilda fallet beroende på fordonsmodell

och motorsystemets konfiguration. Beroende på motoraggregatets utvecklingsnivå skulle undantaget kunna tillämpas på en äldre motor i mycket större omfattning än vad som vore möjligt för till exempel en mer effektiv motor.

- 34 Om man däremot tillämpar en abstrakt bedömning skulle det inte vara tillräckligt för att uppfylla det aktuella villkoret, att det i det enskilda fallet kan uppkomma tekniska situationer i vilka manipulationsanordningen är nödvändig för att skydda motorn eller för att garantera säker körning. Det skulle dessutom krävas en bedömning av orsakerna till att denna tekniska situation uppkommer, i vilken det konstateras att denna situation föreligger med nödvändighet och att den rent allmänt är oundviklig.
- 35 För detta kriterium talar både principen om ändamålsenlig verkan och skäl 1–5 i förordning nr 715/2007. Förordningens mål är att säkerställa en hög miljöskyddsnivå. För att detta mål ska kunna uppnås krävs fortsatta ansträngningar för att minska fordonsutsläppen.
- 36 För det fall att EU-domstolen besvarar fråga 4-1 nekande uppkommer frågan hur omfattande manipulationsanordningens försämring av avgasreningen får vara för att den fortfarande ska röra sig inom området som täcks av begreppet nödvändig.
- 37 I den utsträckning som det är tillåtet att påverka avgasreningen beroende på temperatur krävs att EU-domstolen klargör tolkningen av begreppet nödvändig, i synnerhet med hänsyn till de temperaturer som normalt råder i Tyskland och Europa (fråga 4-2).

5. Begreppet skador

- 38 Vad som avses med begreppet skador i artikel 5.2 andra meningen i förordning nr 715/2007 definieras inte närmare i denna förordning. I detta sammanhang uppkommer frågan huruvida användning av manipulationsanordningar alltid kan motiveras med hänvisning till skydd av motorn om fordonstillverkaren på ett kontrollerbart sätt visar att motorn riskerar att skadas på något sätt, oavsett hur liten skada det är fråga om, om en sådan anordning inte används. Det står inte heller klart huruvida även slitdelar – som till exempel en avgasåterföringsventil – omfattas av skadebegreppet.
- 39 En jämförelse med andra språkversioner av förordning nr 715/2007 talar dock mot en sådan tolkning. Till exempel har begreppet ”dégâts” valts i den franska språkversionen. Enligt ordboken Larousse har ordet följande betydelse: ”désordre profond, dommage important causé par quelqu’un ou par quelque chose”. Den hänskjutande domstolen anser att det härav följer att en biltillverkare inte endast på grund av en risk för sotbildning kan hänvisa till skyddet av komponenter för att motivera användningen av ett temperaturintervall. I detta avseende uppkommer frågan huruvida risken för sotbildning inte kan minskas genom andra åtgärder, exempelvis vilka material som används och fordonets konstruktion.

6. Rättsverkan av och påföljder vid överträdelse av unionsrätten

- 40 Vad gäller villkoret i 823 § punkt 2 BGB att ”en lag som har till syfte att skydda någon annans intressen” ska ha åsidosatts, uppkommer först och främst frågan huruvida det hör till målsättningarna med förordning nr 715/2007 att skydda en bilköpare med avseende på dennes tillgångar, när det är fråga om köp av ett fordon som inte uppfyller kriterierna i denna förordning (fråga 6-1). Den hänskjutande domstolen är benägen att besvara denna fråga jakande.
- 41 Även om bilköparens tillgångar inte omfattas av ett direkt skydd genom denna förordning, utläser den hänskjutande domstolen av EU-domstolens dom av den 17 september 2002, Muñoz och Superior Fruiticola (C-253/00, EU:C:2002:497, punkterna 29–31) och av dom av den 25 juli 2008, Janecek (C-237/07, EU:C:2008:447, punkt 42) att de höga krav som ställs i tysk rättspraxis för att det individuella skydd som krävs för att en rätt till skadestånd ska föreligga enligt 823 § punkt 2 BGB ska sänkas till de krav som EU-domstolen fastslagit för villkoret ”berörd”.
- 42 Medlemsstaterna tar nämligen endast vederbörlig hänsyn till principen om ändamålsenlig verkan, om de inför en sanktionsmekanism vars genomslag inte är beroende av att en myndighet – i förevarande mål tyska Kraftfahrt-Bundesamt – reagerar på överträdelse, utan att marknadsaktörerna – i detta fall bilköparna – själva kan väcka talan vid allmän domstol för att vidta åtgärder mot sådana överträdelse (se fråga 6-2).
- 43 Vad gäller det individuella skyddsändamålet med direktiv 2007/46, drar den hänskjutande domstolen, med stöd av EU-domstolens dom av den 26 februari 1986, Marshall (152/84, EU:C:1986:84, punkt 24), och dom av den 14 juli 1994, Faccini Dori (C-91/92, EU:C:1994:292, punkt 24 och följande punkter), slutsatsen att det inte är möjligt att ur direktiv 2007/46 härleda några rättigheter direkt till fördel för bilköparen.
- 44 Med fråga 6-3 vill den hänskjutande domstolen få ett klargörande av huruvida intyget om överensstämmelse ändå ska anses ge upphov till ett skydd för individen. Detta skydd torde följa av funktionsbeskrivningen för intyget om överensstämmelse som återfinns i bilaga IX i direktiv 2007/46 i dess ändrade lydelse enligt förordning nr 385/2009. I nämnda bilaga anges följande i första ledet: ”Intyget om överensstämmelse är en försäkran som av fordonstillverkaren avges till köparen för att försäkra denne om att det fordon som förvärvats överensstämmer med den lagstiftning som gällde i Europeiska unionen vid tillverkningsstillfället.” Det är först i det andra ledet som de nationella myndigheternas uppgift att möjliggöra effektivt beviljande av typgodkännande omnämns.
- 45 Dessutom syftar bestämmelserna om godkännande av fordon i direktiv 2007/46 till att säkerställa en hög säkerhets- och miljöskyddsnivå. I syfte att säkerställa ett ändamålsenligt skydd (*effet utile*) vid överträdelse av dessa bestämmelser bör

berörda personer ha tillgång till en självständig påföljdsmekanism i form av möjligheten att väcka talan vid allmän domstol.

- 46 Den sista frågan 6-4 avser en central frågeställning i det nationella målet, nämligen i vilken utsträckning påföljdseffekten hos förordning nr 715/2007 samt ändamålet och syftet med direktiv 2007/46 utgör hinder för att inom ramen för nationella skadeståndsanspråk göra avdrag från skadeståndsbeloppet för att köparen har använt fordonet under en viss tid.
- 47 Enligt artikel 13.1 andra meningen i förordning nr 715/2007 ska sanktionerna vara effektiva, proportionerliga och avskräckande. EU-domstolen överlät valet av sanktionsmedel åt medlemsstaterna genom sin dom av den 21 september 1989, kommissionen/Grekland (68/88, EU:C:1989:339, punkt 24).
- 48 Den hänskjutande domstolen utgår från att effektivitetsprincipen innebär att direkt tillämplig unionsrätt och nationell införlivandelagstiftning kan genomföras genom en civilrättslig talan. EU-domstolen konstaterade i sin dom av den 17 september 2002, Muñoz och Superior Fruិតicola (C-253/00, EU:C:2002:497, punkt 30) att en förutsättning ”för att lagstiftningen angående kvalitetsnormer skall ges full verkan ... [är att] iakttagandet av denna skyldighet [måste] kunna säkerställas genom ... en civilrättslig talan”.
- 49 Den hänskjutande domstolen anser att utsläppsgränserna utgör miljöfaktorer som bidrar till fordonets värde. Många bilköpare är beredda att lägga mer pengar på en produkt om de därigenom bidrar till skyddet av miljön. Miljöprestanda utgör således en objektiv kvalitativ egenskap som även berör kretsen av berörda personer.
- 50 Genomförandet av skadeståndsanspråk blir en ren papperskonstruktion och i praktiken värdelöst om bilköparen på grund av förfarandets varaktighet är skyldig att ersätta nyttan som denne haft av användningen av fordonet. Om sådana fördelar ska beaktas vid beräkningen av skadan även vid en avsiktig överträdelse av faktorer som påverkar fordonet värde – i detta fall utsläppsgränsvärden – finns en risk för att skadeståndsrätten förlorar sin preventiva handlingsdirigerande funktion.
- 51 Även av artikel 46 andra meningen i direktiv 2007/46 följer att sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande.
- 52 Installation av otillåtna manipulationsanordningar i fordon medför inte endast förlust av typgodkännandet, utan även att det inte finns ett giltigt intyg om överensstämmelse för dessa fordon. Ett fordon får emellertid endast säljas om det finns ett giltigt intyg om överensstämmelse för fordonet.
- 53 Vad gäller frågan huruvida köparen av ett fordon som saknar ett giltigt intyg om överensstämmelse, i samband med ett skadeståndskrav mot tillverkaren, måste dra av den nytta som vederbörande haft av användningen, ska principen om ersättning för användning – vilken emellertid inte kan göras allmänt tillämplig – som

kommer till uttryck i direktiv 1999/44 beaktas. EU-domstolen fastslog i sin dom av den 17 april 2008, *Quelle* (C-404/06, EU:C:2008:231) att artikel 3 i nämnda direktiv utgör hinder för en nationell lagstiftning, enligt vilken säljaren, för det fall att denne sålt en icke avtalsenlig konsumentvara, kan kräva att konsumenten ska betala värdeersättning för användningen av den icke avtalsenliga varan till dess att denna vara byts ut mot en ny vara.

- 54 Mot en tillämpning av detta tillvägagångssätt i förevarande mål kan man visserligen invända att direktiv 2007/46 inte innehåller någon konkret bestämmelse om följder [vid bristande avtalsenlighet] som i likhet med artikel 3.3 i direktiv 1999/44 föreskriver avhjälpande eller omleverans utan kostnad. Samtidigt medför kravet att påföljderna ska vara avskräckande, att det är nödvändigt att erkänna en nationell ansvarsbestämmelse vars effektivitet inte kan försvagas av att tillverkaren, genom att avsiktligt dröja med sin prestation och på så sätt förlänga förfarandet, kan göra ett skadeståndsanspråk i praktiken värdelöst på grund av att den skadelidande är skyldig att ersätta användningen av den berörda varan.