

Sag C-440/20**Sammendrag af anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 98, stk. 1, i Domstolens procesreglement****Dato for indlevering:**

18. september 2020

Forelæggende ret:

Landgericht Stuttgart (Tyskland)

Afgørelse af:

18. september 2020

Sagsøger:

S.

Sagsøgt:

AD GmbH

Hovedsagens genstand

Søgsmål mod et retshjælpsforsikringsselskab med påstand om dækning af et søgsmål mod en automobilfabrikant, mod hvem der skal gøres erstatningskrav gældende på grund af manipulation med udstødningsgasstyringen på det køretøj, som sagsøgeren har købt.

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 dieseloxydationskatalysatorer, dieselpartikelfilter eller DeNOx-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 kørselsbetingelserne 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 Celsius for at beskytte motoren, og dette medfører en væsentlig reduktion af den andel af udstødningsgassen, som recirkuleres?*

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 stk. 2, samt artikel 13 i forordning (EF) nr. 715/2007 fortolkes og anvendes således, at de i det mindste også beskytter den økonomiske*

selvbestemmelsesret for køberen af et køretøj, der 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 stk. 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 effet utile giver køberne af køretøjerne ret til at anlægge sag med henblik på håndhævelse af den markedsregulerende EU-lovgivning?

6-3: a) Skal kravet om, at »sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelserne og have afskrækkende virkning« som omhandlet i artikel 13, stk. 1, andet punktum, i forordning (EF) nr. 715/2007 fortolkes således, at det tab, som køberen af køretøjet normativt har lidt, ikke kan opbruges eller mindskes af den faktiske mulighed for at benytte et køretøj, som ikke er i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 715/2007?

b) Kræver princippet om effet utile, som er iboende i EU-retten, at kravet om, at »sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelserne og have afskrækkende virkning« som omhandlet i artikel 13, stk. 1, andet punktum, i forordning (EF) nr. 715/2007, skal differentieres alt efter, om overtrædelserne i henhold til artikel 13, stk. 2, i forordning (EF) nr. 715/2007 er sket forsætligt eller kun uagtsomt, og kun i sidstnævnte tilfælde begrundes modregning af den faktiske mulighed for at anvende det købte køretøj?

c) Skal kravet om, at »sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelserne og have afskrækkende virkning« som omhandlet i artikel 13, stk. 1, andet punktum, i forordning (EF) nr. 715/2007 fortolkes således, at fabrikanten af køretøjet også i tilfælde af en modregning af fordele skal yde økonomisk erstatning for værdien af anvendelsen af den anvendte kapital, modydelsen, dvs. skal forrente denne?

d) Skal kravet om, at »sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelserne og have afskrækkende virkning« som omhandlet i artikel 13, stk. 1, andet punktum, i forordning (EF) nr. 715/2007 fortolkes således, at fabrikanten af et køretøj, som ikke er i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 715/2007, i hvert fald fra det tidspunkt, hvor køberen første gang for alvor opfordrer ham til at tage varen tilbage, ikke skal have mulighed for at påberåbe sig modregning af den faktiske mulighed for at anvende køretøjet i modydelsen?

6-4: 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 levere 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 salg af et køretøj uden gyldig typeattest i henhold til artikel 26, stk. 1, i direktiv 2007/46/EF?

6-5: Er det hensigt og formål med forordning (EF) nr. 715/2007 samt 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 udelukker en modregning af fordele ved brug ved tilbagelevering af køretøjet til producenten?

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: Artikel 3, nr. 10), artikel 4, stk. 1 og 2, artikel 5, stk. 1 og 2, artikel 13;

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: Artikel 3, nr. 6) og nr. 9);

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 af 18. juni 2009 om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer med hensyn til emissioner fra tunge erhvervskøretøjer (Euro VI) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer og om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og direktiv 2007/46/EF og om ophævelse af direktiv 80/1269/EØF, 2005/55/EF og 2005/78/EF: Artikel 2, stk. 1, artikel 3, nr. 8), artikel 5, stk. 3

Kommissionens forordning (EF) nr. 385/2009 af 7. maj 2009 om erstatning af bilag IX til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (rammedirektiv): Bilag IX.

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): Artikel 18, stk. 1, artikel 26, stk. 1;

Anførte folkeretlige bestemmelser

Regulativ nr. 83 fra De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (FN/ECE) – Ensartede forskrifter for godkendelse af køretøjer for så vidt angår emissionen af forurenende stoffer i overensstemmelse med kravene til motorbrændstof [2015/1038] (EUT 2015, L 172, s. 1): Nr. 2.16

Anførte nationale bestemmelser

Bürgerliches Gesetzbuch (borgerlig lovbog, herefter »BGB«): §§ 823, 826, 849, 249;

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, stk. 1.

Kort fremstilling af de faktiske omstændigheder og retsforhandlingerne i hovedsagen

- 1 Sagsøgeren købte den 15. marts 2012 en BMW X3 XDrive 25D Euro 5. Køretøjet blev indregistreret første gang i marts 2012. Mellem sagsøgte og sagsøgeren foreligger der en retshjælpsforsikring.
- 2 Ved skrivelse af 27. marts 2019 meddelte sagsøgeren sagsøgte, at hun ønskede at gøre krav gældende på grund af manipulation med udstødningsstyringen på den bil, hun havde købt, og anmodede om et dækningstilsagn. Sagsøgte afviste ved skrivelse af 2. maj 2019 at give dækningstilsagn med den begrundelse, at der ikke er fastslået en testcyklusregistrering på motorerne fra BMW AG, men kun et termovindue, hvilket er lovligt i henhold til den aktuelle tyske og europæiske retsstilling.
- 3 Der blev derefter indhentet en faglig udtalelse, som sagsøgte imidlertid ikke accepterede. Sagsøgte gjorde bl.a. gældende, at der ikke forelå en tilbagekaldelse fra myndighederne vedrørende sagsøgerens bil, og at en sådan heller ikke var forestående. Efterfølgende anlagde sagsøgeren sag mod sagsøgte med påstand om dækning.

De væsentligste argumenter, der anføres af hovedsagens parter

- 4 Sagsøgeren gør gældende, at det principielt er ulovligt at anvende et termovindue. Sagsøgeren har derfor et erstatningskrav mod bilfabrikanten på grundlag af ansvar uden for kontrakt, BGB's § 823, stk. 2, sammenholdt med forordning nr. 715/2007, samt BGB's § 826. Med henblik på disse krav skal sagsøgte ubetinget give dækningstilsagn. I tilfælde af en ophævelse af aftalen skal

sagsøgeren ikke erstatte værdien af den faktiske anvendelse af køretøjet, da denne forpligtelse er i strid med EU-retten.

- 5 Sagsøgte gør gældende, at Kraftfahrt-Bundesamt (den tyske myndighed for motorkøretøjer) ikke har anordnet en tilbagekaldelse af den pågældende køretøjsmodel, og at anklagemyndigheden heller ikke har indledt en tilsvarende efterforskning. Der skal derfor ikke gives dækningstilsagn. Markedsføring af et køretøj, hvis motor er udstyret med et termovindue, udgør ikke en urimelig, forsætlig skadevoldelse som omhandlet i BGB's § 826. Forordning (EF) nr. 715/2007 er ikke en beskyttelseslov som omhandlet i BGB's § 823, stk. 2. Da Euro-standardernes emissionsgrænseværdier desuden er knyttet sammen med detaljerede testbetingelser, er det irrelevant, hvilke emissionsegenskaber køretøjet har uden for de gældende testbetingelser, dvs. i daglig brug.
- 6 Begrebet »nødvendig« i forordning (EF) nr. 715/2007 skal fortolkes således, at det begrundet enhver foranstaltning – betragtet *ex ante* – til at undgå skader på motorens komponenter. Den i den foreliggende sag omtvistede recirkulation af udstødningsgassen afhængigt af driftspunktet (herefter »EGR«), som reduceres i forhold til den omgivende lufttemperatur, er begrundet i beskyttelsen af komponenter.
- 7 I hvert fald skal sagsøgerens anvendelse modregnes i skaden i henhold til retspraksis fra de højeste retsinstanser.

Kort fremstilling af begrundelsen for forelæggelsen

- 8 Den forelæggende ret beskriver først det tekniske grundlag for rensning af udstødningsgassen i dieselmotorer, navnlig termovinduet. Den gør i denne forbindelse opmærksom på, at samtlige kendte nye dieselmotorer råder over mindst et EGR-interval.
- 9 Ved EGR erstattes en del af motorens indsugningsluft med udstødningsgas. Denne tilførsel sker via EGR-ventilen. Da de varme, tilbageførte udstødningsgasser møder afkølet frisk luft fra ladeluftkøleren, er der principielt risiko for, at der dannes sod eller salte. Dette kan føre til, at EGR-ventilen svigter. Risikoen for tilsodning tiltager ved køligere udendørstemperaturer, mens recirkulationen af udstødningsgassen udfolder sin fulde virkning ved udendørstemperaturer på 20-30 grader Celsius.
- 10 For at forebygge denne risiko er det kun en del af udstødningsgasserne, der recirkuleres. Da det ikke er muligt at overholde grænseværdierne alene med interne motoriske foranstaltninger, anvendes der sekundære foranstaltninger i form af efterbehandling af udstødningen. Som komponenter i efterbehandlingen anvendes foruden en oxidationskatalysator og et dieselpartikelfilter som oftest NO_x-filtre samt SCR-katalysatorer (Selective Catalytic Reduction). Det omtvistede køretøj er ikke udstyret med en SCR-katalysator.

- 11 Med hensyn til den verserende sag gør den forelæggende ret for det første opmærksom på, at et retshjælpsforsikringsselskab på grundlag af den aftale om retshjælpsforsikring, som er indgået mellem parterne, principielt er forpligtet til at yde retshjælp i forbindelse med de ydelser, der er nødvendige for at varetage forsikringstagerens retlige interesser, såfremt interessevaretagelsen har tilstrækkelig udsigt til succes. Der skal således være mindst lige så stor sandsynlighed for, at sagen vil få et positivt udfald for forsikringstageren. Det skal desuden forekomme muligt, at forsikringstageren formår at føre bevis for de faktiske omstændigheder, som skal bevises af ham, ved hjælp af lovlige og egnede beviser. I forbindelse med prøvelsen af udsigterne til succes må der imidlertid principielt ikke ske en bedømmelse af bevismulighederne i form af en anticiperet vurdering af beviserne.
- 12 I den foreliggende sag er det først muligt at præcisere en sandsynlighedsprognose, når sagen har været forelagt for Domstolen. Allerede i sagen vedrørende dækningen er det afgørende, om forordning nr. 715/2007 eller direktiv 2007/46 har karakter af regler, der beskytter tredjemand. Desuden skal det afklares, om et termovindue generelt er foreneligt med forordning nr. 715/2007, og om en eventuel tilsidesættelse af forordningen kan føre til et erstatningskrav i henhold til BGB's § 823, stk. 2, sammenholdt med EG-FGV's § 6, stk. 1, § 27, stk. 1, eller artikel 5 i forordning (EF) nr. 715/2007.
- 13 Efter den forelæggende rets opfattelse er det principielt ulovligt at anvende et termovindue. I denne forbindelse er det irrelevant, om den tyske myndighed for motorkøretøjer har anordnet en tilbagekaldelse eller ej. Princippet om *effet utile* gør det nødvendigt at give køberen af køretøjet en sanktionsmekanisme i hånden, hvis gennemslagskraft netop ikke afhænger af, om myndigheden for motorkøretøjer reagerer på tilsidesættelser af standarderne ved at anordne en tilbagekaldelse.
- 14 Sagsøgeren støtter sit erstatningskrav, som hun begærer dækning til at håndhæve, på, at hun af bilfabrikanten blev foranlediget til at påtage sig en uønsket forpligtelse, henholdsvis at hun fra begyndelsen ikke fik leveret et køretøj, som opfyldte godkendelseskravene. Om dette erstatningskrav kan tages til følge, afhænger af fortolkningen af forordning nr. 715/2007, nemlig af, om den har individualbeskyttende karakter og dermed er en beskyttelseslov som omhandlet i BGB's § 823, stk. 2.
- 15 Den forelæggende ret lægger under henvisning til 17. betragtning til grund, at forordning nr. 715/2007 har individualbeskyttende karakter. Emissioner af nitrogenoxider er ganske vist ikke nævnt denne betragtning. Det er imidlertid næppe sandsynligt, at lovgiver ønskede at sikre, at kunder og brugere modtager objektive og præcise oplysninger om CO₂-emissioner, men samtidig ønskede at tillade, at det holdes skjult for dem, at forordningens grænseværdier for emissioner af nitrogenoxider overskrides. Antagelsen af, at forordningen yder individuel beskyttelse, passer også ind i den ansvarsramme, som er fastsat i forordningen, navnlig dennes artikel 13.

- 16 Hverken forordning nr. 715/2007 eller forordning nr. 692/2008 indeholder konkrete tekniske krav til udstødningsrensesystemets funktionsmåde. Det er op til fabrikanterne, hvilken teknisk løsning de vil anvende for at overholde grænseværdierne.
- 17 Fabrikanterne skal dokumentere, at et køretøj med hensyn til emissionerne overholder testkravene, som bl.a. er beskrevet i New European Drive Cycle (NEDC). NEDC består af fire gentagelser af en del for kørsel i byområder og en del for kørsel uden for byområder. Ved kørslen uden for byområder opnås en tophastighed på 120 km/t. Gennemsnitshastigheden på en samlet strækning på 11,03 km udgør 33,6 km/t.
- 18 Manipulationsanordninger er i henhold til artikel 5, stk. 2, første punktum, i forordning nr. 715/2007 forbudt. Begrebet »manipulationsanordning« er baseret på bestemmelsen i nr. 2.16 i regulativ nr. 83 fra De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa.
- 19 Med hensyn til begrebet »manipulationsanordning« er det første spørgsmål, hvordan de begreber, der anvendes i definitionen, skal forstås. Nærmere bestemt ønsker den forelæggende ret oplyst, om begrebet »anordning« kun omfatter udelukkende mekaniske elementer i form af en fysisk genstand, og om emissionsbegrænsningssystemet kun omfatter det motoreksterne system til rensning af udstødningsgas, som er placeret efter motoren, men ikke motorinterne foranstaltninger til recirkulation af udstødningsgas.
- 20 Efter den forelæggende rets opfattelse er en differentiering mellem motorinterne og -eksterne foranstaltninger til rensning af udstødningsgassen i emissionsbegrænsningssystemet i strid med den klare ordlyd i definitionen af begrebet »manipulationsanordning«.
- 21 Desuden ønsker den forelæggende ret oplyst, hvordan begrebet »normal brug« skal forstås. Under hensyntagen til forskellige sprogversioner af forordning (EF) nr. 715/2007 lægger den til grund, at dette ikke kun omfatter laboratoriebetingelserne, men at der snarere sigtes til de konkrete betingelser i trafikken. Da forordning (EF) nr. 692/2008 tjener til gennemførelse af forordning nr. 715/2007 og ikke ændrer forpligtelserne i henhold til denne forordning, har den ikke normkonkretiserende betydning. De grænseværdier, der er fastlagt i forordning nr. 715/2007, skal følgelig ikke kun overholdes under testprocedurens betingelser, men uafhængigt af temperatur. Ud fra en historisk og teleologisk fortolkning og en parallel betragtning af »søsterforordningen« nr. 595/2009, som gælder for tunge erhvervskøretøjer, men også for særligt tunge personbiler i klasse Mi, lægger den forelæggende ret til grund, at begrebet »normal brug« betegner betingelserne ved normal brug af køretøjet i hverdagen og ikke betingelserne under testproceduren. Dog skal der i denne forbindelse tages hensyn til de bestemmende parametre for NEDC-cyklussen med hensyn til gennemsnitshastigheden på 33,6 km/t samt en tophastighed på 120 km/t i daglig brug.

- 22 Da hverken forordning nr. 715/2007 eller forordning nr. 692/2008 indeholder konkrete tekniske krav til udstødningsrensesystemets funktionsmåde, ønsker den forelæggende ret oplyst, om en temperaturafhængig emissionsstrategi i form af et termovindue er lovlig, og om den overhovedet er omfattet af forbuddet mod manipulationsanordninger.
- 23 Det er undtagelsesvis tilladt at anvende manipulationsanordninger, hvis anordningen er nødvendig for at beskytte motoren mod beskadigelse eller havari og for at sikre køretøjets driftssikkerhed. Desuden gælder der undtagelse for motorens startfase og for testcyklussens betingelser. På basis af disse undtagelser lægger den forelæggende ret til grund, at hensynet til beskyttelse af motor og komponenter ikke tillader en tidsmæssigt ubegrænset anvendelse af manipulationsanordninger.
- 24 Den forelæggende ret ønsker oplyst, om nødvendigheden af at beskytte motoren skal bestemmes konkret og individuelt eller abstrakt og normativt. Den henviser i denne forbindelse til, at en konkret og individuel bestemmelse kan føre til en fortrinsstilling for ældre motorer eller særligt sårbare konstruktioner til efterbehandling af udstødningsgassen, og den derfor taler for en streng og objektiv standard.
- 25 Såfremt et termovindue er lovligt, ønsker den forelæggende ret endvidere oplyst, om dette også gælder for en konkret anvendelse, som fører til, at rensningen af udstødningsgassen neddrøles uafbrudt uden for et temperaturvindue på 20-30 grader Celsius. Den henviser i denne forbindelse til, at de gennemsnitlige årstemperaturer på sagsøgerens bopæl fører til, at neddrøsling af rensningen af udstødningsgassen er hovedreglen og ikke undtagelsen ved brugen af det omtvistede køretøj. Netop i betragtning af de dominerende temperaturer i Tyskland og Europa er der behov for en fortolkning af begrebet »nødvendig« fra Domstolen.
- 26 Den forelæggende ret anmoder desuden om en fortolkning af begrebet »beskadigelse«. I denne forbindelse ønsker den navnlig oplyst, om enhver nok så lille beskadigelse er tilstrækkelig, f.eks. beskadigelse af en EGR-ventil, som koster mellem 40 og 200 EUR. På grundlag af andre sprogversioner af forordning (EF) nr. 715/2007 og forordningens formål hælder den forelæggende ret til den opfattelse, at ikke enhver beskadigelse opfylder disse betingelser. Den henviser i denne forbindelse navnlig også til, at der ikke dannes sod eller salte i EGR-ventilen ved omgivende temperaturer på 20-30 grader Celsius. Konstruktionsmæssigt kan blandingen af frisk tilført omgivelsesluft og tilbageførte udstødningsgasser styres således, at den friske gas, som tilføres motoren, til stadighed ligger i den optimale temperaturzone på 20-30 grader Celsius.
- 27 Endelig stiller den forelæggende ret fortolkningsspørgsmål om rets- og sanktionsvirkningerne af eventuelle konstaterede overtrædelser af EU-retten. I

denne forbindelse er det navnlig relevant, om de pågældende bestemmelser har individualbeskyttende karakter.

- 28 Kravet om en så effektiv anvendelse af EU-retten som muligt og Domstolens dom af 17. september 2002, Muñoz og Superior Fruiticola, C-253/00, EU:C:2002:497, samt af 25. juli 2008, Janecek, C-237/07, EU:C:2008:447, taler for en individualbeskyttende karakter. Herefter kan det være en betingelse for at sikre den fulde virkning af bestemmelserne vedrørende EU-retlige kvalitetsnormer, at det skal være muligt at kræve denne forpligtelse overholdt gennem et civilt søgsmål. Det kan også være uforeneligt med den obligatoriske karakter af et direktiv, som har til formål at beskytte den offentlige sundhed, principielt at udelukke, at en forpligtelse, som pålægges ved direktivet, kan gøres gældende af en berørt person.
- 29 Også i forbindelse med bestemmelserne i EG-FGV's § 6, stk. 1, og § 27, som er baseret på artikel 18, stk. 1, og artikel 26, stk. 1, i direktiv 2007/46/EF, opstår spørgsmålet, om den skade, som sagsøgeren gør gældende over for fabrikanten i en senere retssag, er omfattet af bestemmelsens materielle beskyttelsesområde. De EU-retsakter, der er udstedt med henblik på en fuldstændig harmonisering af de tekniske krav til køretøjer, sigter bl.a. mod at sikre en høj grad af trafiksikkerhed, sundhedsbeskyttelse, miljøbeskyttelse, energieffektivitet og beskyttelse mod uretmæssig brug. Selv om Bundesgerichtshof (forbundsdomstolen, Tyskland) og en række underordnede retsinstanter afviser, at disse bestemmelser har karakter af regler til beskyttelse af tredjemand, ser den forelæggende ret på grund af typeattestens retlige betydning og under inddragelse af andre sprogversioner af direktivet argumenter for at lægge til grund, at de anførte bestemmelser har individualbeskyttende karakter.
- 30 Såfremt sagsøgeren har ret til erstatning, opstår endvidere spørgsmålet om beregningen af skadens størrelse. I denne forbindelse er det navnlig af betydning, om den købspris, som køberen har betalt, skal forrentes, og om køberen skal yde erstatning for anvendelsen af køretøjet. Dette er nemlig afgørende for omfanget af den dækningsbeskyttelse, som tilkommer sagsøgeren, og som den forelæggende ret skal træffe afgørelse om.
- 31 I dom af 17. april 2008, Quelle, C-404/06, EU:C:2008:231, præciserede Domstolen, at direktivet om forbruger køb 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. I tilfælde, hvor det som i den foreliggende sag drejer sig om ophævelse af et bilkøb, kan en håndhævelse af kravene, som fabrikanten foranlediger ad rettens vej, føre til, at sagens varighed bliver lige så lang som den samlede forventede brugstid for køretøjet. Dermed aflastes fabrikanten urimeligt. Også *effet utile* af forordning nr. 715/2007 taler for, at modregning af fordele som en afskrækkende foranstaltning bør udelukkes i det mindste i tilfælde af forsætlig og urimelig skadevoldelse. Desuden ønsker den forelæggende ret oplyst, om ikke

kravet om en effektiv og afskrækkende sanktion kræver, at fabrikanten i tilfælde af ophævelse af aftalen skal forrente den købspris, som skal tilbagebetales.

- 32 Efter den forelæggende rets opfattelse taber sagsøgerens erstatningskrav *de facto* værdi, hvis brugsfordelene, som fortsætter med anvendelsen af køretøjet, bliver modregnet og dermed opbruger erstatningen mere og mere. Dette ville også være en tilsidesættelse af kravet om afskrækkende sanktioner.
- 33 Tilkendelsen af dækningstilsagnet afhænger af afklaringen af, hvorvidt termovinduet er lovligt, og af EU-bestemmelsernes sanktionsvirkning. Den forelæggende ret er i denne forbindelse bevidst om, at det i forbindelse med domsafsigelsen i et søgsmål med påstand om dækning er tilstrækkeligt, hvis der er mindst lige så stor sandsynlighed for et positivt som for et negativt udfald af sagen. Da de afgørende spørgsmål i den foreliggende sag imidlertid ikke hidtil har været forelagt for Domstolen, ser den sig først i stand til at afsige en endelig sandsynlighedsdom, når Domstolen har besvaret de præjudicielle spørgsmål.
- 34 Alt efter besvarelsen af de præjudicielle spørgsmål, der griber ind i hinanden som en kaskade, afgøres det, om sagsøgeren skal tilkendes dækningsbeskyttelse, og i givet fald i hvilket omfang.