



## PRESSEMEDDELELSE nr. 124/22

Luxembourg den 14. juli 2022

Domstolens domme i sagerne C-128/20 | GSMB Invest, C-134/20 | Volkswagen og C-145/20 | Porsche Inter Auto og Volkswagen

### **Software i dieselkøretøjer, der reducerer effektiviteten af emissionskontrollsystemet ved sædvanlige temperaturer og størstedelen af året, udgør en forbudt manipulationsanordning**

*Da en sådan mangel ved køretøjet ikke er uvæsentlig, er en ophævelse af aftalen om køb af bilen principielt ikke udelukket*

Købere af køretøjer af mærket Volkswagen udstyret med en software, der reducerer recirkulationen af forurenende gas, når køretøjet er i brug, på grundlag af bl.a. den registrerede temperatur, har ved de østrigske retter nedlagt påstand om ophævelse af købsaftaler indgået mellem 2011 og 2013.

Ifølge disse retters oplysninger sikrer denne software kun overholdelsen af de grænseværdier, der er fastsat på EU-plan for nitrogenoxid-emissioner (NO<sub>x</sub>), når den ydre temperatur ligger mellem 15 og 33°C (herefter »temperaturintervallet«). Uden for dette temperaturinterval reduceres raten for udstødningsgasrecirkulation (EGR) lineært til 0, hvilket fører til en overskridelse af grænseværdierne.

Dette temperaturinterval er en følge af en ajourføring af de omhandlede køretøjer, som Volkswagen har foretaget for at erstatte en software, der var ulovlig i henhold til EU-retten. Den tyske forbundsmyndighed for køretøjer havde tilladt denne ajourføring, idet den havde konkluderet, at den ikke omfattede en forbudt manipulationsanordning.

Den østrigske øverste domstol, den regionale domstol i Eisenstadt og den regionale domstol i Klagenfurt har forelagt Domstolen en række spørgsmål vedrørende lovligheden af et sådant temperaturinterval og købernes eventuelle rettigheder, for så vidt som der er tale om forbrugere, i medfør af en EU-forordning, der var i kraft på tidspunktet for de faktiske omstændigheder.

Med sine domme af dags dato fastslår Domstolen, at **en anordning, der kun sikrer overholdelsen af grænseværdierne for emission af nitrogenoxid inden for temperaturintervallet, udgør en manipulationsanordning, der i princippet er forbudt i medfør af artikel 5, stk. 2, i forordning nr. 715/2007<sup>1</sup>.**

Domstolen fremhæver i denne henseende dels, at omgivende temperaturer på under 15°C er af sædvanlig karakter på EU's område. Dels skal de emissionsgrænseværdier, der er fastsat på EU-plan, overholdes, selv når temperaturen er betydeligt lavere end 15°C. En software som den omhandlede reducerer følgelig emissionsbegrænsningssystemets effektivitet ved normal brug.

<sup>1</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 af 20.6.2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervs-køretøjer (Euro 5 og Euro 6) [og] om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer (EUT 2007, L 171, s. 1).

Det forhold alene, at denne anordning bidrager til at skåne eller beskytte særskilte motordele såsom EGR-ventilen, EGR-køleren og dieselpartikelfilteret, gør den ikke lovlig.

**Det kan forholde sig anderledes, hvis det godtgøres, at denne anordning er strengt nødvendig for at undgå en umiddelbar risiko for beskadigelse af motoren eller havari,** som er forårsaget af et funktionssvigt i en af disse dele, **af en så alvorlig karakter, at denne risiko i forbindelse med kørslen af køretøjet,** der er udstyret med den nævnte anordning, **medfører en konkret fare.** En manipulationsanordning er kun »nødvendig«, når der på tidspunktet for EF-typegodkendelsen af denne anordning eller det køretøj, der er udstyret hermed, ikke findes nogen anden teknisk løsning, der gør det muligt at undgå en sådan risiko. **Det tilkommer de forelæggende retter at efterprøve, om dette er tilfældet for så vidt angår den manipulationsanordning, som de omhandlede køretøjer er udstyret med.** Domstolen bemærker ikke desto mindre i denne sammenhæng, at et formål, der udelukkende består i at beskytte motoren mod tilsodning og ældning, ikke kan begrunde installationen af en manipulationsanordning <sup>2</sup>.

Under alle omstændigheder og selv om en manipulationsanordning skulle vise sig at være nødvendig som beskrevet ovenfor, er **en manipulationsanordningen forbudt, hvis den under normale kørselsforhold skal fungere i størstedelen af året.** Hvis en sådan anordning blev tilladt, kunne det nemlig føre til, at undtagelsen ville blive anvendt oftere end forbuddet, og det ville således føre til et uforholdsmæssigt indgreb i selve princippet om begrænsning af nitrogenoxid-emissioner.

Domstolen præciserer i øvrigt, at det forhold, at en manipulationsanordning er blevet installeret efter ibrugtagningen af et køretøj, er irrelevant med henblik på at vurdere, om brugen af denne anordning er forbudt.

**Hvad angår forbrugernes rettigheder, når de har købt en vare, der ikke er i overensstemmelse med aftalen,** følger det af den EU-lovgivning, der fandt anvendelse på tidspunktet for de faktiske omstændigheder, dvs. direktiv 1999/44 <sup>3</sup>, at forbrugeren kan kræve af sælgeren, at denne foretager afhjælpning eller omlevering af varen, medmindre dette ikke er muligt eller er uforholdsmæssigt. Det er kun, hvis forbrugeren hverken er berettiget til at kræve afhjælpning eller omlevering, eller hvis sælgeren ikke har afhjulpet inden for en rimelig tid, eller hvis sælgeren ikke har afhjulpet uden væsentlig ulempe for forbrugeren, at sidstnævnte kan kræve et passende afslag i prisen eller at hæve købet. Ophævelse er imidlertid udelukket, hvis varens manglende overensstemmelse er uvæsentlig.

**Domstolen fastslår i denne henseende, at et køretøj ikke har den beskaffenhed, der er sædvanlig for varer af samme type, og som forbrugeren med rimelighed kan forvente, og således ikke er i overensstemmelse med aftalen, såfremt det, selv om det er omfattet af en EF-typegodkendelse, der er i kraft, og derfor kan anvendes på vej, er udstyret med en forbudt manipulationsanordning.**

**En sådan manglende overensstemmelse kan heller ikke kvalificeres som »uvæsentlig«,** selv såfremt forbrugeren, hvis det antages, at denne havde haft kendskab til denne anordnings eksistens og funktionsmåde, ikke desto mindre ville have købt dette køretøj. Ophævelse af aftalen er derfor principielt ikke udelukket.

**BEMÆRKNING:** Gennem en præjudiciel forelæggelse kan retterne i medlemsstaterne i forbindelse med retssager, der verserer for dem, forelægge Domstolen spørgsmål vedrørende fortolkningen af EU-retten eller gyldigheden af en EU-retsakt. Domstolen træffer ikke afgørelse i den nationale retsvist. Det tilkommer den nationale ret at afgøre sagen i overensstemmelse med Domstolens afgørelse, der på tilsvarende måde er bindende for andre nationale retter i sager vedrørende en tilsvarende problemstilling.

<sup>2</sup> Jf. i denne henseende Domstolens dom af 17.12.2020, CLCV m.fl. (Manipulationsanordning anvendt på en dieselmotor), [C-693/18](#) (jf. pressemeddelelse [nr. 170/20](#)).

<sup>3</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/44/EF af 25.5.1999 om visse aspekter af forbrugerkøb og garantier i forbindelse hermed (EFT 1999, L 171, s. 12).

Dette er et ikke-officielt dokument til mediernes brug og forpligter ikke Domstolen.

Dommene og resuméerne (sagerne [C-128/20](#), [C-134/20](#) og [C-145/20](#)) offentliggøres på webstedet CURIA på afsigelsesdagen.

Kontakt i Kontoret for Presse og Information: Gitte Stadler ☎ (+352) 4303 3127

Billeder fra domsafsigelsen er tilgængelige via »[Europe by Satellite](#)« ☎ (+32) 2 2964106

Forbliv online!

