

Sag C-693/18**Anmodning om præjudiciel afgørelse****Dato for indlevering:**

29. oktober 2018

Forelæggende ret:

Juge d'instruction du tribunal de grande instance de Paris (Frankrig)

Afgørelse af:

26. oktober 2018

Anklagemyndighed:

Procureur de la République de Paris

[udelades]

[udelades]

[udelades]

[udelades]

[udelades]

[udelades]

[udelades]

[udelades]

[udelades]

[udelades]

[udelades]

[udelades] Anmodning om fortolkning

[udelades][Org. s. 2] [oplysninger vedrørende undersøgelsesdommeren]

ANONYMISERING AF ANMODNINGEN

- 1 [udelades] [processuelle oplysninger]
- 2 Undersøgelingsproceduren drejer sig om en bilfabrikant, der markedsfører køretøjer på fransk område, herefter »selskabet X«.

PARTERNE I TVISTEN I HOVEDSAGEN OG DERES REPRÆSENTANTER

- Procureur de la République de Paris (anklagemyndigheden i Paris)

- selskab X, indkaldt som vidne, hvorom oplysninger er fremsendt i et særskilt dokument
- fortegnelse over de civile parter, som er fremsendt i et særskilt dokument.

* * *

- 3 Sideløbende med denne anmodning er der i dag desuden forelagt tre andre tilsvarende anmodninger for Den Europæiske Unions Domstol vedrørende andre bilfabrikanter, som markedsfører køretøjer på fransk område. [sag C-690 – C-692/18] [Org. s. 3]

SAGENS GENSTAND OG DE RELEVANTE FAKTISKE OMSTÆNDIGHEDER

- 4 Den 28. september 2015 anmeldte næstformanden for regionalrådet i Ile de France med ansvar for transport – på baggrund af oplysninger, som han havde fået kendskab til via medierne – en bilfabrikants handlinger til Procureur de Paris (anklagemyndigheden i Paris), idet den pågældende på fransk område havde frigivet køretøjer forsynet med en software, som kan forfalske resultaterne af kontrollen af emissioner af forurenende luftarter, navnlig NOx (nitrogenoxider), før markedsføringen af disse køretøjer.
- 5 Den 2. oktober 2015 forelagde statsadvokaturen i Paris disse omstændigheder for office central de lutte contre les atteintes à l'environnement et à la santé publique (det centrale kontor for bekæmpelse af miljøskader og skader på den offentlige sundhed, OCLAESP), som statsadvokaturen anså for særlig grov vildledning, og anmodede om, at der blev iværksat en undersøgelse af omstændighederne omkring frigivelsen af de pågældende køretøjer på det franske marked.
- 6 Sideløbende hermed havde Service National des Enquêtes (den nationale efterforskningstjeneste, SNE) under Direction Générale de la Concurrence et de la Répression des Fraudes (generaldirektoratet for konkurrence, forbrug og bekæmpelse af svig, DGCCRF) i medfør af sine egne beføjelser iværksat en efterforskning vedrørende de samme omstændigheder på anmodning af økologiministeren med henblik på at fastlægge, om de køretøjer, der var markedsført på fransk område, var forsynet med en sådan software.
- 7 I sin rapport af 11. februar 2016 til Procureur de la République de Paris gjorde SNE opmærksom på retsforskrifterne for delvis godkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emission af forurenende stoffer og beskrev EGR-ventilens (Exhaust Gas Recirculation) funktion.
- 8 I proceduren for den delvise godkendelse vedrørende emissioner af forurenende stoffer prøves køretøjerne ifølge en protokol, hvis parametre er nøjagtigt defineret i de gældende regler (konstant hastighedsprofil, temperatur, køretøjets prækonditionering). Den hastighedsprofil, der anvendes ved

godkendelsesprøvningen, kaldes NEDC (New operating driving cycle) og består i en gentagelse af fire cyklusser for kørsel i byområder efterfulgt af en cyklus for kørsel uden for byområder. [Org. s. 4]

- 9 EGR-ventilen er en af de teknologier, som bilfabrikanterne anvender til at kontrollere og begrænse de endelige NO_x -emissioner. Selskabet X anvender denne teknologi til [de omhandlede] motorer. Der er tale om et system, hvorved en del af udstødningsgassen fra forbrændingsmotorer ledes tilbage i indsugningsmanifolden, dvs. luftindtaget til motoren, for at reducere emissionen af nitrogenoxider.
- 10 Systemet til begrænsning af forureningen ved recirkulation af udstødningsgassen består af et rør, hvorigennem udstødningsgassen ledes til brændstofindsugningen. Røret er forsynet med en varmeveksler til at afkøle forbrændingsgassen og en EGR-ventil, der regulerer afgivelsen af forbrændingsgassen, som føres tilbage i indsugningen.
- 11 Åbningen af denne ventil styres af motorstyringscomputeren. Motorstyringscomputeren er køretøjets edb-system, der styrer køretøjets fysiske elementer. Computeren styrer aktuatorer på grundlag af de informationer, den får fra sensorerne. Disse aktuatorer kontrollerer de forskellige mekaniske motordeles tilstand. Åbningen af EGR-ventilen, som er nødvendig for en effektiv begrænsning af forureningen, styres således i realtid af motorstyringscomputeren, som på grundlag af de informationer, der indsamles af de forskellige sensorer (hastighed, motortemperatur osv.), sender ordrer til EGR-ventilens aktuator. Det er således computeren, og i sidste ende kildekoden til den software, der er installeret heri, som bestemmer, hvor meget EGR-ventilen åbnes.
- 12 Selskabet X har afvist at videregive kildekoden til [de pågældende] motorkontrolcomputere til efterforskerne under påberåbelse af, at den er fortrolig.
- 13 Vedlagt SNE's rapport var de prøvninger, som den franske økologiminister havde anmodet UTAC (Union Technique de l'Automobile du motocycle et du Cycle) (den tekniske sammenslutning for biler, motorcykler og cykler) om at udføre, det eneste laboratorium i Frankrig, der er bemyndiget til at godkende køretøjer på grundlag af prøvning. Prøvningerne havde til formål at undersøge, om en formodning om svindel med de forureningsbegrænsende prøvninger kunne bekræftes. Adskillige køretøjer fra fabrikant X gennemgik disse prøvninger, og teknikerne konstaterede, at NO_x -emissionerne for nogle af køretøjernes vedkommende blev øget (med en faktor 2; 3,2; 3,4 eller 3,6 afhængigt af køretøjet), når begyndelsen af NEDC-hastighedsprofilen blev udeladt. [Org. s. 5]
- 14 IFPEN (Institut Français du Pétrole Energie Nouvelle) (det franske olieinstitut, ny energi) havde på økologiministerens anmodning fået til opgave at udføre supplerende prøvninger af tre køretøjer for at observere, hvordan visse mekaniske motordele fungerede under givne køreforhold, hvor bl.a. EGR-ventilens åbningsgrad blev målt. Det kunne herudfra konstateres, at NO_x -emissionerne

specifikt blev reduceret, når en fase i godkendelsesprøvningen blev registreret, idet EGR-ventilens åbning blev væsentligt øget.

- 15 [udelades]
- 16 [udelades]
- 17 [udelades][**Org. s. 6**] [udelades] [afgrænsning af den formodede overtrædelse i Frankrig].
- 18 Efterforskerne [udelades] [har modtaget] [udelades] et juridisk dokument på 30 sider [afgrænsning af den formodede overtrædelse i Frankrig] udarbejdet på anmodning af selskabet X, med det formål at påvise, at systemet til recirkulation af udstødningsgas (RGE, på engelsk EGR) ikke kunne anses for en »manipulationsanordning« som omhandlet i EU-forordningen (jf. nedenfor: »Selskabet X' synspunkt«).
- 19 Som resultat af denne efterforskning blev der den 19. februar 2016 indledt en forundersøgelse, som blev overdraget tre undersøgelsesdommere.
- 20 Der blev indhentet en sagkyndig erklæring med henblik på at gøre brug af resultaterne af de prøvninger, som var udført af den administrative myndighed, samt alle andre tekniske analyser for at beskrive den omtvistede softwares mekanisme og afdække dens virkninger med hensyn til en øget spredning af NO_x i atmosfæren fra de køretøjer, der er forsynet med denne software.
- 21 I sin rapport, der blev forelagt den 6. april 2017, forklarede eksperten, at emissionsbegrænsningssystemerne ifølge lovtjeksternes ånd skulle være i drift under køretøjets normale drift. Den manipulation, som undersøgelsen havde konstateret, viste, at EGR-ventilen i køretøjer af mærket A i den samme serie som den, der var blevet undersøgt og beslaglagt, ikke blev styret på en måde, der er i overensstemmelse med den funktionsmåde, som kræves til godkendelsen. Som de prøvninger, der blev udført af UTAC, viste, var det med den normale driftstilstand ikke muligt at overholde forureningsgrænserne. Ifølge eksperten var dette en afvigende funktionsmåde, da den var ekstraordinær, som muliggjorde godkendelsen af køretøjet. Med andre ord ville køretøjet ikke kunne godkendes, hvis anordningen ikke registrerede prøvningscyklussen. Det forureningsbegrænsende system var væsentligt ændret ved normale driftsforhold, og dets effektivitet var reduceret.
- 22 Den pågældende ekspert konkluderede, at der fandtes en anordning, som gjorde det muligt at registrere godkendelsesproceduren og tilpasse driften af systemet til recirkulation af udstødningsgas med henblik på denne godkendelse, og at køretøjernes emission af nitrogenoxider [**Org. s. 7**] som følge af denne manipulation blev øget under normal kørsel. Eksperten tilføjede, at hvis EGR-ventilens drift under normal kørsel havde været den samme som i forbindelse med godkendelsen, havde disse køretøjer – især ved bykørsel – produceret langt færre nitrogenoxider (omkring halvdelen), men til gengæld sandsynligvis en smule mere

(omkring 5%) carbonmonoxid, ubrændte kulbrinter og CO₂. Desuden ville deres forbrug, ydeevne og køreegenskaber sandsynligvis også have været en smule nedsat. De ville have krævet hyppigere og dyrere vedligeholdelse.

- 23 Endelig forklarede eksperten, at EGR-systemet er en anordning til at kontrollere forureningen i den forstand, at det eneste formål med at forsyne motorerne hermed er at begrænse NO_x-emissionerne, at mindskelsen af ventilens åbning gør emissionsbegrænsningssystemet mindre effektivt og herved medfører en forhøjet NO_x-emission, og at denne reduktion finder sted ved normal brug af køretøjet. Er der derimod ikke neutral gas i forbrændingskammeret, og navnlig hvis hele afgivelsen af forbrændingsgas passerer gennem turbokompressorens turbine, øger det i væsentlig grad motorens accelerationsevne og medfører en langt større ydeevne. Det medfører desuden mindre tilsodning af indsugningsportene, indsugningsventilerne og forbrændingskammeret, hvilket øger motorens levetid og driftssikkerhed.
- 24 Selskabet X var indkaldt for undersøgelsesdommerne den 28. marts 2017. Det gav møde og blev tildelt status som vidne (témoin assisté), indtil der er fremkommet yderligere oplysninger i efterforskningen. Det ønskede ikke at besvare spørgsmål på dette tidspunkt.
- 25 De judicielle myndigheder i den medlemsstat, hvor selskab X har sit hovedsæde afviste at fremsende det materiale til efterforskningen, som de franske undersøgelsesdommere anmodede om, herunder bl.a. nærmere oplysninger om den metodik, der anvendes [udelades] ved kalibreringen af de pågældende motorer.
- 26 Mere end 1 200 personer er allerede indtrådt som civil part i denne domstolsundersøgelse af grov vildledning med hensyn til væsentlige egenskaber og de foretagne kontroller, efter at den blev indledt i februar 2016 [**Org. s. 8**]

NATIONALE BESTEMMELSER, SOM FINDER ANVENDELSE PÅ DE FAKTISKE OMSTÆNDIGHEDER I TVISTEN

- 27 **Kvalifikation ifølge anklageskriftet af 19. februar 2016:** Har [udelades] siden den 1. september 2009 [udelades] vildledt køberne af køretøjer udstyret med den [omhandlede] dieselmotor med hensyn til væsentlige egenskaber ved køretøjerne samt de udførte kontrolforanstaltninger med den konsekvens, at anvendelsen af varerne herved er farlig for menneskers og dyrs sundhed. [udelades – processuelle oplysninger]
- 28 Forhold, der er strafbare i henhold til [udelades] code de la consommation (forbrugeraftaleloven) [udelades] og [udelades] code pénal (straffeloven) [opregning af de relevante bestemmelser].

Forbrugerftalelovens artikel L.213-1

Affattelse gældende indtil den 18. marts 2014:

29 Den, der ved et hvilket som helst virkemiddel eller en hvilken som helst handlemåde, herunder selv ved tredjemands mellemkomst, vildleder eller forsøger at vildlede en aftalepart om nedenstående forhold, straffes, uanset om vedkommende selv er part i aftalen, med fængsel i indtil to år og/eller bøde på op til 35 000 EUR.

1° en vares beskaffenhed, art, oprindelse, væsentlige egenskaber, sammensætning eller indhold af aktive bestanddele

2° mængden af det leverede eller identiteten heraf ved levering af en anden vare end den bestemte genstand, der er aftalt

3° brugsegnet, risici forbundet med anvendelsen af produktet, udførte kontrolforanstaltninger, anvendelsesmåde eller forholdsregler, der bør træffes. [Org. s. 9]

30 Bødens størrelse kan forhøjes til 10% af den årlige omsætning, idet den skal stå i et rimeligt forhold til de fordele, som tilsidesættelsen har medført, beregnet på grundlag af de tre sidste kendte årsomsætninger på tidspunktet for de faktiske omstændigheder.

Affattelse gældende fra den 19. marts 2014 til den 30. juni 2016:

31 Den, der ved et hvilket som helst virkemiddel eller en hvilken som helst handlemåde, herunder selv ved tredjemands mellemkomst, vildleder eller forsøger at vildlede en aftalepart om nedenstående forhold, straffes, uanset om vedkommende selv er part i aftalen, med fængsel i indtil to år og bøde på op til 300 000 EUR.

1° en vares beskaffenhed, art, oprindelse, væsentlige egenskaber, sammensætning eller indhold af aktive bestanddele

2° mængden af det leverede eller identiteten heraf ved levering af en anden vare end den bestemte genstand, der er aftalt

3° brugsegnet, risici forbundet med anvendelsen af produktet, udførte kontrolforanstaltninger, anvendelsesmåde eller forholdsregler, der bør træffes.

32 Bødens størrelse kan forhøjes til 10% af den årlige omsætning, idet den skal stå i et rimeligt forhold til de fordele, som tilsidesættelsen har medført, beregnet på grundlag af de tre sidste kendte årsomsætninger på tidspunktet for de faktiske omstændigheder.

Forbruger aftalelovens artikel L.213-2

Affattelse gældende indtil den 18. marts 2014:

33 De i artikel L.213-1 omhandlede straffe fordobles:

1° hvis de i denne artikel omhandlede lovovertrædelser har som konsekvens, at anvendelsen af varen herved er farlig for menneskers og dyrs sundhed

2° hvis den i artikel L. 213-1 omhandlede lovovertrædelse eller forsøget på lovovertrædelse er begået:

- a) ved brug af forfalskede eller ukorrekte vægte, mål og andre midler
- b) ved brug af indgreb eller metoder, som har til formål at forfalske analyse, dosering, vejning eller måling eller svigagtigt ændre varers sammensætning, vægt [**Org. s. 10**] eller omfang, også før disse handlinger
- c) eller ved brug af svigagtige angivelser, som skal give anledning til at tro, at en tidligere handling er korrekt.

Affattelse gældende fra den 19. marts 2014 til den 30. juni 2016:

34 I.- De i artikel L.213-1 omhandlede straffe forhøjes til fængsel i fem år og bøde på 600 000 EUR, hvis den i samme artikel L.213-1 omhandlede lovovertrædelse eller forsøget på lovovertrædelse er begået:

- 1° ved brug af forfalskede eller ukorrekte vægte, mål og andre midler
- 2° ved brug af indgreb eller metoder, som har til formål at forfalske analyse, dosering, vejning eller måling eller svigagtigt ændre varers sammensætning, vægt eller omfang, også før disse handlinger
- 3° ved brug af svigagtige angivelser, som skal give anledning til at tro, at en tidligere handling er korrekt.

35 II. De i artikel L.213-1 omhandlede straffe forhøjes til fængsel i syv år og bøde på 750 000 EUR, hvis den i samme artikel L.213-1 omhandlede lovovertrædelse eller forsøget på lovovertrædelse:

- 1° har som konsekvens, at anvendelsen af varen herved er farlig for menneskers og dyrs sundhed
- 2° er begået i en organiseret bande.

36 III.- Den i nærværende artikel omhandlede bødestraf kan forhøjes til 10% af den årlige omsætning, idet den skal stå i et rimeligt forhold til de fordele, som tilsidesættelsen har medført, beregnet på grundlag af de tre sidste kendte årsomsætninger på tidspunktet for de faktiske omstændigheder.

Forbrugeraftalelovens artikel L.213-6

37 Juridiske personer, der på de ved straffelovens artikel 121-2 fastsatte betingelser ifalder strafferetligt ansvar for de i artikel L.213-1 – L.213-4 definerede

overtrædelser, pålægges, ud over bøden i henhold til bestemmelserne i straffelovens artikel 131-38, straf som fastsat i straffelovens artikel 131-39, nr. 2-9. Det i straffelovens artikel 131-39, nr. 2, nævnte forbud vedrører den aktivitet, med henblik på hvilken eller i anledning af hvilken overtrædelser er begået. [Org. s. 11]

EU-RETLIGE FORSKRIFTER, DER FINDER ANVENDELSE PÅ DEN FORELIGGENDE SAG

- 38 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 indeholder følgende bestemmelser [udelades]:

Forordningens artikel 3, nr. 10), i kapitel I, »Formål, anvendelsesområde og definitioner«, [bestemmer]:

- 39 »10) »manipulationsanordning«, enhver anordning, som registrerer temperatur, køretøjets hastighed, motorens omdrejningstal (rpm), det anvendte gear, vakuum i indsugningsmanifolden eller ethvert andet parameter med henblik på at aktivere, modulere, forsinke eller deaktivere driften af en del af emissionsbegrænsningssystemet, og som derved reducerer dets effektivitet under betingelser, som man med rimelighed kan forvente at komme ud for under køretøjets normale drifts- og brugsforhold«

Forordningens artikel 5, stk. [1 og] 2, i kapitel II, »Fabrikanternes forpligtelser med hensyn til typegodkendelse«, [bestemmer]:

- 40 »Krav og prøvninger

1. Fabrikanten skal sikre, at de komponenter i køretøjet, der med sandsynlighed vil påvirke emissionen, er udformet, konstrueret og samlet, således at køretøjet ved normal brug er i overensstemmelse med denne forordning og dens gennemførelsesforanstaltninger.

2. Anvendelse af manipulationsanordninger, som reducerer emissionsbegrænsningssystemernes effektivitet, forbydes. Forbuddet skal ikke gælde, hvor:

- a) anordningen er nødvendig for at beskytte motoren mod beskadigelse eller havari og for at sikre køretøjets driftssikkerhed
- b) anordningen ikke fungerer ud over startfasen, eller

- c) anvendelsen af en sådan anordning i væsentligt omfang er medtaget i prøvningsmetoderne for efterprøvning af fordampningsemission og gennemsnitlig [org. s. 12] udstødningsemission.«

BEGRUNDELSE FOR DEN PRÆJUDICIELLE FORELÆGGELSE

- 41 Hvis den fastslås, består vildledningen i den foreliggende sag, retligt set i at have vildledt køberne af køretøjer af de i anklageskriftet omhandlede mærker udstyret [med] den [omhandlede] motor med hensyn til køretøjets væsentlige egenskaber, i det foreliggende tilfælde uoverensstemmelse med forordning (EF) nr. 715/2007 [udelades], idet uoverensstemmelsen fremgår af tilstedeværelsen i køretøjet af en manipulationsanordning, som er forbudt i henhold til forordningens artikel 5, stk. 2, som defineret i samme forordnings artikel 3, nr. 10), bestående i en programmering af motorcomputeren, der styrer EGR-ventilen, således at den registrerer prøvningscyklussen, hvorved det system, der begrænser NO_x-emissioner, er i drift under denne cyklus og ikke ved normal brug af køretøjet.
- 42 Henset til den afgørelse, som i 2012 blev truffet af Det Internationale Kræftforskningscenter (CIRC), om klassificering af udstødningsgas fra dieselmotorer som kendte karcinogener, tages der endvidere hensyn til den skærpente omstændighed, at disse faktiske omstændigheder har haft til følge, at anvendelsen af disse køretøjer herved er farlig for menneskers og dyrs sundhed.
- 43 De anordninger, som anvendes til at påvirke emissionsbegrænsningssystemets drift, [kan] antage forskellige former. I lyset af disse forskellige tekniske begreber er det vigtigt at kunne fastlægge, om en given anordning udgør en manipulationsanordning som omhandlet i forordning (EF) nr. 715/2007. Definitionen af manipulationsanordning i denne forordnings artikel 3, nr. 10), omfatter forskellige begreber, hvoraf den forelæggende ret ønsker Den Europæiske Unions Domstols fortolkning for at afklare, om disse bestemmelser finde anvendelse på den foreliggende sag.
- 44 For så vidt som den forventede kvalificering som vildledning er baseret på fortolkningen af den nævnte EU-forordning, har den forelæggende ret besluttet at forelægge Domstolen et spørgsmål om fortolkningen af artikel 3, nr. 10), og artikel 5, stk. 2, i forordning (EF) nr. 715/2007 ud fra den betragtning, at Domstolens afgørelse er nødvendig for at tage [Org. s. 13] stilling til, om der eventuelt skal iværksættes en undersøgelse, og om sagen derefter skal forelægges en påkendende ret, når forundersøgelsen er afsluttet, for så vidt som dette fortolkningsspørgsmål for det første er nyt og er af almen interesse for EU-rettens ensartede anvendelse, og den gældende retspraksis for det andet ikke kan kaste det nødvendige lys over spørgsmålet.

DET PÅGÆLDENDE SELSKABS SYNSPUNKT

Sammenfattende teknisk beskrivelse af anordningen fra selskabet X' advokater ifølge en juridisk kommentar sendt til efterforskerne ([udelades]):

- 45 Fabrikanter af motorkøretøjer [udelades] skal have opnået en EU-typegodkendelse, før de markedsfører køretøjerne i Den Europæiske Union.
- 46 Blandt de retsakter, der skal overholdes, er Europa-Parlamentets og Rådets forordning 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 (forordning (EF) nr. 715/2007).
- 47 Ifølge artikel 3, stk. 1, i forordning (EF) nr. 692/2008 skal fabrikanten for at opnå EF-typegodkendelse af et køretøj med hensyn til emissioner og reparations- og vedligeholdelsesinformationer dokumentere, at køretøjet opfylder kravene i de prøvningsprocedurer, der er fastsat i bilag III til VIII, X til XII, XIV, XVI og XX til denne forordning.
- 48 Ifølge punkt 2.5. i bilag III til forordning (EF) nr. 692/2008 er emissionsgrænseværdierne for Euro 5-køretøjer for så vidt angår nitrogenoxid 180 mg/km (skema 1 i bilag I til forordning (EF) nr. 715/2007 og 80 mg/km for Euro 6-køretøjer (skema 2 i bilag I til forordning (EF) nr. 715/2007 [**Org. s. 14**]).
- 49 Teknisk set er recirkulationen af udstødningsgas (EGR) en del af det, der kaldes interne motorforanstaltninger. Når EGR-ventilen er i drift, føres udstødningsgassen fra motorens udstødningsystem ved hjælp af en ventil, som recirkulerer udstødningsgassen, ind i motorens indsugningssystem og erstatter en del af brændstoffet. Dette medfører bl.a. en reduktion af emissionerne af nitrogenoxider. Det er vigtigt at sondre mellem EGR og efterbehandling af udstødningsgas.
- 50 I den [omhandlede] EU5-dieselmotor er der to driftstilstande for recirkulation af udstødningsgas: I driftstilstand 1 (EGR-tilstand 1) er recirkulationsraten for udstødningsgas (EGR-raten) forholdsvis høj, mens EGR-raten er lavere i tilstand 0 (EGR-tilstand 0). Da EGR-raten har indflydelse på mængden af emissioner af nitrogenoxider, kan emissionen af nitrogenoxider anses for at være højere i EGR-tilstand 0 end i EGR-tilstand 1. For at gå fra den ene EGR-tilstand til den anden skal den foreskrevne NEDC for prøvningen under laboratorieforhold gennemføres i sin helhed med en lille tolerancemargen (med afvigelser på højst 1-2% fra de værdier, der er fastsat til NEDC). Hvis køretøjet gennemgår hele denne NEDC og overholder afstand og varighed helt fra starten, er EGR-tilstand 1 aktiv. I modsat fald er køretøjet automatisk i EGR-tilstand 0.
- 51 Under faktiske kørselsforhold er det næsten umuligt at gennemføre den syntetiske NEDC-kørecyklus, da den er udformet udelukkende til gennemførelse under laboratorieforhold. Alene på grund af de begrænsninger, der er forbundet med

trafik, sikkerhed, hensyn til andre trafikanter, forskellige kørevaner osv., er det stærkt usandsynligt, at nogen kan gennemføre den meget kunstige NEDC, som består af fem nøjagtigt definerede ydelseskurver, ved normale kørselsforhold.

- 52 På grund af de nøjagtige, detaljerede NEDC-specifikationer med hensyn til varighed, hastighed og afstand gennemføres NEDC kun under den syntetiske kørecyklus, der finder sted under laboratorieforhold på et chassisdynamometer uden for **[Org. s. 15]** den faktiske trafik. EGR-tilstand 1 anvendes så at sige kun under prøvningen, som finder sted under laboratorieforhold, mens EGR-ventilen er i tilstand 0 under normale kørselsforhold.

Konsekvenser, som selskab X' advokater drager med hensyn til bestemmelserne i nævnte EU-forordning

- 53 Definitionen af »manipulationsanordning« i artikel 3, nr. 10), i forordning (EF) nr. 715/2007 omtaler anordningens virkning på en del af emissionsbegrænsningssystemet, som reducerer dette systems effektivitet under køretøjets normale drifts- og brugsforhold. Dette betyder efter deres opfattelse, at en manipulationsanordning kun er til stede, når:

- i) målingen af visse parametre (f.eks. hastighed) medfører:
- ii) en deaktivering eller, mere generelt, en virkning på en del af emissionsbegrænsningssystemet, som:
- iii) reducerer emissionsbegrænsningssystemets effektivitet under forhold, som man med rimelighed kan forvente at møde under køretøjets normale drifts- og brugsforhold.

- 54 Som det tydeligt fremgår af det engelske navn for en manipulationsanordning, »defeat device«, skal den anses for en anordning, der medfører en reduktion af emissionsbegrænsningssystemets effektivitet, når visse parametre er opfyldt under køretøjets normale drifts- og brugsforhold.

- 55 På baggrund af bestemmelsens opbygning eller hensigt bekræfter artikel 5, stk. 2, i forordning (EF) nr. 715/2007, og navnlig de i andet punktum opregnede undtagelser, at begrebet manipulationsanordning er baseret på et standardeksempel, nemlig når en del af emissionsbegrænsningssystemet deaktiveres under køretøjets normale drifts- og brugsforhold, hvilket medfører en reduktion af dets effektivitet.

- 56 I forbindelse med forbuddet i artikel 5, stk. 2, definerer litra a) og b) visse tilfælde, hvor en manipulationsanordning undtagelsesvis kan **[Org. s. 16]** tillades. Disse undtagelser finder anvendelse, når:

- »a) anordningen er nødvendig for at beskytte motoren mod beskadigelse eller havari og for at sikre køretøjets driftssikkerhed

b) anordningen ikke fungerer ud over startfasen.«

Disse to undtagelser vedrører køretøjets normale drifts- og brugsforhold. De tillader anvendelsen af en manipulationsanordning i visse særlige faser af køretøjets normale drift.

- 57 Omvendt betyder dette, at en sådan anordning ikke er tilladt i de andre faser af køretøjets normale drift. Dette stemmer helt overens med ordlydsfortolkningen af ovennævnte definition af manipulationsordning, som alene omtaler en virkning på dele af emissionsbegrænsningssystemet, som reducerer dette systems effektivitet under køretøjets normale drifts- og brugsforhold.
- 58 Overskriften på artikel 5 i forordning (EF) nr. 715/2007 viser, at denne artikel dels pålægger generelle krav vedrørende køretøjerne, dels krav hvad angår prøvninger. Artikel 5, stk. 1 og 2, i forordning (EF) nr. 715/2007 vedrører udelukkende køretøjets drift og brug under normale forhold. I henhold til artikel 5, stk. 1, i forordning (EF) nr. 715/2007 skal fabrikanten sikre, at de komponenter i køretøjet, der med sandsynlighed vil påvirke emissionen, er udformet, konstrueret og samlet, således at køretøjet »ved normal brug« er i overensstemmelse med denne forordning og dens gennemførelsesforanstaltninger.
- 59 Forbuddet mod anvendelse af manipulationsanordninger følger umiddelbart efter, nemlig i det efterfølgende stykke, artikel 5, stk. 2, i forordning (EF) nr. 715/2007. Forbuddet mod disse anordninger er således knyttet til deaktiveringen af systemet »ved normale brugsforhold«. Denne fortolkning fremgår navnlig af placeringen af artikel 5, stk. 2, i forordning (EF) nr. 715/2007 i forordningens generelle opbygning, idet dette stykke er en præcisering af artikel 5, stk. 1, som går umiddelbart forud herfor. [Org. s. 17]
- 60 Denne tilsigtede adskillelse genfindes i øvrigt også i artikel 5, stk. 3, i forordning (EF) nr. 715/2007. I henhold til stk. 3 er Kommissionen ansvarlig for vedtagelsen af særlige bestemmelser (dvs. med henblik på præcisering) vedrørende de specifikke procedurer, prøvninger og krav, som gælder for typegodkendelsen, såvel som forskrifter for gennemførelsen af stk. 2, som har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning ved at supplere den. Denne formulering fremhæver, at der skal sondres mellem på den ene side procedurerne for prøvning af køretøjer og typegodkendelseskravene og på den anden side det i artikel 5, stk. 2, i forordning (EF) nr. 715/2007 omhandlede forbud mod brug af manipulationsanordninger, som reducerer emissionsbegrænsningssystemernes effektivitet.
- 61 Sammenfattende finder forbuddet mod manipulationsanordninger i forordning (EF) nr. 715/2007 anvendelse på apparater, som under køretøjets normale drifts- og brugsforhold og under visse særlige omstændigheder – f.eks. ved overskridelse af en vis hastighed, eller hvis luftkonditioneringsanlægget eller varmeanlægget er i brug – deaktiverer en del af emissionsbegrænsningssystemet (eller ændrer dets

drift) og herved reducerer dette systems effektivitet under køretøjets normale drifts- og brugsforhold.

Anvendelsen på EGR-systemet: Der er ikke tale om en manipulationsanordning

- 62 Under køretøjets normale drifts- og brugsforhold reducerer EGR-systemet ikke emissionsbegrænsningssystemets effektivitet under visse særlige omstændigheder (det medfører således ikke, at dette system »deaktiveres«). Den situation, der er typisk for tilstedeværelsen af en manipulationsanordning, hvor emissionsbegrænsningssystemet f.eks. deaktiveres, eller hvor dets effektivitet reduceres, når køretøjet overskrider en vis hastighed, luftkonditioneringsanlægget er i brug, eller en anden udløsningstærskel er nået, forekommer ikke.
- 63 I stedet fungerer EGR-systemet under køretøjets normale driftsforhold, dvs. efter startfasen, i tilstand 0 uden indvirkning på emissionsbegrænsningssystemets elementer. EGR-tilstand 1 [Org. s. 18] er kun aktiv under de kunstige laboratorieforhold i den syntetiske kørecyklus, som New European Drive Cycle (NEDC) er. Disse forhold forekommer ikke under normal kørsel.
- 64 Derfor er kriterierne for forbuddet i artikel 5, stk. 1, i forordning (EF) nr. 715/2007, dvs. deaktiveringen af en del af emissionsbegrænsningssystemet under normale køreforhold, ikke opfyldt.
- 65 Forbuddet i henhold til artikel 5, stk. 2, i forordning (EF) nr. 715/2007 omfatter ikke metoder til registrering af cyklussen.
- 66 Ganske vist kan EGR-systemet, med dets to funktionstilstande 0 og 1, kritiseres for at være en »metode til registrering af cyklussen«, som har til formål at påvirke emissionsbegrænsningssystemets funktion for (delvist, dvs. udelukkende hvad angår emissioner af nitrogenoxider) at øge dets effektivitet i tilstand 1.
- 67 Dette begrundes imidlertid ikke, at denne anordning – som teknisk set er anderledes – anses for at være omfattet af udtrykket »manipulationsanordning«. Det ville desuden være endnu mindre begrundet uden nogen anden form for proces at anvende en alt for vid fortolkning af »de lege data«-reglen (»i henhold til den på nuværende tidspunkt gældende ret«) med henblik på, af politiske grunde, at lade registrering af cyklussen være omfattet af udtrykket »manipulationsanordning«.
- 68 Retsstatsprincippet er således til hinder for en analog anvendelse af forbuddet mod manipulationsanordninger i artikel 5, stk. 2, i forordning (EF) nr. 715/2007 på metoder til registrering af cyklussen (idet der bør sondres mellem disse og manipulationsanordninger) med henblik på at udfylde en (formodet) retlig lakune eller rette op på den nuværende usikkerhed i lovgivningen eller fortolkningen heraf til skade for fabrikanterne.
- 69 Udvidelsen af de nuværende bestemmelser til metoder til registrering af cyklussen er ikke omfattet af forbuddet i artikel 5, stk. 2, i forordning (EF) nr. 715/2007

[org. s. 19] og er i strid med det grundlæggende retsprincip om, at retsreglerne skal være klare og uforanderlige, og denne udvidelse er desuden udelukket, eftersom der inden for den på nuværende tidspunkt gældende lovramme altid – uundgåeligt – findes en (i nogle tilfælde betydelig) forskel mellem de emissioner, der måles i prøvningslaboratoriet, og emissionerne under virkelig kørsel.

PRÆJUDICIELLE SPØRGSMÅL

1) Fortolkning af begrebet anordning

1-1: Hvad omfatter begrebet anordning i artikel 3, nr. 10), i forordning (EF) nr. 715/2007, der definerer manipulationsanordning (defeat device)?

1-2: Kan et program, der er installeret i motorstyringscomputeren, eller som mere generelt påvirker denne, anses for en anordning i denne artikels forstand?

2) Fortolkning af begrebet emissionsbegrænsningssystem

2-1: Hvad omfatter begrebet »emissionsbegrænsningssystem«, som er anført i artikel 3, nr. 10), i forordning (EF) nr. 715/2007, der definerer manipulationsanordning (defeat device)?

2-2: Omfatter dette emissionsbegrænsningssystem udelukkende teknologier og strategier, der har til formål at håndtere og reducere emissioner (bl.a. NO_x) efter dannelsen, eller indbefatter det ligeledes de forskellige teknologier og strategier, der giver mulighed for at begrænse selve dannelsen, som f.eks. EGR-teknologien?

3) Fortolkning af begrebet manipulationsanordning (defeat device)

3-1: Er en anordning, som registrerer alle parametre i tilknytning til gennemførelsen af de i forordning (EF) nr. 715/2007 foreskrevne godkendelsesprocedurer med henblik på under disse procedurer at aktivere eller opjustere en del af emissionsbegrænsningssystemets funktion og herved opnå godkendelse af køretøjet, en manipulationsanordning [org. s. 20] som omhandlet i artikel 3, nr. 10), i forordning (EF) nr. 715/2007?

3-2: Er denne manipulationsanordning (defeat device) i bekræftende fald forbudt i henhold til bestemmelserne i artikel 5, stk. 2, [i forordning] (EF) nr. 715/2007?

3-3: Kan en anordning som den, der er beskrevet i spørgsmål 3-1, kvalificeres som en »manipulationsanordning«, hvis emissionsbegrænsningssystemets øgede funktion ikke kun finder sted under godkendelsesprocedurer, men også i konkrete tilfælde, når netop de forhold, hvorunder – når de registreres – emissionsbegrænsningssystemets drift opjusteres under disse godkendelsesprocedurer, forekommer under faktiske kørselsforhold?

4) Fortolkning af de i artikel 5 fastsatte undtagelser

4-1: Hvad omfatter de tre undtagelser, der er fastsat i artikel 5, stk. 2, [i kapitel II] i forordning (EF) nr. 715/2007?

4-2: Kan der af en af de i artikel 5, stk. 2, anførte tre grunde ses bort fra forbuddet mod en manipulationsordning [defeat device], der specifikt under godkendelsesprocedurer aktiverer eller opjusterer driften af en del af emissionsbegrænsningssystemet?

4-3: Er en forsinkelse af motorens ældning eller tilsodning en del af de krav med hensyn til at »beskytte motoren mod beskadigelse eller havari« eller »sikre køretøjets driftssikkerhed«, som kan begrunde tilstedeværelsen af en manipulationsanordning som omhandlet i artikel 5, stk. 2, litra a)?

Udfærdiget i Paris, den 26. oktober 2018

[underskrifter]

ARBEJDSDOKUMENT