



Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Store Afdeling)

14. juli 2022 *

»Præjudiciel forelæggelse – tilnærmelse af lovgivningerne – forordning (EF) nr. 715/2007 – typegodkendelse af motorkøretøjer – artikel 5, stk. 2 – manipulationsanordning – motorkøretøjer – dieselmotor – emissionsbegrænsningssystem – software installeret i motorstyringscomputeren – ventil til udstødningsgasrecirkulation (EGR-ventil) – nedbringelse af nitrogenoxid-emissioner (NO_x) begrænset af et »temperaturinterval« – forbud mod anvendelse af manipulationsanordninger, der reducerer effektiviteten af emissionsbegrænsningssystemer – artikel 5, stk. 2, litra a) – undtagelse til dette forbud – forbrugerbeskyttelse – direktiv 1999/44/EF – forbruger køb og garantier i forbindelse hermed – artikel 2, stk. 2, litra d) – begrebet »varer, der har den beskaffenhed og brugbarhed, der er sædvanlig for varer af samme type, og som forbrugeren med rimelighed kan forvente under hensyntagen til deres art« – køretøj, der er omfattet af en EF-typegodkendelse – artikel 3, stk. 6 – begrebet »uvæsentlig manglende overensstemmelse««

I sag C-145/20,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af Oberster Gerichtshof (øverste domstol, Østrig) ved afgørelse af 17. marts 2020, indgået til Domstolen den 24. marts 2020, i sagen

DS

mod

Porsche Inter Auto GmbH & Co KG,

Volkswagen AG,

har

DOMSTOLEN (Store Afdeling),

sammensat af præsidenten, K. Lenaerts, vicepræsidenten, L. Bay Larsen, afdelingsformændene A. Arabadjiev, A. Prechal, K. Jürimäe, C. Lycourgos og I. Ziemele samt dommerne M. Ilešič, J.-C. Bonichot, F. Biltgen, P.G. Xuereb (refererende dommer), N. Piçarra og N. Wahl,

generaladvokat: A. Rantos,

justitssekretær: A. Calot Escobar,

* Processprog: tysk.

på grundlag af den skriftlige forhandling,

efter at der er afgivet indlæg af:

- DS ved Rechtsanwalt M. Poduschka,
- Porsche Inter Auto GmbH & Co KG og Volkswagen AG ved Rechtsanwälte H. Gärtner, F. Gebert, F. Gonsior, C. Harms, N. Hellermann, F. Kroll, M. Lerbinger, S. Lutz-Bachmann, L.-K. Mannefeld, K.-U. Oppen, H. Posser, J. Quecke, K. Schramm, P. Schroeder, W.F. Spieth, J. von Nordheim, K. Vorbeck, B. Wolfers og B. Wollenschläger,
- den tyske regering ved J. Möller og D. Klebs, som befuldmægtigede,
- Europa-Kommissionen ved M. Huttunen, M. Noll-Ehlers og N. Ruiz García, som befuldmægtigede,

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse i retsmødet den 23. september 2021, afsagt følgende

Dom

- 1 Anmodningen om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af artikel 5, stk. 2, i 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), [og] om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer (EUT 2007, L 171, s. 1) samt af artikel 2, stk. 2, litra d), og artikel 3, stk. 6, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/44/EF af 25. maj 1999 om visse aspekter af forbruger køb og garantier i forbindelse hermed (EFT 1999, L 171, s. 12).
- 2 Anmodningen er blevet indgivet i forbindelse med en tvist mellem på den ene side DS og på den anden side Porsche Inter Auto GmbH & Co KG og Volkswagen AG vedrørende en påstand om ophævelse af en aftale om køb af et motorkøretøj udstyret med en software, der reducerer recirkulationen af dette køretøjs forurenende gas på grundlag af bl.a. den registrerede temperatur.

Retsforskrifter

EU-retten

Direktiv 1999/44

- 3 Direktiv 1999/44 er med virkning fra den 1. januar 2022 blevet ophævet ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/771 af 20. maj 2019 om visse aspekter af aftaler om salg af varer, om ændring af forordning (EU) 2017/2394 og direktiv 2009/22/EF og om ophævelse af direktiv 1999/44/EF (EUT 2019, L 136, s. 28). Henset til tidspunktet for de faktiske omstændigheder i hovedsagen finder direktiv 1999/44 ikke desto mindre anvendelse på denne tvist.

4 1. og 10.-12. betragtning til direktiv 1999/44 havde følgende ordlyd:

»(1) Efter [...] artikel 153, stk. 1 og 3, [EF] skal Fællesskabet bidrage til virkeliggørelsen af et højt forbrugerbeskyttelsesniveau ved foranstaltninger, som det vedtager i henhold til artikel 95 [EF].

[...]

(10) [I] tilfælde af manglende overensstemmelse med aftalen bør forbrugeren have ret til gratis afhjælpning eller omlevering eller i mangel heraf til afslag i prisen eller til at hæve købet.

(11) [F]orbrugeren kan i første omgang kræve, at sælgeren afhjælper den manglende overensstemmelse eller omleverer, medmindre dette vil være umuligt eller uforholdsmæssigt; hvorvidt denne beføjelse er uforholdsmæssig, bør afgøres objektivt; en beføjelse anses for uforholdsmæssig, hvis den vil påføre sælgeren omkostninger, der i forhold til omkostningerne ved en alternativ beføjelse er urimelige; omkostninger er urimelige, hvis de er væsentligt højere end omkostningerne ved en anden beføjelse.

(12) [S]ælgeren kan i tilfælde af manglende overensstemmelse altid som forligsmulighed tilbyde forbrugeren en eller anden form for afhjælpning; forbrugeren skal frit kunne acceptere eller afvise dette forslag.«

5 Dette direktivs artikel 1, stk. 2, litra f), bestemte:

»I dette direktiv forstås ved: [...]

[...]

f) *afhjælpning*: at bringe forbrugsvaren i overensstemmelse med købsaftalen i tilfælde af manglende overensstemmelse.«

6 Det nævnte direktivs artikel 2 med overskriften »Overensstemmelse med aftalen« bestemte i stk. 1-3:

»1. Sælgeren har pligt til at levere forbrugeren varer, der er i overensstemmelse med købsaftalen.

2. Forbrugsvarer formodes at være i overensstemmelse med aftalen, hvis de

a) er i overensstemmelse med sælgers beskrivelse af dem og har den beskaffenhed, der svarer til en vareprøve eller model, som sælger har forelagt forbrugeren

b) er egnet til et særligt formål, som forbrugeren ønsker, at de skal kunne anvendes til, når han har gjort sælger bekendt hermed på tidspunktet for aftalens indgåelse, og sælger har accepteret dette

c) er egnet til de formål, som varer af samme type sædvanligvis anvendes til

d) har den beskaffenhed og brugbarhed, der er sædvanlig for varer af samme type, og som forbrugeren med rimelighed kan forvente under hensyntagen til deres art og i givet fald de oplysninger om deres konkrete egenskaber, der er afgivet offentligt om dem af sælgeren, producenten eller dennes repræsentant, navnlig i reklamer eller gennem mærkning.

3. Der er ikke tale om manglende overensstemmelse i denne artikels forstand, hvis forbrugeren på det tidspunkt, hvor aftalen blev indgået, havde kendskab til eller ikke med rimelighed kunne være ubekendt med den manglende overensstemmelse, eller hvis den manglende overensstemmelse skyldes materialer leveret af forbrugeren.«

7 Samme direktivs artikel 3 med overskriften »Forbrugerens rettigheder« havde følgende ordlyd:

»1. Sælgeren skal over for forbrugeren være ansvarlig for manglende overensstemmelse med købsaftalen, der foreligger ved forbrugsvarens levering.

2. I tilfælde af manglende overensstemmelse har forbrugeren ret til at få forbrugsvaren bragt i overensstemmelse med købsaftalen ved gratis afhjælpning eller omlevering i overensstemmelse med stk. 3 eller til et passende afslag i prisen, eller til at hæve købet med hensyn til de leverede varer, jf. stk. 5 og 6.

3. I første omgang kan forbrugeren kræve, at sælgeren afhjælper den manglende overensstemmelse eller omleverer, i begge tilfælde uden vederlag, medmindre dette ikke er muligt eller er uforholdsmæssigt.

Et krav om afhjælpning eller omlevering anses for uforholdsmæssigt, hvis den pågældende beføjelse vil påføre sælgeren omkostninger, der i forhold til omkostningerne ved den alternative beføjelse er urimelige under hensyn til

- den værdi, varen ville have, hvis den var i overensstemmelse med aftalen

- betydningen af den manglende overensstemmelse,

og

- om den alternative beføjelse vil kunne gennemføres uden væsentlig ulempe for forbrugeren.

Afhjælpning eller omlevering skal ske inden for rimelig tid og uden væsentlig ulempe for forbrugeren under hensyntagen til varens art og forbrugerens formål med at anskaffe varen.

4. Udtrykkene »gratis/uden vederlag« i stk. 2 og 3 henviser til de omkostninger, der er nødvendige for at bringe varen i overensstemmelse, navnlig forsendelsesomkostninger, arbejds løn og materialeomkostninger.

5. Forbrugeren kan kræve et passende afslag i prisen eller hæve købet:

- hvis han 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.

6. Forbrugeren har ikke ret til at hæve købet, hvis den manglende overensstemmelse er uvæsentlig.«

Forordning nr. 715/2007

8 Første og fjerde til syvende betragtning til forordning nr. 715/2007 har følgende ordlyd:

»(1) [...] De tekniske krav i forbindelse med typegodkendelse af motorkøretøjer[...] hvad angår emissioner[...] bør [...] harmoniseres for at undgå, at der i medlemsstaterne vedtages forskellige krav, og for at sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau.

[...]

(4) [...] [Y]derligere reduktioner i emissionerne fra transportsektoren (luft-, sø- og landtransport), fra husholdninger og fra energi-, landbrugs- og erhvervssektorerne for at opfylde målsætningerne om luftkvaliteten i EU. I denne forbindelse bør opgaven med at reducere emissioner fra motorkøretøjer gribes an som led i en samlet strategi. Euro 5- og Euro 6-normerne er en af de foranstaltninger, hvormed formålet er at nedbringe emissioner af partikler og ozonprækursorer som f.eks. nitrogenoxid og carbonhydrider.

(5) Opfyldelse af EU's mål for luftkvalitet kræver, at der ydes en konstant indsats for at begrænse emissionerne fra køretøjer. [...]

(6) Der er navnlig behov for en betydelig begrænsning af dieselskøretøjers emissioner af nitrogenoxid for at forbedre luftkvaliteten og overholde grænseværdierne for luftforurening. [...]

(7) Når der fastsættes emissionsnormer, er det vigtigt at overveje, hvordan disse vil påvirke markederne og fabrikanternes konkurrenceevne, hvilke direkte og indirekte omkostninger virksomhederne påføres, og hvilke fordele der opstår i form af innovationsstimulering, forbedret luftkvalitet, nedbringelse af sundhedsudgifterne og forlængelse af den forventede levetid, samt hvilke konsekvenser der vil blive tale om for den samlede indvirkning på CO₂-emissionerne.«

9 Denne forordnings artikel 1, stk. 1, fastsætter:

»I denne forordning fastlægges fælles tekniske krav til typegodkendelse af motorkøretøjer (køretøjer) og udskiftningsdele, herunder forureningsbegrænsende udskiftningsanordninger, med hensyn til emission.«

10 Forordningens artikel 3, nr. 10), bestemmer:

»I denne forordning og dens gennemførelsesforanstaltninger forstås ved:

[...]

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.«

11 Samme forordnings artikel 4, stk. 1 og 2, har følgende ordlyd:

»1. Fabrikanten skal påvise, at alle nye køretøjer med henblik på salg, registrering eller ibrugtagning i Fællesskabet er typegodkendt i overensstemmelse med denne forordning og dens gennemførelsesforanstaltninger. Fabrikanten skal også påvise, at alle nye udskiftede forureningsbegrænsende anordninger, som skal typegodkendes, og som sælges eller tages i brug i Fællesskabet, er typegodkendt i overensstemmelse med denne forordning og dens gennemførelsesforanstaltninger.

Disse forpligtelser omfatter overholdelse af de emissionsgrænser, som er angivet i bilag I og de i artikel 5 nævnte gennemførelsesforanstaltninger.

2. Fabrikanten skal sikre, at typegodkendelsesprocedurerne for efterprøvning af produktionens overensstemmelse følges, og at kravene til de forureningsbegrænsende anordningers holdbarhed og disses overensstemmelse efter ibrugtagning overholdes.

Herudover skal fabrikantens tekniske foranstaltninger sikre, at udstødnings- og fordampningsemissionerne fra køretøjerne i hele deres normale levetid og ved normal brug reelt begrænses i overensstemmelse med denne forordning. [...]

[...]«

12 Artikel 5, stk. 1 og 2, i forordning (EF) nr. 715/2007 fastsætter:

»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 udstødningssemission.«

13 Bilag I til denne forordning med overskriften »Emissionsgrænser« fastsætter bl.a. grænseværdierne for emission af nitrogenoxid (NO_x).

Forordning (EF) nr. 692/2008

- 14 Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 af 18. juli 2008 om gennemførelse og ændring af forordning nr. 715/2007 (EUT 2008, L 199, s. 1) blev ændret ved Kommissionens forordning (EU) nr. 566/2011 af 8. juni 2011 (EUT 2011, L 158, s. 1) (herefter »forordning nr. 692/2008«). Fra den 1. januar 2022 blev forordning nr. 692/2008 ophævet ved Kommissionens forordning (EU) 2017/1151 af 1. juni 2017 om supplerende regler til forordning nr. 715/2007, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF, forordning nr. 692/2008 og Kommissionens forordning (EU) nr. 1230/2012 og om ophævelse af forordning nr. 692/2008 (EUT 2017, L 175, s. 1). Henset til tidspunktet for de faktiske omstændigheder i hovedsagen finder forordning nr. 692/2008 imidlertid anvendelse på sidstnævnte.

- 15 Artikel 10 i forordning nr. 692/2008 med overskriften »Forureningsbegrænsende udstyr« fastsatte i stk. 1:

»Fabrikanten sikrer, at forureningsbegrænsende udskiftningsanordninger, der er beregnet til montering på EF-typegodkendte køretøjer, som er omfattet af forordning (EF) nr. 715/2007, er EF-typegodkendte som separate tekniske enheder efter artikel 10, stk. 2, i [Europa-Parlamentets og Rådets] direktiv 2007/46/EF [af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (rammedirektiv) (EUT 2007, L 263, s. 1)], i overensstemmelse med artikel 12 og 13 samt bilag XIII til denne forordning.

Katalysatorer og partikelfiltre betragtes i forbindelse med denne forordning som forureningsbegrænsende anordninger.

[...]«

- 16 Bilag I til forordning nr. 692/2008 med overskriften »Administrative bestemmelser om EF-typegodkendelse« fastslog i punkt 3.3 med overskriften »Udvidelser med hensyn til det forureningsbegrænsende systems holdbarhed (type 5-prøvning)« følgende:

»3.3.1. Typegodkendelsen udvides til at omfatte forskellige køretøjstyper, såfremt køretøjets, motorens eller forureningsbegrænsningssystemets parametre som specificeret nedenfor er identiske eller inden for de fastsatte tolerancer:

3.3.1.1. Køretøj:

[...]

3.3.1.2. Motor:

[...]

3.3.1.3. Det forureningsbegrænsende systems parametre:

a) Katalysatorer og partikelfiltre:

[...]

[...]

c) Recirkulation af udstødningsgas (EGR):

forefindes/forefindes ikke

type (kølet eller ikke kølet, aktiv eller passiv styring, højt tryk eller lavt tryk).

[...]«

Direktiv 2007/46

- 17 Direktiv 2007/46, som ændret ved Kommissionens forordning (EU) nr. 1229/2012 af 10. december 2012 (EUT 2012, L 353, s. 1) (herefter »direktiv 2007/46«), blev med virkning fra den 1. september 2020 ophævet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF (EUT 2018, L 151, s. 1). Henset til tidspunktet for de faktiske omstændigheder i hovedsagen finder dette direktiv imidlertid fortsat anvendelse på sidstnævnte.

- 18 Tredje betragtning til det nævnte direktiv havde følgende ordlyd:

»De tekniske krav, der gælder for systemer, komponenter, separate tekniske enheder og køretøjer, bør harmoniseres og fastlægges nærmere i retsakter. Disse retsakter bør først og fremmest søge at sikre en høj grad af trafiksikkerhed, sundhedsbeskyttelse, miljøbeskyttelse, energieffektivitet og beskyttelse mod uretmæssig brug.«

- 19 Samme direktivs artikel 1 med overskriften »Genstand« bestemte:

»Dette direktiv fastlægger en harmoniseret ramme med de administrative bestemmelser og generelle tekniske krav i forbindelse med godkendelse af alle nye køretøjer, der er omfattet af dets anvendelsesområde, samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, med henblik på at lette registreringen, salget og ibrugtagningen af køretøjerne inden for Fællesskabet.

[...]

Særlige tekniske krav til køretøjers fremstilling og funktion fastlægges i medfør af dette direktiv i retsakter, som bilag IV indeholder en udtømmende liste over.«

- 20 Artikel 3 i direktiv 2007/46 med overskriften »Definitioner« fastsatte følgende i punkt 5 og 36:

»I dette direktiv og i de i bilag IV opførte retsakter forstås, medmindre andet er bestemt heri, ved:

[...]

5. »EF-typegodkendelse«: den procedure, hvorved en medlemsstat attesterer, at en type køretøj, system, komponent eller separat teknisk enhed opfylder de relevante administrative bestemmelser og tekniske krav i dette direktiv og i de retsakter, der er opført i bilag IV eller XI

[...]

36. »typeattest«: det dokument, der findes i bilag IX, og som udstedes af fabrikanten, som attesterer, at et køretøj, der tilhører serien af den type, der er godkendt i henhold til dette direktiv, er i overensstemmelse med alle retsakter på fremstillingstidspunktet.«
- 21 Dette direktivs artikel 4 med overskriften »Medlemsstaternes forpligtelser« bestemte følgende:
- »1. Medlemsstaterne sikrer, at fabrikanten, der ansøger om godkendelse, opfylder deres forpligtelser i henhold til dette direktiv.
2. Medlemsstaterne godkender kun køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, der opfylder kravene i dette direktiv.
3. Medlemsstaterne registrerer eller tillader kun salg eller ibrugtagning af køretøjer, komponenter og separate tekniske enheder, der opfylder kravene i dette direktiv.
- [...]«
- 22 Det nævnte direktivs artikel 8, stk. 6, havde følgende ordlyd:
- »Den godkendende myndighed underretter straks de godkendende myndigheder i de andre medlemsstater om nægtelse eller inddragelse af enhver køretøjsgodkendelse, som den har udstedt, med angivelse af grundene hertil.«
- 23 Samme direktivs artikel 13, stk. 1, lød således:
- »Fabrikanten meddeler straks den medlemsstat, der har udstedt EF-typegodkendelsen, alle ændringer i de oplysninger, der er registreret i informationspakken. Denne medlemsstat afgør i overensstemmelse med de regler, der er beskrevet i dette kapitel, hvilken procedure der skal følges. Hvis det er nødvendigt, kan medlemsstaten efter samråd med fabrikanten beslutte, at der skal udstedes en ny EF-typegodkendelse.«
- 24 Artikel 18 i direktiv 2007/46 med overskriften »Typeattest« fastslog følgende i stk. 1:
- »I sin egenskab af indehaver af en EF-typegodkendelsesattest for et køretøj leverer fabrikanten en typeattest, der skal ledsage hvert færdigopbygget, delvis opbygget eller trinvis færdigopbygget køretøj, som produceres i overensstemmelse med den godkendte køretøjstype.
- [...]«
- 25 Dette direktivs artikel 26 med overskriften »Registrering, salg og ibrugtagning af køretøjer« bestemte følgende i stk. 1:
- »Med forbehold af bestemmelserne i artikel 29 og 30 må medlemsstaterne kun registrere og tillade salg og ibrugtagning af køretøjer, hvis de ledsages af en gyldig typeattest udstedt i overensstemmelse med artikel 18.
- [...]«

- 26 Bilag IV til det nævnte direktiv med overskriften »Krav i forbindelse med EF-typegodkendelse af køretøjer« henviste i del I med overskriften »Retsakter, der finder anvendelse i forbindelse med EF-typegodkendelse af køretøjer, der fremstilles i ubegrænsede serier«, til forordning nr. 715/2007 for så vidt angik »[e]missioner (Euro 5 og 6) lette erhvervskøretøjer/adgang til informationer«.

Østrigsk ret

- 27 § 922, stk. 1, i Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch (den almindelige borgerlige lovbog) i den affattelse, der finder anvendelse i hovedsagen (herefter »ABGB«), bestemmer:

»Den, som overdrager en vare til en anden mod vederlag, indestår for, at den er i overensstemmelse med aftalen. Den pågældende er således ansvarlig for, at varen har de egenskaber, der er aftalt eller sædvanligvis forudsættes, at den er i overensstemmelse med en beskrivelse heraf, en vareprøve eller en model, og at den kan anvendes i overensstemmelse med transaktionens karakter eller den indgåede aftale.«

- 28 ABGB's § 932, stk. 1 og 4, fastsætter:

»(1) Erhververen kan i tilfælde af en mangel kræve afhjælpning (udbedring eller efterlevering af det, der mangler), ombytning af varen, et rimeligt nedslag i vederlaget (nedsættelse af pris) eller ophævelse af aftalen (tilbagegang)

[...]

(4) Såfremt såvel afhjælpning som ombytning er umulig eller forbundet med en uforholdsmæssig stor byrde for overdrageren, har erhververen ret til nedsættelse af prisen eller, medmindre der er tale om en uvæsentlig mangel, ret til at hæve aftalen. [...]«

Tysk ret

- 29 § 25, stk. 2, i Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung) (forordning om EF-typegodkendelse af motorkøretøjer, påhængskøretøjer og systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (forordning om EF-typegodkendelse af motorkøretøjer), herefter »EG-FGV«) er formuleret således:

»For at afhjælpe mangler og sikre, at også køretøjer, der allerede er taget i brug, komponenter eller separate tekniske enheder stemmer overens med den godkendte type, kan forbundsmyndigheden for motorkøretøjer efterfølgende træffe supplerende foranstaltninger.«

Tvisten i hovedsagen og de præjudicielle spørgsmål

- 30 Den 21. december 2013 købte DS, der er forbruger, et køretøj af mærket Volkswagen, som var udstyret med en dieselmotor af typen EA 189 af Euro 5-generationen, hos Porsche Inter Auto, der er en bilforhandler, som er uafhængig af Volkswagen.

- 31 Køretøjet var udstyret med en software, som drev systemet for udstødningsgasrecirkulation efter to modi (herefter »skiftelogikken«). Den første modus blev kun aktiveret under godkendelsesprøvningen, benævnt »*New European Driving Cycle*« (NEDC), som blev foretaget i et laboratorium. I denne modus var udstødningsgasrecirkulationsraten højere end i den anden modus, som blev aktiveret under faktiske kørselsforhold. Den omhandlede køretøjstype blev typegodkendt af Kraftfahrt-Bundesamt (forbundsmyndigheden for motorkøretøjer, Tyskland, herefter »KBA«), der er den kompetente myndighed på området for typegodkendelser i Tyskland. Denne myndighed var ikke blevet informeret om tilstedeværelsen af skiftelogikken.
- 32 Det fremgår af forelæggelsesafgørelsen, at såfremt KBA havde haft kendskab til skiftelogikken, ville myndigheden ikke have godkendt denne type køretøj. Det fremgår ligeledes af forelæggelsesafgørelsen, at DS ville have købt det pågældende køretøj, selv om han havde haft kendskab til skiftelogikken.
- 33 Ved afgørelse af 15. oktober 2015, der blev vedtaget på grundlag af EG-FGV's § 25, stk. 2, pålagde KBA Volkswagen at trække skiftelogikken tilbage for at genskabe motorer af type EA 189 af Euro 5-generationens overensstemmelse med forordning nr. 715/2007. Ved skrivelse af 20. december 2016 meddelte KBA Volkswagen, at den foreslåede ajourføring af den software, som er omhandlet i denne doms præmis 31 (herefter »ajourføringen af softwaren«), var egnet til at genskabe denne overensstemmelse. Den omhandlede EF-typegodkendelse af den omhandlede køretøjstype blev efterfølgende hverken suspenderet eller inddraget af KBA.
- 34 Den 15. februar 2017 lod DS softwaren på sit køretøj ajourføre. Denne ajourføring erstattede skiftelogikken med en programmering, hvorefter den måde, hvorpå emissionerne blev reduceret, ikke kun blev aktiveret under godkendelsesprøvningen som omhandlet i denne doms præmis 31, men også ved anvendelse af køretøjet på vej. Udstødningsgasrecirkulation var imidlertid kun fuldt effektiv, når den ydre temperatur lå på mellem 15 og 33°C (herefter »temperaturintervallet«).
- 35 DS anlagde sag ved Landesgericht Linz (den regionale domstol i Linz, Østrig) med principal påstand om tilbagebetaling af købsprisen for det omhandlede køretøj mod tilbagelevering af køretøjet, subsidær påstand om nedsættelse af køretøjets pris, og mere subsidær påstand om, at det blev fastslået, at Porsche Inter Auto og Volkswagen var ansvarlige for de skader, der fulgte af tilstedeværelsen af en ulovlig manipulationsanordning som omhandlet i artikel 5, stk. 2, i forordning nr. 715/2007.
- 36 Ved dom af 12. december 2018 frifandt retten de sagsøgte.
- 37 Ved dom af 4. april 2019 stadfæstede Oberlandesgericht Linz (den øverste regionale domstol i Linz, Østrig) denne dom.
- 38 DS har iværksat *revisionsanke* til prøvelse af denne dom ved Oberster Gerichtshof (øverste domstol, Østrig), som er den forelæggende ret, med den begrundelse, at det omhandlede køretøj var behæftet med en mangel, eftersom skiftelogikken udgjorde en ulovlig manipulationsanordning som omhandlet i artikel 5, stk. 2, i forordning nr. 715/2007. Da ajourføringen af softwaren ifølge DS ikke har afhjulpet denne mangel, løber køretøjet en risiko for at miste sin værdi og for at blive beskadiget som følge af denne ajourføring.
- 39 Porsche Inter Auto og Volkswagen har gjort gældende, at temperaturintervallet udgør en lovlig manipulationsanordning i henhold til artikel 5, stk. 2, i forordning nr. 715/2007. KBA er enig i denne vurdering.

- 40 Den forelæggende ret er af den opfattelse, at skiftelogikken er en ulovlig manipulationsanordning som omhandlet i artikel 3, nr. 10), og artikel 5, stk. 2, i forordning nr. 715/2007. Under alle omstændigheder er det omhandlede køretøj behæftet med en mangel som omhandlet i ABGB's § 922, da KBA ikke var blevet informeret om tilstedeværelsen af denne manipulationsanordning.
- 41 I denne sammenhæng er den forelæggende ret i tvivl om, hvorvidt det omhandlede køretøj, henset til forpligtelsen til at levere et køretøj, der ikke er forsynet med en sådan manipulationsanordning, var behæftet med en manglende overensstemmelse som omhandlet i direktiv 1999/44. Hvis dette er tilfældet, skal det ifølge denne ret undersøges, om dette køretøj stadig var udstyret med en ulovlig manipulationsanordning efter ajourføringen af den software, som drev systemet for udstødningsgasrecirkulation, ligesom retsvirkningerne af den eventuelle vedvarende manglende overensstemmelse efter ajourføringen af softwaren skal præciseres.
- 42 Den forelæggende ret ønsker nærmere bestemt for det første oplyst, om det omhandlede køretøj – for det tilfælde, at dette køretøj er udstyret med en manipulationsanordning, hvis anvendelse er forbudt i henhold til artikel 3, nr. 10), og artikel 5, stk. 2, i forordning nr. 715/2007, selv om det er omfattet af en EF-typegodkendelse – har den beskaffenhed, der er sædvanlig for varer af samme type, og som forbrugeren med rimelighed kan forvente som omhandlet i artikel 2, stk. 2, litra d), i direktiv 1999/44 og derfor må formodes at være i overensstemmelse med aftalen. I denne henseende er den forelæggende ret af den opfattelse, at en almindeligt oplyst, rimeligt opmærksom og velunderrettet gennemsnitsforbruger for så vidt angår et produkt såsom et køretøj, der skal opfylde lovkravene, faktisk forventer, at disse krav er overholdt. Den omstændighed, at køretøjerne skal være genstand for en typegodkendelsesprocedure, er ikke nødvendigvis til hinder for denne fortolkning af artikel 2, stk. 2, litra d), i direktiv 1999/44/EF.
- 43 For det andet er den forelæggende ret i tvivl om, hvorvidt temperaturintervallet kan være omfattet af den undtagelse, der er fastsat i artikel 5, stk. 2, litra a), i forordning nr. 715/2007, som Porsche Inter Auto og Volkswagen har påberåbt sig, eller om dette under alle omstændigheder er udelukket, sådan som DS har anført. I denne henseende har denne ret anført, at i betragtning af det formål om miljøbeskyttelse, der følger af første og sjette betragtning til forordning nr. 715/2007, skal de undtagelser, der er fastsat i denne artikel 5, stk. 2, fortolkes strengt. Den nævnte ret har bemærket, at for så vidt som det er velkendt, at den gennemsnitlige temperatur på en del af EU's område, herunder Østrig, er lavere end 15°C flere måneder om året, opnås den omgivende temperatur, hvor udstødningsgasrecirkulation for et køretøj som det i hovedsagen omhandlede er fuldt ud effektiv, således i gennemsnit ikke i en stor del af året. Under disse omstændigheder synes det umuligt at begrunde en manipulationsanordning, der fungerer så hyppigt, med en af disse undtagelser.
- 44 For det tredje ønsker den forelæggende ret oplyst, om den omstændighed, at der i et køretøj findes en manipulationsanordning som omhandlet i artikel 3, nr. 10), i forordning nr. 715/2007, hvis anvendelse er forbudt i henhold til denne forordnings artikel 5, stk. 2, kan kvalificeres som en uvæsentlig manglende overensstemmelse som omhandlet i artikel 3, stk. 6, i direktiv 1999/44, eftersom den pågældende forbruger, selv hvis denne havde haft kendskab til eksistensen og funktionen af denne anordning, alligevel ville have købt dette køretøj.

45 På denne baggrund har Oberster Gerichtshof (øverste domstol) besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

- »1) Skal artikel 2, stk. 2, litra d), i direktiv [1999/44] fortolkes således, at et motorkøretøj, der er omfattet af anvendelsesområdet for [forordning nr. 715/2007], har den beskaffenhed, der er sædvanlig for varer af samme type, og som forbrugeren med rimelighed kan forvente, når køretøjet er udstyret med en ulovlig manipulationsanordning som omhandlet i artikel 3, nr. 10), og artikel 5, stk. 2, i [forordning nr. 715/2007], men køretøjstypen på trods heraf har en gyldig EF-typegodkendelse, hvorfor motorkøretøjet kan anvendes i vejtrafikken?
- 2) Skal artikel 5, stk. 2, litra a), i [forordning nr. 715/2007] fortolkes således, at en manipulationsanordning som omhandlet i denne forordnings artikel 3, nr. 10), som er konstrueret således, at udstødningsgasrecirkulationen, uden for prøvningsdrift under laboratoriebetingelser, under faktiske brugsforhold kun fungerer i fuldt omfang, når udendørstemperaturen ligger inden for [temperaturintervallet], i henhold til denne forordnings artikel 5, stk. 2, litra a), kan være lovlig, eller er det på forhånd udelukket at anvende den nævnte undtagelsesbestemmelse allerede på grund af begrænsningen af udstødningsgasrecirkulationens fulde effektivitet til betingelser, som i dele af Den Europæiske Union kun foreligger omkring halvdelen af året?
- 3) Skal artikel 3, stk. 6, i [direktiv 1999/44] fortolkes således, at en manglende overensstemmelse med købsaftalen, der består i, at et køretøj er udstyret med en manipulationsanordning, som er ulovlig i henhold til artikel 3, nr. 10), sammenholdt med artikel 5, stk. 2, i [forordning nr. 715/2007], skal kvalificeres som uvæsentlig i den nævnte bestemmelses forstand, såfremt erhververen også ville have købt køretøjet, hvis denne havde haft kendskab til anordningens eksistens og funktionsmåde?»

Om de præjudicielle spørgsmål

Det første spørgsmål

- 46 Med det første spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om artikel 2, stk. 2, litra d), i direktiv 1999/44 skal fortolkes således, at et motorkøretøj, der er omfattet af anvendelsesområdet for forordning nr. 715/2007, har en beskaffenhed, der er sædvanlig for varer af samme type, og som forbrugeren med rimelighed kan forvente, og således skal formodes at være i overensstemmelse med den købsaftale, som det har været genstand for, såfremt dette køretøj, selv om det er omfattet af en EF-typegodkendelse, der er i kraft, og som derfor kan anvendes på vej, er udstyret med en manipulationsanordning, hvis anvendelse er forbudt i medfør af denne forordnings artikel 5, stk. 2.
- 47 Artikel 2, stk. 1, i direktiv 1999/44 forpligter sælgeren til at levere forbrugeren varer, der er i overensstemmelse med købsaftalen.
- 48 I henhold til dette direktivs artikel 2, stk. 2, litra d), formodes forbrugsvarer at være i overensstemmelse med aftalen, hvis de har den beskaffenhed og brugbarhed, der er sædvanlig for varer af samme type, og som forbrugeren med rimelighed kan forvente, bl.a. under hensyntagen til deres art.

- 49 Hvad angår en vare som den i hovedsagen omhandlede, dvs. et motorkøretøj, bemærkes, at artikel 3, nr. 5), i direktiv 2007/46 definerer »EF-typegodkendelse« som »den procedure, hvorved en medlemsstat attesterer, at en type køretøj, system, komponent eller separat teknisk enhed opfylder de relevante administrative bestemmelser og tekniske krav i dette direktiv og i de retsakter, der er opført i bilag IV eller XI«. Dette bilag IV med overskriften »Krav i forbindelse med EF-typegodkendelse af køretøjer« henviser i del I med overskriften »Retsakter, der finder anvendelse i forbindelse med EF-typegodkendelse af køretøjer, der fremstilles i ubegrænsede serier«, til forordning nr. 715/2007 for så vidt angår »[e]missioner (Euro 5 og Euro 6) lette erhvervskøretøjer/adgang til informationer«.
- 50 Det bemærkes endvidere, at det nævnte direktivs artikel 4, stk. 3, første afsnit, bestemmer, at medlemsstaterne kun registrerer eller tillader salg eller ibrugtagning af køretøjer, der opfylder kravene i dette direktiv.
- 51 Endelig bestemmer artikel 4, stk. 1, i forordning nr. 715/2007, at fabrikanten skal påvise, at alle nye køretøjer med henblik på salg, registrering eller ibrugtagning i Unionen er typegodkendt i overensstemmelse med denne forordning og dens gennemførelsesforanstaltninger.
- 52 Det følger af de bestemmelser, der er omhandlet i denne doms præmis 49-51, for det første, at de køretøjer, der er omfattet af anvendelsesområdet for direktiv 2007/46, skal være genstand for en typegodkendelse, og for det andet, at denne typegodkendelse kun kan udstedes, hvis den pågældende køretøjstype opfylder bestemmelserne i forordning nr. 715/2007, navnlig bestemmelserne om emissioner, som denne forordnings artikel 5 udgør en del af.
- 53 Desuden leverer fabrikanten i henhold til artikel 18, stk. 1, i direktiv 2007/46 i sin egenskab af indehaver af en EF-typegodkendelsesattest en typeattest, der skal ledsage hvert færdigopbygget, delvis opbygget eller trinvis færdigopbygget køretøj, som produceres i overensstemmelse med den godkendte køretøjstype. I henhold til dette direktivs artikel 26, stk. 1, er denne attest obligatorisk med henblik på registrering, salg eller ibrugtagning af et køretøj.
- 54 Når en forbruger erhverver et køretøj, der tilhører serien af en godkendt køretøjstype, og som dermed er ledsaget af en typeattest, kan denne med rimelighed forvente, at forordning nr. 715/2007, og navnlig denne forordnings artikel 5, er overholdt for så vidt angår dette køretøj, også selv om der ikke foreligger særlige aftalebestemmelser.
- 55 Artikel 2, stk. 2, litra d), i direktiv 1999/44 skal derfor fortolkes således, at et køretøj, der ikke opfylder kravene i denne artikel 5, ikke har den beskaffenhed og brugbarhed, der er sædvanlig for varer af samme type, og som forbrugeren med rimelighed kan forvente under hensyntagen til deres art som omhandlet i nævnte artikel 2, stk. 2, litra d).
- 56 Som generaladvokaten har anført i punkt 149 i forslaget til afgørelse, ændres denne fortolkning ikke af den omstændighed, at den pågældende køretøjstype er dækket af en EF-typegodkendelse, der tillader denne kørsel i trafikken. Direktiv 2007/46 omhandler nemlig den situation, hvor den ulovlige karakter af en anordning i et køretøj, henset til f.eks. kravene i artikel 5 i forordning nr. 715/2007, først opdages efter denne typegodkendelse. Direktivets artikel 8, stk. 6, bestemmer således, at den godkendende myndighed kan annullere godkendelsen af et køretøj. Det følger desuden af det nævnte direktivs artikel 13, stk. 1, første og tredje punktum, at når en fabrikant meddeler en medlemsstat, der har udstedt EF-typegodkendelsen, en ændring i de oplysninger, der er registreret i informationspakken, kan denne medlemsstat, hvis det er nødvendigt, efter samråd med fabrikanten beslutte, at der skal udstedes en ny EF-typegodkendelse.

- 57 Dette synes at være tilfældet i den foreliggende sag, eftersom det fremgår af forelæggelsesafgørelsen, at den i hovedsagen omhandlede køretøjstype oprindeligt var blevet godkendt af KBA, uden at KBA blev informeret om tilstedeværelsen af skiftelogikken. Det fremgår endvidere af forelæggelsesafgørelsen, at såfremt KBA havde haft kendskab til denne skiftelogik, ville KBA ikke have EF-typegodkendt denne type køretøj.
- 58 Følgelig skal det første spørgsmål besvares med, at artikel 2, stk. 2, litra d), i direktiv 1999/44 skal fortolkes således, at et motorkøretøj, der er omfattet af anvendelsesområdet for forordning nr. 715/2007, ikke har den beskaffenhed, der er sædvanlig for varer af samme type, og som forbrugeren med rimelighed kan forvente, såfremt dette køretøj, selv om det er omfattet af en EF-typegodkendelse, der er i kraft, og som derfor kan anvendes på vej, er udstyret med en manipulationsanordning, hvis anvendelse er forbudt i medfør af denne forordnings artikel 5, stk. 2.

Det andet spørgsmål

- 59 Med det andet spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om artikel 5, stk. 2, litra a), i forordning nr. 715/2007 skal fortolkes således, at en manipulationsanordning, som bl.a. kun sikrer overholdelsen af de emissionsgrænseværdier, der er fastsat i denne forordning, inden for temperaturintervallet, således at denne recirkulation på en del af EU's område kun sker fuldt ud i ca. seks måneder om året, kan være begrundet i henhold til denne bestemmelse.
- 60 I henhold til artikel 5, stk. 2, i forordning nr. 715/2007 forbydes anvendelse af manipulationsanordninger, som reducerer emissionsbegrænsningssystemernes effektivitet. Der findes imidlertid tre undtagelser til dette forbud, herunder undtagelsen i artikel 5, stk. 2, litra a), dvs. når »anordningen er nødvendig for at beskytte motoren mod beskadigelse eller havari og for at sikre køretøjets driftssikkerhed«.
- 61 For så vidt som bestemmelsen indeholder en undtagelse til forbuddet mod anvendelse af manipulationsanordninger, der reducerer emissionsbegrænsningssystemernes effektivitet, skal den fortolkes strengt (jf. i denne retning dom af 17.12.2020, CLCV m.fl. (Manipulationsanordning anvendt på en dieselmotor), C-693/18, EU:C:2020:1040, præmis 111 og 112).
- 62 Hvad indledningsvis angår begrebet »motor« sondres der i bilag I til forordning nr. 692/2008, således som generaladvokaten har anført i punkt 118 og 119 i forslaget til afgørelse, udtrykkeligt mellem motoren og det forureningsbegrænsende system. Forskrifterne vedrørende »[m]otor[en]« er fastsat i dette bilags punkt 3.3.1.2, mens forskrifterne vedrørende »[d]et forureningsbegrænsende systems parametre« er fastsat i det nævnte bilags punkt 3.3.1.3. Punkt 3.3.1.3, litra a) og c), omfatter udtrykkeligt partikelfiltre og udstødningsgasrecirkulation. I henhold til denne forordnings artikel 10, stk. 1, andet afsnit, anses partikelfiltre desuden for så vidt angår denne forordning for at være forureningsbegrænsende anordninger.
- 63 Følgelig udgør EGR-ventilen, EGR-køleren og dieselpartikelfilteret, som temperaturintervallet ifølge Porsche Inter Auto tilsigter at skåne, særskilte komponenter i motoren. EGR-ventilen befinder sig nemlig ved motorens udgang efter udstødningsmanifolden. Når EGR-ventilen åbnes, kan udstødningsgassen ledes ind i indsugningsmanifolden til endnu en forbrænding og til afkøling ved hjælp af en varmeveksler, EGR-køleren. Partikelfiltret, der befinder sig før udstødningsrøret, gør det for sit vedkommende muligt at filtrere luften med henblik på at tilbageholde forurenende fine partikler.

- 64 Hvad dernæst angår begreberne »havari« og »beskadigelse« i artikel 5, stk. 2, litra a), i forordning nr. 715/2007 har Domstolen fastslået, at en manipulationsanordning, som reducerer emissionsbegrænsningssystemets effektivitet, for at kunne være begrundet i henhold til denne bestemmelse skal gøre det muligt at beskytte motoren mod pludselig og usædvanlig skade (dom af 17.12.2020, CLCV m.fl. (Manipulationsanordning anvendt på en dieselmotor), C-693/18, EU:C:2020:1040, præmis 109).
- 65 Tilsodning og ældning af motoren kan således under alle omstændigheder ikke anses for et »havari« eller en »beskadigelse« i denne bestemmelses forstand, eftersom disse begivenheder i princippet er forudsigelige og forbundet med et køretøjs normale drift (dom af 17.12.2020, CLCV m.fl. (Manipulationsanordning anvendt på en dieselmotor), C-693/18, EU:C:2020:1040, præmis 110).
- 66 Denne fortolkning understøttes af det mål, der forfølges med forordning nr. 715/2007, som består i at sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau og at forbedre luftkvaliteten i EU, hvilket indebærer en effektiv nedbringelse af nitrogenoxidemissionerne (NOx) i hele den normale levetid for køretøjerne. Forbuddet i forordningens artikel 5, stk. 2, ville nemlig være uden indhold og effektiv virkning, hvis det var tilladt fabrikkerne at udstyre køretøjerne med sådanne manipulationsanordninger udelukkende med det formål at beskytte motoren mod tilsodning og ældning (dom af 17.12.2020, CLCV m.fl. (Manipulationsanordning anvendt på en dieselmotor), C-693/18, EU:C:2020:1040, præmis 113).
- 67 Det er således kun en risiko for umiddelbar beskadigelse af motoren eller havari, der udløser en konkret fare under kørslen, som kan begrunde anvendelsen af en manipulationsanordning i henhold til artikel 5, stk. 2, litra a), i forordning nr. 715/2007.
- 68 Den fortolkning af ordet »beskadigelse«, som Domstolen gav i dom af 17. december 2020, CLCVV m.fl. (Manipulationsanordning anvendt på en dieselmotor), C-693/18, EU:C:2020:1040), kan følgelig ikke drages i tvivl af den tyske regering og Porsche Inter Autos argument, hvorefter det følger af versionerne på engelsk (»damage«) og tysk (»Beschädigung«) af dette ord, at det ikke kun dækker pludselige og uforudsigelige begivenheder.
- 69 Som generaladvokaten i det væsentlige har anført i punkt 115 i forslaget til afgørelse, forholder det sig nemlig for det første således, at selv om definitionerne af dette ord på engelsk og tysk – til forskel fra definitionen af det samme ord på fransk – ikke nødvendigvis indebærer, at en beskadigelse skyldes en »pludselig« begivenhed, afkræfter de ikke den fortolkning af ordet »beskadigelse«, som Domstolen har anlagt. For det andet bemærkes, at den strenge fortolkning, som Domstolen har anlagt, er baseret på de grunde, der er nævnt i denne doms præmis 61 og 66.
- 70 Den tyske regering, Porsche Inter Auto og Volkswagen har imidlertid gjort gældende, at den omhandlede manipulationsanordning er begrundet, eftersom der i tilfælde af for lave eller for høje temperaturer kan opstå aflejringer i forbindelse med udstødningsgasrecirkulationen, der således kan føre til en forkert positionering af EGR-ventilen, dvs. f.eks. til, at en ventil ikke længere åbnes, eller at den ikke længere lukkes korrekt, eller at denne ventil blokeres fuldstændigt. En beskadiget eller forkert positioneret EGR-ventil kan forårsage en beskadigelse af selve motoren og bl.a. føre til tab af køretøjets motorkraft. Det ville desuden være umuligt at forudse og beregne, hvornår tærskelværdien for svigt i EGR-ventilen blev nået, idet denne tærskel ville kunne overskrides pludseligt og uforudsigeligt, selv om ventilen blev vedligeholdt regelmæssigt. Et pludseligt og uforudsigeligt tab af motorkraft påvirker køretøjets driftssikkerhed, idet det f.eks. væsentligt øger risikoen for en alvorlig trafikulykke ved en overhaling.

- 71 Porsche Inter Auto og Volkswagen har endvidere gjort gældende, at en tilsodning af komponenter i udstødningsrecirkulationssystemet – hvilket kan føre til, at EGR-ventilen svigter eller endda blokeres – kan medføre, at partikelfiltret brænder, og føre til motorbrand og efterfølgende til, at hele køretøjet brænder, hvilket ville bringe køretøjets driftssikkerhed i fare.
- 72 I denne henseende bemærkes, at det fremgår af selve ordlyden af artikel 5, stk. 2, litra a), i forordning nr. 715/2007, at manipulationsanordningen for at være omfattet af den undtagelse, der er fastsat i denne bestemmelse, skal være nødvendig, ikke blot for at beskytte motoren mod beskadigelse eller havari, men også for at sikre køretøjets driftssikkerhed. Som generaladvokaten har anført i punkt 106 i forslaget til afgørelse, skal den nævnte bestemmelse nemlig, henset til anvendelsen af bindeordet »og«, fortolkes således, at de heri fastsatte betingelser er kumulative.
- 73 Følgelig, og henset til den strenge fortolkning, som denne undtagelse skal undergives, således som det er blevet fremhævet i denne doms præmis 61, kan en manipulationsanordning som den i hovedsagen omhandlede kun begrundes i henhold til den nævnte undtagelse, for så vidt som 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 del af udstødningsrecirkulationssystemet 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. Som generaladvokaten har fremhævet i punkt 126 i forslaget til afgørelse, henhører en sådan efterprøvelse ikke desto mindre i tvisten i hovedsagen under den vurdering af de faktiske omstændigheder, der alene påhviler den forelæggende ret.
- 74 Det bemærkes endvidere, at det – selv om det er korrekt, at artikel 5, stk. 2, litra a), i forordning nr. 715/2007 ikke formelt fastsætter andre betingelser for anvendelsen af den undtagelse, der er fastsat i denne bestemmelse – ikke desto mindre forholder sig således, at en manipulationsanordning, der under normale kørselsforhold skal fungere størstedelen af året, for at motoren er beskyttet mod beskadigelse eller havari, og for at køretøjets driftssikkerhed er sikret, vil være åbenbart i strid med det mål, der forfølges med denne forordning, som denne nævnte artikel kun tillader kan fraviges under meget specifikke omstændigheder, og vil føre til et uforholdsmæssigt indgreb i selve princippet om begrænsning af nitrogenoxid-emissioner (NOx) fra køretøjer.
- 75 Henset til den strenge fortolkning, der skal anlægges af artikel 5, stk. 2, litra a), kan en sådan manipulationsanordning derfor ikke være begrundet i henhold til denne bestemmelse.
- 76 Hvis det blev anerkendt, at en manipulationsanordning som den, der er beskrevet i denne doms præmis 74, kunne være omfattet af den undtagelse, der er fastsat i artikel 5, stk. 2, litra a), i forordning nr. 715/2007, ville det føre til, at denne undtagelse fandt anvendelse størstedelen af året under de faktiske kørselsforhold, der gør sig gældende på EU's område, således at princippet om forbud mod sådanne manipulationsanordninger, der er fastsat i denne artikel 5, stk. 2, i praksis ville blive anvendt mindre hyppigt end den nævnte undtagelse.
- 77 Porsche Inter Auto og Volkswagen samt den tyske regering har i øvrigt gjort gældende, at udtrykket: en manipulationsanordning er »nødvendig«, ikke kræver den bedste tilgængelige teknik, og at der skal tages hensyn til den tekniske tilstand på tidspunktet for EF-typegodkendelsen ved vurderingen af, om denne nødvendighed er begrundet i hensynet til beskyttelse af motoren og køretøjets driftssikkerhed som omhandlet i artikel 5, stk. 2, litra a), i forordning nr. 715/2007. Det er imidlertid ubestridt, at anvendelsen af et EGR-system, der er

baseret på et temperaturinterval i et omfang, der varierer alt efter godkendelsesdatoen, svarer til den tekniske tilstand. Fortolkningen af ordet »nødvendig« i denne bestemmelse bør desuden tage hensyn til nødvendigheden af at afveje miljøinteresser mod fabrikanternes økonomiske interesser.

- 78 I denne henseende skal det, således som generaladvokaten har anført i punkt 129 i forslaget til afgørelse, for det første fremhæves, at det fremgår af syvende betragtning til forordning nr. 715/2007, at EU-lovgiver ved fastsættelsen af emissionsgrænseværdierne for forurenende stoffer tog hensyn til fabrikanternes økonomiske interesser og navnlig til de omkostninger, som virksomhederne er pålagt ved nødvendigheden af at overholde disse værdier. Det påhviler således fabrikanterne at tilpasse sig og anvende tekniske anordninger, der er egnede til at overholde de nævnte værdier, idet denne forordning på ingen måde kræver anvendelse af en bestemt teknologi.
- 79 For det andet bemærkes, således som det blev anført i denne doms præmis 66, at det mål, der forfølges med forordning nr. 715/2007, som består i at sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau og at forbedre luftkvaliteten i EU, indebærer en effektiv reduktion af NO_x-emissionerne fra køretøjerne i hele deres normale levetid (dom af 17.12.2020, CLCV m.fl. (Manipulationsanordning anvendt på en dieselmotor), C-693/18, EU:C:2020:1040, præmis 113). At tillade en manipulationsanordning i henhold til forordningens artikel 5, stk. 2, litra a), alene med den begrundelse f.eks., at udgifterne til undersøgelse er høje, at den tekniske anordning er dyr, eller at vedligeholdelseftersynene af køretøjet er hyppigere forekommende og dyrere for brugeren, ville bringe dette mål i fare.
- 80 Under disse omstændigheder og henset til det forhold, at denne bestemmelse, således som det er anført i denne doms præmis 61 og 73, skal fortolkes strengt, skal det fastslås, at en manipulationsanordning kun er »nødvendig« som omhandlet i den nævnte bestemmelse, 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 umiddelbar risiko for beskadigelse af motoren eller havari, som skaber en konkret fare under kørslen.
- 81 Det andet spørgsmål skal derfor besvares med, at artikel 5, stk. 2, litra a), i forordning nr. 715/2007 skal fortolkes således, at en manipulationsanordning, som navnlig kun sikrer overholdelsen af de emissionsgrænseværdier, der er fastsat i denne forordning, inden for temperaturintervallet, kun kan være begrundet i medfør af denne bestemmelse på den betingelse, at 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 del af udstødningsrecirkulationssystemet 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, der under normale kørselsforhold skal fungere størstedelen af året, for at motoren beskyttes mod beskadigelse eller havari, og for at køretøjets driftssikkerhed er sikret, kan under alle omstændigheder ikke være omfattet af undtagelsen i artikel 5, stk. 2, litra a), i forordning nr. 715/2007.

Det tredje spørgsmål

- 82 Med det tredje spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om artikel 3, stk. 6, i direktiv 1999/44 skal fortolkes således, at en manglende overensstemmelse, der består i, at der i et køretøj findes en manipulationsanordning, hvis anvendelse er forbudt i henhold til artikel 5, stk. 2, i forordning nr. 715/2007, kan kvalificeres som »uvæsentlig«, såfremt forbrugeren, hvis det antages, at denne havde haft kendskab til denne anordnings eksistens og funktionsmåde, ikke desto mindre ville have købt dette køretøj.

- 83 I henhold til artikel 2, stk. 3, i direktiv 1999/44 er der ikke tale om manglende overensstemmelse, hvis forbrugeren på det tidspunkt, hvor aftalen blev indgået, havde kendskab til eller ikke med rimelighed kunne være ubekendt med den manglende overensstemmelse, eller hvis den manglende overensstemmelse skyldes materialer leveret af forbrugeren.
- 84 Som generaladvokaten har anført i punkt 158 i forslaget til afgørelse, finder denne bestemmelse imidlertid ikke anvendelse på tvisten i hovedsagen, eftersom det er ubestridt, at DS på tidspunktet for salget af det pågældende køretøj ikke kendte den hævdede manglende overensstemmelse og heller ikke med rimelighed kunne have kendskab til denne mangel.
- 85 Hvorvidt en manglende overensstemmelse er »uvæsentlig« eller ej som omhandlet i artikel 3, stk. 6, i direktiv 1999/44, hvilket er afgørende for, om forbrugeren har ret til at kræve, at købet hæves, er derimod ikke underlagt et sådant subjektivt element.
- 86 Den omstændighed, at en forbruger efter at have købt en vare medgiver, at denne ville have købt varen, selv om de pågældende havde haft kendskab til en sådan manglende overensstemmelse, er følgelig ikke relevant med henblik på at afgøre, om en manglende overensstemmelse skal kvalificeres som »uvæsentlig«.
- 87 Det er i lyset af denne præcisering, at det skal afgøres, om artikel 3, stk. 6, i direktiv 1999/44 skal fortolkes således, at en manglende overensstemmelse, der består i, at der i et køretøj findes en manipulationsanordning, hvis anvendelse er forbudt i henhold til artikel 5, stk. 2, i forordning nr. 715/2007, kan kvalificeres som »uvæsentlig«.
- 88 Da begrebet »uvæsentlig manglende uoverensstemmelse« ikke er defineret i direktiv 1999/44, skal dets betydning og rækkevidde fastlægges i overensstemmelse med dets sædvanlige betydning i almindelig sprogbrug, idet der skal tages hensyn til den kontekst, hvori det anvendes, og de mål, der forfølges med den lovgivning, som det udgør en del af (jf. i denne retning dom af 9.7.2020, Constantin Film Verleih, C-264/19, EU:C:2020:542, præmis 29, og af 3.6.2021, Ungarn mod Parlamentet, C-650/18, EU:C:2021:426, præmis 83).
- 89 Henset for det første til den sædvanlige betydning af udtrykket »uvæsentlig« henviser begrebet »uvæsentlig manglende uoverensstemmelse« til en manglende overensstemmelse af mindre betydning.
- 90 Hvad dernæst angår den kontekst, hvori dette begreb er anvendt, bemærkes, at artikel 3, stk. 3, 5 og 6, i direktiv 1999/44 opstiller en klar række af beføjelser, som forbrugeren har i tilfælde af, at en vare ikke er i overensstemmelse med købsaftalen (dom af 23.5.2019, Füllä, C-52/18, EU:C:2019:447, præmis 58).
- 91 I henhold til dette direktivs artikel 3, stk. 3, første afsnit, har forbrugeren således i første omgang ret til at kræve, at sælgeren afhjælper den manglende overensstemmelse eller omleverer, medmindre dette ikke er muligt eller er uforholdsmæssigt (dom af 23.5.2019, Füllä, C-52/18, EU:C:2019:447, præmis 59).
- 92 Det er kun, hvis forbrugeren hverken har ret til at kræve afhjælpning eller omlevering af den mangelfulde vare, eller hvis sælgeren ikke har afhjulpet inden for en rimelig tid, eller hvis sælgeren ikke har afhjulpet uden væsentlig ulempe for forbrugeren, at sidstnævnte i henhold til

det nævnte direktivs artikel 3, stk. 5, kan hæve købet, medmindre den manglende overensstemmelse er uvæsentlig, jf. samme direktivs artikel 3, stk. 6 (dom af 23.5.2019, Füllá, C-52/18, EU:C:2019:447, præmis 60).

- 93 Hvad endelig angår formålene med direktiv 1999/44 skal det bemærkes, at det fremgår af 1. og 10.-12. betragtning til dette direktiv, at det tilsigter at skabe den rette balance mellem forbrugerens og sælgerens interesser ved at sikre denne førstnævnte, som den svage part i kontraktforholdet, en fuldstændig og effektiv beskyttelse mod sælgerens mangelfulde opfyldelse af sine kontraktmæssige forpligtelser, hvorved der samtidig er mulighed for at tage hensyn til de af sælgeren påberåbte økonomiske betragtninger (jf. i denne retning dom af 16.6.2011, Gebr. Weber og Putz, C-65/09 og C-87/09, EU:C:2011:396, præmis 75, og af 23.5.2019, Füllá, C-52/18, EU:C:2019:447, præmis 41 og 52).
- 94 Som generaladvokaten har anført i punkt 160 i forslaget til afgørelse, kan der derfor kun nedlægges påstand om ophævelse af aftalen, som udgør den mest omfattende retlige afhjælpning, som forbrugeren råder over, når en manglende overensstemmelse er tilstrækkelig vigtig.
- 95 Hvad i det foreliggende tilfælde angår tilstedeværelsen i et køretøj af en manipulationsanordning, hvis anvendelse er forbudt i henhold til artikel 5, stk. 2, i forordning nr. 715/2007, fremgår det af denne doms præmis 49-52, at en køretøjstype, der indeholder en sådan anordning, ikke kan typegodkendes. Det skal desuden bemærkes, at et sådant køretøj ikke kan overholde de emissionsgrænseværdier, der er fastsat i bilag I til denne forordning. I første og fjerde til sjette betragtning til den nævnte forordning fremhæves betydningen af miljøbeskyttelsen og nødvendigheden af at reducere dieselmotorkøretøjers nitrogenoxidemissioner (NOx) betydeligt for at forbedre luftkvaliteten og overholde grænseværdierne for forurening.
- 96 Følgelig kan den omstændighed, at der i et køretøj findes en manipulationsanordning, hvis anvendelse er forbudt i henhold til artikel 5, stk. 2, i forordning nr. 715/2007, ikke anses for at være en uvæsentlig manglende overensstemmelse som omhandlet i artikel 3, stk. 6, i direktiv 1999/44.
- 97 Det tredje spørgsmål skal derfor besvares med, at artikel 3, stk. 6, i direktiv 1999/44 skal fortolkes således, at en manglende overensstemmelse, der består i, at der i et køretøj findes en manipulationsanordning, hvis anvendelse er forbudt i henhold til artikel 5, stk. 2, i forordning nr. 715/2007, ikke kan 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.

Sagsomkostninger

- 98 Da sagens behandling i forhold til hovedsagens parter udgør et led i den sag, der verserer for den forelæggende ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagsomkostningerne. Bortset fra de nævnte parter udgifter kan de udgifter, som er afholdt i forbindelse med afgivelse af indlæg for Domstolen, ikke erstattes.

På grundlag af disse præmisser kender Domstolen (Store Afdeling) for ret:

- 1) Artikel 2, stk. 2, litra d), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/44/EF af 25. maj 1999 om visse aspekter af forbrugerkøb og garantier i forbindelse hermed skal fortolkes således, at et motorkøretøj, der er omfattet af anvendelsesområdet for 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), [og] om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer ikke har den beskaffenhed, der er sædvanlig for varer af samme type, og som forbrugeren med rimelighed kan forvente, såfremt dette køretøj, selv om det er omfattet af en EF-typegodkendelse, der er i kraft, og som derfor kan anvendes på vej, er udstyret med en manipulationsanordning, hvis anvendelse er forbudt i medfør af denne forordnings artikel 5, stk. 2.
- 2) Artikel 5, stk. 2, litra a), i forordning nr. 715/2007 skal fortolkes således, at en manipulationsanordning, der navnlig kun sikrer overholdelsen af de emissionsgrænseværdier, der er fastsat i denne forordning, når den ydre temperatur ligger mellem 15 og 33°C, kun kan være begrundet i medfør af denne bestemmelse på den betingelse, at 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 del af udstødningsrecirkulationssystemet 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, der under normale kørselsforhold skal fungere størstedelen af året, for at motoren beskyttes mod beskadigelse eller havari, og for at køretøjets driftssikkerhed er sikret, kan under alle omstændigheder ikke være omfattet af undtagelsen i artikel 5, stk. 2, litra a), i forordning nr. 715/2007.
- 3) Artikel 3, stk. 6, i direktiv 1999/44 skal fortolkes således, at en manglende overensstemmelse, der består i, at der i et køretøj findes en manipulationsanordning, hvis anvendelse er forbudt i henhold til artikel 5, stk. 2, i forordning nr. 715/2007, ikke kan 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.

Underskrifter