



## Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Store Afdeling)

14. juli 2022\*

»Præjudiciel forelæggelse – tilnærmelse af lovgivningerne – forordning (EF) nr. 715/2007 – typegodkendelse af motorkøretøjer – artikel 3, nr. 10) – artikel 5, stk. 1 og 2 – manipulationsanordning – motorkøretøjer – dieselmotor – emissioner af forurenende stoffer – emissionsbegrænsningssystem – software installeret i motorstyringscomputeren – ventil til udstødningsgasrecirkulation (EGR-ventil) – nedbringelse af nitrogenoxid-emissioner (NO<sub>x</sub>) begrænset af et »temperaturinterval« – forbud mod anvendelse af manipulationsanordninger, der reducerer effektiviteten af emissionsbegrænsningssystemer – artikel 5, stk. 2, litra a) – undtagelse til dette forbud – direktiv 1999/44/EF – forbruger køb og garantier i forbindelse hermed – artikel 3, stk. 2 – anordning installeret i forbindelse med en reparation af et køretøj«

I sag C-134/20,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af Landesgericht Eisenstadt (den regionale domstol i Eisenstadt, Østrig) ved afgørelse af 29. januar 2020, indgået til Domstolen den 11. marts 2020, i sagen

**IR**

mod

**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. Ilešić, J.-C. Bonichot, F. Biltgen, P.G. Xuereb (refererende dommer), N. Piçarra og N. Wahl,

generaladvokat: A. Rantos,

justitssekretær: A. Calot Escobar,

på grundlag af den skriftlige forhandling,

\* Processprog: tysk.

efter at der er afgivet indlæg af:

- IR ved Rechtsanwalt M. Poduschka,
- 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, 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 og M. Noll-Ehlers, 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 3, nr. 10), og artikel 5, stk. 1 og 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 3, stk. 2, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/44/EF af 25. maj 1999 om visse aspekter af forbrugerkøb og garantier i forbindelse hermed (EUT 1999, L 171, s. 12).
- 2 Anmodningen er blevet indgivet i forbindelse med en tvist mellem IR 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 den registrerede temperatur og højde.

### **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 Artikel 1, stk. 2, litra f), i direktiv 1999/44 præciserede:  
»I dette direktiv forstås ved: [...]

[...]

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

5 Samme direktivs artikel 3 med overskriften »Forbrugerens rettigheder« bestemte:

»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.

[...]«

*Forordning nr. 715/2007*

6 Første og sjette betragtning til forordning nr. 715/2007 lyder således:

»(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.

[...]

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

7 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.«

8 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.«

9 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. [...]

[...]«

10 Artikel 5, stk. 1 og 2, i forordning 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 udstødningsmission.«

11 Bilag I til denne forordning med overskriften »Emissionsgrænser« fastsætter bl.a. grænseværdierne for emissioner af nitrogenoxid (NO<sub>x</sub>).

*Forordning nr. 692/2008*

12 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.

- 13 Artikel 1 i forordning nr. 692/2008 fastsatte:

»I denne forordning fastsættes en række foranstaltninger til gennemførelse af artikel 4, 5 og 8 i forordning (EF) nr. 715/2007.«

- 14 Artikel 2, nr. 18), i forordning nr. 692/2008 havde følgende ordlyd:

»I denne forordning forstås ved:

[...]

18. »emissionsbegrænsningssystem«: i forbindelse med OBD-systemet [(egendiagnosesystem)], den elektroniske motorstyreenhed og alle de emissionsrelaterede komponenter i udstødnings- eller fordampningssystemet, som afgiver signal til eller modtager signal fra denne styreenhed.«

- 15 Denne forordnings artikel 3, stk. 9, bestemte:

»Type 6-prøvningen til måling af emissioner ved lave temperaturer som fastsat i bilag VIII finder ikke anvendelse på dieselmotorer.

Ved ansøgning om typegodkendelse skal fabrikanten over for godkendelsesmyndigheden dog dokumentere, at temperaturen i [nitrogenoxid (NO<sub>x</sub>)]-efterbehandlingssystemet bliver tilstrækkelig høj til at sikre en effektiv drift senest 400 s efter koldstart ved -7°C som beskrevet i type 6-prøvningen.

Fabrikanten skal desuden give godkendelsesmyndigheden oplysninger om, hvorledes udstødningsrecirkulationssystemet (EGR) fungerer, herunder dets drift ved lave temperaturer.

Disse oplysninger skal også omfatte en beskrivelse af eventuelle forhold, der påvirker emissionerne.

Godkendelsesmyndigheden udsteder ikke typegodkendelse, hvis de oplysninger, der fremlægges, ikke er tilstrækkelige til at dokumentere, at temperaturen i efterbehandlingssystemet bliver tilstrækkelig høj til at sikre en effektiv drift inden for det fastsatte tidsrum.

[...]«

- 16 Den nævnte forordnings artikel 10 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.

[...]«

- 17 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:

[...]

c) Recirkulation af udstødningsgas (EGR):

forefindes/forefindes ikke

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

[...]«

### ***Østrigsk ret***

- 18 § 871 i Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch (den almindelige borgerlige lovbog) i den affattelse, der finder anvendelse i hovedsagen (herefter »ABGB«), bestemmer:

»Hvis en part var i vildfarelse om indholdet af den af ham afgivne eller af den anden part modtagne erklæring, som vedrører hovedgenstanden eller en væsentlig egenskab ved denne, som hensigten primært var rettet mod og blev erklæret for, er han ikke bundet af aftalen, hvis vildfarelsen var foranlediget af den anden part, eller denne efter omstændighederne burde have bemærket den eller rettidigt burde have opklaret den.«

### **Tvisten i hovedsagen og de præjudicielle spørgsmål**

- 19 I løbet af 2013 indgik IR, der er forbruger, en aftale om køb af et motorkøretøj af mærket Volkswagen, model VW Touran Comfortline BMT TDI, der var udstyret med en dieselmotor af typen EA 189 af Euro 5-generationen, en slagvolumen på 1,6 liter og en ydelse på 77 kW.
- 20 IR har anlagt et søgsmål ved Landesgericht Eisenstadt (den regionale domstol i Eisenstadt, Østrig), som er den forelæggende ret, med påstand om ophævelse af denne købsaftale på grundlag af ABGB's § 871.

- 21 Det fremgår af forelæggelsesafgørelsen, at det omhandlede køretøj er udstyret med en intern emissionsreduktionsanordning, nemlig en ventil til udstødningsgasrecirkulationen (herefter »EGR-ventilen«), og at det har et system til efterbehandling af udstødningsgas ved hjælp af et partikelfilter, men ikke omfatter noget system til nitrogenoxid (NO<sub>x</sub>)]-behandling.
- 22 Ifølge de oplysninger, som den forelæggende ret har fremlagt, indeholdt det omhandlede køretøj oprindeligt en software, der var installeret i motorstyringscomputeren, som drev systemet for udstødningsgasrecirkulation efter to modi (herefter »skiftelogikken«), nemlig en modus 0, der aktiveredes ved dette køretøjs kørsel på vej, og en modus 1, der fungerede under godkendelsesprøvningen vedrørende forurenende emissioner, benævnt »*New European Driving Cycle*« (NEDC), som blev foretaget i et laboratorium. Når modus 0 fandt anvendelse, mindskedes udstødningsgasrecirkulationsraten. Ved normal brug var køretøjet næsten udelukkende i modus 0 og overholdt ikke de grænseværdier for nitrogenoxidemissioner (NO<sub>x</sub>), der fastsat i forordning nr. 715/2007.
- 23 Ved skrivelse af 8. oktober 2015 informerede importøren af VW-køretøjer i Østrig IR om, at det var nødvendigt at foretage korrektioner af dennes køretøj, og at fabrikanten ville afholde alle de reparationsomkostninger, der var nødvendige i denne forbindelse. IR blev efterfølgende opfordret til at lade en ajourføring af den nævnte software, som deaktiverede skiftelogikken, installere, hvilket han accepterede.
- 24 Denne ajourføring havde desuden til virkning, at EGR-ventilen blev tilpasset med henblik på at regulere udstødningsgasrecirkulationsraten, således at denne ventil kun sikrede et lavt emissionsniveau, når den ydre temperatur lå på mellem 15 og 33°C, og højden for kørslen var under 1 000 meter (herefter »temperaturintervallet«), og at denne rate uden for dette temperatur-interval lineært blev reduceret til 0, hvorved der skete en forøgelse af nitrogenoxid (NO<sub>x</sub>)-emissioner, der gik ud over de grænseværdier, som er fastsat i forordning nr. 715/2007.
- 25 Kraftfahrt-Bundesamt (forbundsmyndigheden for motorkøretøjer, Tyskland), der er den kompetente myndighed på området for typegodkendelser i Tyskland, udstedte en tilladelse til en teknisk ændring, nemlig ajourføring af den omhandlede software, og inddrog således ikke EF-typegodkendelsen. Denne myndighed konkluderede bl.a., at der ikke forelå en forbudt manipulationsanordning som omhandlet i forordning nr. 715/2007. Ifølge den forelæggende ret var den nævnte myndighed imidlertid ikke i besiddelse af nogen oplysninger vedrørende den software, der blev anvendt til ajourføringen, idet myndigheden ikke havde anmodet om at få den forelagt.
- 26 Den forelæggende ret er af den opfattelse, at den skiftelogik, som det omhandlede køretøj oprindeligt var udstyret med, ikke var i overensstemmelse med kravene i forordning 715/2007, navnlig kravene i dennes artikel 5. Den har i denne henseende anført dels, at det fulgte af denne skiftelogik, at EFR-ventilen var reguleret på en sådan måde, at brugen, når dette køretøj blev anvendt under normale forhold, ikke var i overensstemmelse med kravene i denne forordning og dennes gennemførelsesforanstaltninger, dels at der ikke var tale om en lovlig manipulationsanordning som omhandlet i den nævnte forordnings artikel 5, stk. 2.
- 27 Denne ret har ligeledes anført, at det fremgår af de faktiske omstændigheder i den sag, der er indbragt for den, at IR troede, at han havde købt et køretøj, der opfyldte disse krav, og at han ikke ville have købt det, hvis han havde haft kendskab til den omstændighed, at dette ikke var tilfældet.

- 28 Den forelæggende ret har imidlertid anført, at i henhold til østrigsk ret kan aftalepartneren til en person, der befandt sig i en væsentlig vildfarelse, undgå de retlige konsekvenser af denne vildfarelse ved at stille denne person i en situation, der er identisk med den, som den pågældende ville have befundet sig i, hvis denne vildfarelse ikke havde foreligget. Den berørte person har således ikke længere søgsmålsinteresse.
- 29 Volkswagen har imidlertid gjort gældende, at ajourføringen af den omhandlede software imødekom IR og således har fratrækket denne sin søgsmålsinteresse, hvilket IR har bestridt.
- 30 Den forelæggende ret er således af den opfattelse, at den med henblik på at træffe afgørelse skal afgøre, om temperaturintervallet udgør en teknisk løsning, der er i overensstemmelse med kravene i EU-retten, navnlig dem, der er fastsat i forordning nr. 715/2007 og nr. 692/2008. I bekræftende fald vil den af IR indgåede købsaftale ikke kunne ophæves, og Volkswagen AG bør derfor frifindes.
- 31 Retten har anført, at i Østrig er temperaturerne lavere end 15°C størstedelen af året. Det kan ikke afgøres, om temperaturintervallet er nødvendigt for at beskytte motoren mod beskadigelse. Det er heller ikke muligt at afgøre, om kravene med hensyn til de i artikel 4, stk. 2, i forordning nr. 715/2007 omhandlede forureningsbegrænsende anordningers holdbarhed ville være blevet overholdt i tilfælde af, at ajourføringen var blevet foretaget, uden at dette temperaturinterval var fastsat.
- 32 Under disse omstændigheder har Landesgericht Eisenstadt (den regionale domstol i Eisenstadt) besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:
- »1) Skal artikel 5, stk. 1, i forordning [nr. 715/2007] fortolkes således, at en anordning i en bil, som omhandlet i artikel 1, stk. 1, i forordning nr. 715/2007, er ulovlig, såfremt [EGR-ventilen], [...] dvs. en komponent, der med sandsynlighed vil påvirke emissionen, er konstrueret således, at [udstødningsgasrecirkulationsraten, dvs.] den andel af udstødningsgassen, som føres tilbage, reguleres på en sådan måde, at [denne ventil] kun [...] sikrer et lavt emissionsniveau [inden for temperaturintervallet] og uden for dette [temperaturinterval] i løbet af 10[°C] og over 1 000 m højde i løbet af 250 m højde lineært reduceres til 0, hvorved der sker en forøgelse af [nitrogenoxid (NOx)]-emissionen over grænseværdierne i forordning nr. 715/2007?
- 2) Har det betydning for bedømmelsen af [det første] spørgsmål [...] om den i [det første] spørgsmål [...] nævnte anordning i køretøjet er nødvendig for at beskytte motoren mod beskadigelse?
- 3) Har det endvidere betydning for bedømmelsen af [det andet] spørgsmål [...], om den del af motoren, der skal beskyttes mod beskadigelse, er EGR-ventilen?
- 4) Har det betydning for bedømmelsen af [det første] spørgsmål [...], om den i dette spørgsmål nævnte anordning i køretøjet blev monteret allerede ved fremstillingen af bilen, eller om den i [det første] spørgsmål [...] beskrevne regulering af EGR-ventilen skal monteres i bilen som afhjælpning som omhandlet i artikel 3, stk. 2, i direktiv [1999/44]?«

## Om de præjudicielle spørgsmål

### *Det første spørgsmål*

- 33 Indledningsvis bemærkes, at det ifølge fast praksis tilkommer Domstolen som led i den samarbejdsprocedure mellem de nationale retter og Domstolen, som er indført ved artikel 267 TEUF, at give den forelæggende ret et hensigtsmæssigt svar, som sætter den i stand til at afgøre den tvist, der verserer for den. Heraf følger, at selv om den forelæggende ret formelt har begrænset sine spørgsmål alene til fortolkningen af visse EU-retlige bestemmelser, er en sådan omstændighed ikke til hinder for, at Domstolen oplyser den om alle de momenter angående fortolkningen af EU-retten, som kan være til nytte ved afgørelsen af den sag, som verserer for den, uanset om den henviser til dem i sit spørgsmål. Det tilkommer herved Domstolen af samtlige de oplysninger, der er fremlagt af den nationale ret, navnlig af forelæggelsesafgørelsens præmisser, at udlede de EU-retlige elementer, som det under hensyn til hovedsagens genstand er nødvendigt at fortolke (dom af 15.7.2021, DocMorris, C-190/20, EU:C:2021:609, præmis 23 og den deri nævnte retspraksis).
- 34 I det foreliggende tilfælde henviser det første spørgsmål til artikel 5, stk. 1, i forordning nr. 715/2007. Det fremgår imidlertid af anmodningen om præjudiciel afgørelse, at den forelæggende ret ønsker oplyst, om temperaturintervallet udgør en »manipulationsanordning« som omhandlet i denne forordnings artikel 3, nr. 10), hvis anvendelse i princippet er forbudt i henhold til den nævnte forordnings artikel 5, stk. 2.
- 35 Det bemærkes, at Volkswagen i sit skriftlige indlæg har gjort gældende, at den forelæggende ret har redegjort for den omhandlede softwares funktion på en fejlagtig måde. Denne software medfører nemlig en nedbringelse af udstødningsrecirkulationsraten, når indsugningsluftens temperatur i motoren, og ikke den omgivende temperatur, er under 15°C. Det er på det tekniske plan ubestridt, at denne temperatur for indsugningsluften i motoren gennemsnitligt er 5°C højere end den omgivende temperatur. Dermed bliver al udstødningsgassen recirkuleret, når blot den omgivende temperatur er højere end eller lig med ikke 15°C, men 10°C, dvs. inden for området af den gennemsnitlige årlige omgivende temperatur i Tyskland, som er 10,4°C. Retten har desuden undladt at anføre, at når den omgivende temperatur er under 10°C, er det kun gradvist, at udstødningsrecirkulationsraten lineært altså nedbringes til 0, indtil en omgivende temperatur på -5°C.
- 36 Det skal ikke desto mindre bemærkes, at det inden for rammerne af en procedure i henhold til artikel 267 TEUF, som er baseret på en klar adskillelse mellem de nationale retters og Domstolens funktioner, alene er den nationale ret, der har kompetence til at fastlægge og vurdere hovedsagens faktiske omstændigheder og til at fortolke og anvende national ret (dom af 9.7.2020, Raiffeisen Bank og BRD Groupe Société Générale, C-698/18 og C-699/18, EU:C:2020:537, præmis 46).
- 37 Under disse omstændigheder skal det med henblik på at give den forelæggende ret en hensigtsmæssig besvarelse lægges til grund, at denne ret med det første spørgsmål nærmere bestemt ønsker oplyst, om artikel 3, nr. 10), i forordning nr. 715/2007, sammenholdt med denne forordnings artikel 5, stk. 1, skal fortolkes således, at en anordning, der kun sikrer overholdelsen af de emissionsgrænseværdier, der er fastsat i den nævnte forordning, inden for temperaturintervallet, udgør en »manipulationsanordning« som omhandlet i denne artikel 3, nr. 10).

- 38 Artikel 3, nr. 10), i forordning nr. 715/2007 definerer en »manipulationsanordning« som »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«.
- 39 Domstolen har fastslået, at en sådan definition af manipulationsanordning giver begrebet »anordning« en stor rækkevidde, der både omfatter de mekaniske dele og de elektroniske elementer, som styrer aktiveringen af disse dele, idet de påvirker emissionsbegrænsningssystemets drift og reducerer dets effektivitet (dom af 17.12.2020, CLCV m.fl. (Manipulationsanordning anvendt på en dieselmotor), C-693/18, EU:C:2020:1040, præmis 64).
- 40 Domstolen har ligeledes fastslået, at begrebet »emissionsbegrænsningssystem« som omhandlet i artikel 3, nr. 10), i forordning nr. 715/2007 omfatter såvel de teknologier og den såkaldte strategi for »efterbehandling af udstødningsgas«, som reducerer emissionerne nedstrøms, dvs. efter dannelsen, som de teknologier og strategier, der – som EGR-systemet – reducerer emissionerne opstrøms, dvs. ved dannelsen (dom af 17.12.2020, CLCV m.fl. (Manipulationsanordning anvendt på en dieselmotor), C-693/18, EU:C:2020:1040, præmis 90).
- 41 I det foreliggende tilfælde fremgår det af forelæggelsesafgørelsen, at det omhandlede køretøj er udstyret med en EGR-ventil og en software installeret i motorstyringscomputeren. Denne ventil er en af de teknologier, som bilfabrikanterne anvender til at kontrollere og nedbringe de nitrogenoxid-emissioner (NOx), der genereres ved den ufuldstændige forbrænding af brændstoffet. Forureningsbegrænsningens effektivitet hænger sammen med åbningen af EFR-ventilen, som styres af den ovennævnte software. Uden for det temperaturinterval, der er blevet indført ved ajourføringen af den nævnte software, og som er omhandlet i denne doms præmis 24, nedbringes udstødningsrecirkulationsraten lineært til 0, hvilket medfører en overskridelse af de emissionsgrænseværdier, der er fastsat for nitrogenoxid (NOx) ved forordning nr. 715/2007.
- 42 Den i hovedsagen omhandlede software, der er programmeret efter temperaturintervallet, registrerer således lufttemperaturen og kørselens højde »med henblik på at aktivere, modulere, forsinke eller deaktivere driften af en del af emissionsbegrænsningssystemet« som omhandlet i artikel 3, nr. 10), i forordning nr. 715/2007.
- 43 En sådan software udgør følgelig, eftersom der er tale om et emissionsbegrænsningssystems drift, og dets effektivitet reduceres, en »anordning« som omhandlet i denne bestemmelse (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 66).
- 44 Med henblik på at afgøre, om den i hovedsagen omhandlede software udgør en manipulationsanordning som omhandlet i artikel 3, nr. 10), i forordning nr. 715/2007, skal det endvidere undersøges, om denne software reducerer emissionsbegrænsningssystemets effektivitet »under betingelser, som man med rimelighed kan forvente at komme ud for under køretøjets normale drifts- og brugsforhold«.

- 45 Forordning nr. 715/2007 definerer ikke begrebet »køretøjets normale drifts- og brugsforhold« og henviser ikke til medlemsstaternes ret med henblik på at fastlægge betydningen og rækkevidden heraf.
- 46 Dette begreb udgør derfor et EU-retligt begreb, der skal undergives en selvstændig og ensartet fortolkning i hele Unionen, som skal søges under hensyntagen til ikke alene ordlyden af de bestemmelser, som det indgår i, men ligeledes bestemmelsernes kontekst og det med disse forfulgte mål (jf. analogt dom af 26.1.2021, Hessischer Rundfunk, C-422/19 og C-423/19, EU:C:2021:63, præmis 45).
- 47 Som det fremgår af selve ordlyden af artikel 3, nr. 10), i forordning nr. 715/2007, henviser begrebet køretøjets »normale drifts- og brugsforhold« til brugen af dette køretøj under normale kørselsforhold, dvs. ikke udelukkende, således som Volkswagen i sit skriftlige indlæg i det væsentlige har gjort gældende, til dets brug under de betingelser, der er fastsat for den godkendelsesprøvning, der er omhandlet i denne doms præmis 22, som fandt anvendelse på tidspunktet for de faktiske omstændigheder i hovedsagen, der foretages i et laboratorium og består i en gentagelse af fire cyklusser for kørsel i byområder efterfulgt af en cyklus for kørsel uden for byområder. Dette begreb henviser således til brugen af dette køretøj under faktiske kørselsforhold, således som de sædvanligvis forekommer på EU's område (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 96 og 101). Prøvningscyklusserne til køretøjers emissioner under godkendelsesproceduren er således ikke baseret på virkelige kørselsforhold (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 92).
- 48 Denne fortolkning underbygges af den sammenhæng, hvori artikel 3, nr. 10), i forordning nr. 715/2007 indgår. I henhold til denne forordnings artikel 4, stk. 2, skal fabrikantens tekniske foranstaltninger bl.a. sikre, at udstødningsemissionerne fra køretøjerne i hele deres normale levetid og ved normal brug reelt begrænses. Desuden bestemmer denne forordnings artikel 5, stk. 1, at fabrikanten skal sikre, at de komponenter i køretøjet, der påvirker emissionerne, såsom den i hovedsagen omhandlede software, gør det muligt, at køretøjerne ved normal brug er i overensstemmelse med de emissionsgrænser, der er fastsat i nævnte forordning og dens gennemførelsesforanstaltninger (dom af 17.12.2020, CLCV m.fl. (Manipulationsanordning anvendt på en dieselmotor), C-693/18, EU:C:2020:1040, præmis 97).
- 49 Disse bestemmelser indeholder intet, der gør det muligt at sondre mellem funktionen af en anordning som den i hovedsagen omhandlede software i forbindelse med godkendelsesprøvningen og i forbindelse med kørsel under normal brug af køretøjer. Indførelsen af en anordning, der kun gør det muligt at sikre overholdelsen af de emissionsgrænseværdier, der er fastsat ved forordning nr. 715/2007, i godkendelsesprøvningsfasen, selv om denne prøvningsfase ikke gør det muligt at gengive et køretøjs normale brugsforhold, ville tværtimod være i strid med forpligtelsen til at sikre en effektiv begrænsning af emissionerne under sådanne brugsforhold (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 97 og 98). Det samme gør sig gældende for så vidt angår indførelsen af en anordning, der kun gør det muligt at sikre denne overholdelse inden for et temperaturinterval, der, selv om det dækker de forhold, hvorunder godkendelsesprøvningen finder sted, ikke svarer til normale kørselsforhold som defineret i denne doms præmis 47.

- 50 Den fortolkning, der fremgår af denne doms præmis 47, hvorefter begrebet et køretøjs »normale drifts- og brugsforhold« henviser til brugen af køretøjet under faktiske kørselsforhold, således som de sædvanligvis forekommer på EU's område, støttes ligeledes af det mål, der forfølges med forordning nr. 715/2007, der, således som det fremgår af første og sjette betragtning hertil, består i at sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau og mere specifikt betydeligt at begrænse køretøjer med dieselmotorers nitrogenoxid-emissioner (NOx) for at forbedre luftkvaliteten og overholde grænseværdierne for luftforurening (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 67, 86 og 87).
- 51 Hvad angår spørgsmålet om, hvorvidt en software som den i hovedsagen omhandlede reducerer emissionsbegrænsningssystemets effektivitet under normale kørselsforhold, er det ubestridt, at omgivende temperaturer på under 15°C og kørsel på veje, der ligger i en højde på over 1 000 meter, er af sædvanlig karakter på EU's område.
- 52 Det bemærkes desuden, at forordning nr. 692/2008, der finder anvendelse på de faktiske omstændigheder i hovedsagen, og som i henhold til forordningens artikel 1 fastsætter en række foranstaltninger til gennemførelse af artikel 4, 5 og 8 i forordning nr. 715/2007, i artikel 3, stk. 9, andet afsnit, bestemmer, at fabrikanterne over for godkendelsesmyndigheden skal dokumentere, at temperaturen i deres køretøjers nitrogenoxid (NOx)]-efterbehandlingssystem bliver tilstrækkelig høj til at sikre en effektiv drift senest 400 sekunder efter koldstart ved -7°C. Ifølge denne artikel 3, stk. 9, femte afsnit, udsteder godkendelsesmyndigheden ikke typegodkendelse, hvis de oplysninger, der fremlægges, ikke er tilstrækkelige til at dokumentere, at temperaturen i efterbehandlingssystemet bliver tilstrækkelig høj til at sikre en effektiv drift inden for det fastsatte tidsrum. Sidstnævnte bestemmelse bekræfter den fortolkning, hvorefter de emissionsgrænseværdier, der er fastsat i forordning nr. 715/2007, skal overholdes, når temperaturen er betydeligt lavere end 15°C.
- 53 Det må derfor fastslås, at en software som den i hovedsagen omhandlede reducerer emissionsbegrænsningssystemets effektivitet »under betingelser, som man med rimelighed kan forvente at komme ud for under køretøjets normale drifts- og brugsforhold« som omhandlet i artikel 3, nr. 10), i forordning nr. 715/2007, og at den derfor udgør en manipulationsanordning som omhandlet i denne bestemmelse.
- 54 Det første spørgsmål skal følgelig besvares med, at artikel 3, nr. 10), i forordning nr. 715/2007, sammenholdt med denne forordnings artikel 5, stk. 1, skal fortolkes således, at en anordning, der kun sikrer overholdelsen af de emissionsgrænseværdier, der er fastsat i den nævnte forordning, inden for temperaturintervallet, udgør en »manipulationsanordning« som omhandlet i denne artikel 3, nr. 10).

### ***Det andet og det tredje spørgsmål***

#### *Formaliteten*

- 55 IR har gjort gældende, at det andet spørgsmål – hvormed den forelæggende ret ønsker oplyst, om den omstændighed, at en anordning såsom temperaturintervallet er nødvendig for at beskytte motoren mod beskadigelse, har en indvirkning på lovligheden af en sådan anordning – er af

hypotetisk karakter, for så vidt som denne ret har anført, at den ikke har kunnet afgøre, om temperaturintervallet var nødvendigt for at beskytte det omhandlede køretøjs motor mod beskadigelse.

- 56 Det bemærkes, at det følger af fast retspraksis, at det inden for rammerne af samarbejdet mellem Domstolen og de nationale retter i henhold til artikel 267 TEUF udelukkende tilkommer de nationale retter, for hvilke tvisten er indbragt, og som har ansvaret for den retsafgørelse, der skal træffes, på grundlag af de konkrete omstændigheder i hver sag at vurdere såvel, om en præjudiciel afgørelse er nødvendig for, at de kan afsige dom, som relevansen af de spørgsmål, de forelægger Domstolen. Når de stillede spørgsmål vedrører fortolkningen af EU-retten, er Domstolen derfor principielt forpligtet til at træffe afgørelse (dom af 24.11.2020, Openbaar Ministerie (Dokumentfalsk), C-510/19, EU:C:2020:953, præmis 25 og den deri nævnte retspraksis).
- 57 Heraf følger, at der foreligger en formodning for, at spørgsmål om EU-retten er relevante. Domstolen kan kun afvise at træffe afgørelse om et præjudicielt spørgsmål fremsat af en national ret, hvis det klart fremgår, at den ønskede fortolkning af EU-retten savner enhver forbindelse med realiteten i hovedsagen eller dennes genstand, såfremt problemet er af hypotetisk karakter, eller såfremt Domstolen ikke råder over de faktiske og retlige oplysninger, som er nødvendige for, at den kan give en hensigtsmæssig besvarelse af de forelagte spørgsmål (dom af 24.11.2020, Openbaar Ministerie (Dokumentfalsk) C-510/19, EU:C:2020:953, præmis 26 og den deri nævnte retspraksis).
- 58 I det foreliggende tilfælde er det korrekt, at den forelæggende ret i anmodningen om præjudiciel afgørelse har anført, at det ikke er muligt at afgøre, om temperaturintervallet er nødvendigt for at beskytte det pågældende køretøjs motor mod beskadigelse.
- 59 Det fremgår imidlertid ligeledes af denne anmodning, at den forelæggende ret med det andet og det tredje spørgsmål, som skal behandles samlet, er i tvivl om fortolkningen af artikel 5, stk. 2, litra a), i forordning nr. 715/2007, som bestemmer, at forbuddet mod anvendelse af manipulationsanordninger, som reducerer emissionsbegrænsningssystemernes effektivitet, ikke skal gælde, hvor »anordningen er nødvendig for at beskytte motoren mod beskadigelse eller havari og for at sikre køretøjets driftssikkerhed«.
- 60 Under disse omstændigheder fremgår det ikke klart, at den af denne ret ønskede fortolkning af artikel 5, stk. 2, litra a), i forordning nr. 715/2007 savner enhver forbindelse med realiteten i hovedsagen eller dennes genstand eller vedrører et problem af hypotetisk karakter.
- 61 Det andet og det tredje spørgsmål kan derfor antages til realitetsbehandling.

### *Realiteten*

- 62 Med det andet og det tredje 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 kun sikrer overholdelsen af de emissionsgrænseværdier, der er fastsat i denne forordning, inden for temperaturintervallet, kan være omfattet af den undtagelse til forbuddet mod anvendelse af sådanne anordninger, der er fastsat i denne bestemmelse, hvis denne anordning tilsigter at beskytte EGR-ventilen.

- 63 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).
- 64 Hvad indledningsvis angår begrebet »motor«, der fremgår af artikel 5, stk. 2, litra a), i forordning nr. 715/2007, 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 »det 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. Følgelig udgør EGR-ventilen, der, når den åbnes, leder udstødningsgassen ind i indsugningsmanifolden til endnu en forbrænding, en særskilt komponent i motoren. Den befinder sig nemlig ved motorens udgang efter udstødningssmanifolden.
- 65 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).
- 66 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 principielt 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).
- 67 Denne fortolkning understøttes af det mål, der forfølges med forordning nr. 715/2007, der, således som det er anført i denne doms præmis 50, 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 fabrikanterne 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).
- 68 Det er således kun risikoen 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.
- 69 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 regerings og Volkswagens argument, hvorefter det følger af versionerne på engelsk (»*damage*«) og tysk (»*Beschädigung*«) af dette ord, at det ikke kun dækker pludselige og uforudsigelige begivenheder.

- 70 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 63 og 67.
- 71 Den tyske regering 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.
- 72 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.
- 73 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.
- 74 Følgelig, og henset til den strenge fortolkning, som denne undtagelse skal undergives, således som det er blevet fremhævet i denne doms præmis 63, 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 den 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 imidlertid i tvisten i hovedsagen under den vurdering af de faktiske omstændigheder, der alene påhviler den forelæggende ret at foretage.
- 75 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 bestemmelse 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.

- 76 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.
- 77 Hvis det blev anerkendt, at en manipulationsanordning som den, der er beskrevet i denne doms præmis 75, 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.
- 78 Volkswagen og 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.
- 79 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.
- 80 For det andet bemærkes, således som det blev anført i denne doms præmis 67, 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 NOx-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.
- 81 Under disse omstændigheder og henset til det forhold, at denne bestemmelse, således som det er anført i denne doms præmis 63 og 74, 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.

- 82 Det andet og det tredje spørgsmål skal derfor besvares med, at artikel 5, stk. 2, litra a), i forordning nr. 715/2007 skal fortolkes således, at en manipulationsanordning, som kun sikrer overholdelsen af de emissionsgrænseværdier, der er fastsat i denne forordning, inden for temperaturintervallet, ikke kan være omfattet af den undtagelse til forbuddet mod anvendelse af sådanne anordninger, der er fastsat i denne bestemmelse, alene af den grund, at denne anordning tilsigter at beskytte EGR-ventilen, medmindre det godtgøres, at den nævnte anordning er strengt nødvendig for at undgå en umiddelbar risiko for beskadigelse af motoren eller havari, som er forårsaget af et funktionssvigt i denne del, af en så alvorlig karakter, at den 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 fjerde spørgsmål*

- 83 I overensstemmelse med den retspraksis, der er nævnt i denne doms præmis 33, og henset til oplysningerne i anmodningen om præjudiciel afgørelse, skal det med henblik på at give den forelæggende ret en hensigtsmæssig besvarelse lægges til grund, at denne ret med det fjerde spørgsmål nærmere bestemt ønsker oplyst, om artikel 5, stk. 1 og 2, i forordning nr. 715/2007, sammenholdt med denne forordnings artikel 3, nr. 10), skal fortolkes således, at den omstændighed, at en manipulationsanordning som omhandlet i sidstnævnte bestemmelse er blevet installeret efter ibrugtagningen af et køretøj ved en afhjælpning som omhandlet i artikel 3, stk. 2, i direktiv 1999/44, er relevant med henblik på at vurdere, om brugen af denne anordning er forbudt i medfør af denne artikel 5, stk. 2.

### *Formaliteten*

- 84 Den tyske regering er af den opfattelse, at dette spørgsmål ikke kan antages til realitetsbehandling, eftersom forelæggelsesafgørelsen ikke angiver grundene til, at besvarelsen af et sådant spørgsmål er nødvendig for afgørelsen af tvisten i hovedsagen.
- 85 I det foreliggende tilfælde fremgår det ikke klart, at det fjerde spørgsmål henhører under et af de tilfælde, der er opregnet i denne doms præmis 57, hvor Domstolen kan afslå at træffe afgørelse vedrørende et præjudicielt spørgsmål.
- 86 Det fremgår tværtimod af anmodningen om præjudiciel afgørelse, dels at installationen af den omhandlede manipulationsanordning havde til formål at afhjælpe skiftelogikkens ulovlighed og at opfylde kravene i forordning nr. 715/2007 ved hjælp af en afhjælpning, dels at den forelæggende ret er af den opfattelse, at det skal afgøres, om den omstændighed, at køretøjet ikke var udstyret med den omhandlede manipulationsanordning på tidspunktet for ibrugtagningen heraf, har betydning for vurderingen af denne anordnings forenelighed med denne forordning.
- 87 Det fjerde anbringende skal derfor antages til realitetsbehandling.

*Realiteten*

- 88 Det fremgår hverken af ordlyden af artikel 5, stk. 2, i forordning nr. 715/2007, som fastsætter, at anvendelse af manipulationsanordninger, som reducerer emissionsbegrænsningssystemernes effektivitet, med visse undtagelser forbydes, eller af ordlyden af denne forordnings artikel 3, nr. 10), der definerer begrebet »manipulationsanordning«, at der skal sondres imellem, om en sådan anordning er installeret på tidspunktet for produktionen af et køretøj eller først efter ibrugtagningen af sidstnævnte, bl.a. efter en afhjælpning som omhandlet i artikel 3, stk. 2, i direktiv 1999/44, med henblik på at vurdere, om brugen af denne anordning er forbudt.
- 89 Som generaladvokaten har anført i punkt 137 og 138 i forslaget til afgørelse, understøttes denne fortolkning af den sammenhæng, hvori disse bestemmelser i forordning nr. 715/2007 indgår, og det mål, der forfølges med denne forordning.
- 90 Hvad for det første angår den sammenhæng, hvori de nævnte bestemmelser indgår, skal det således bemærkes, at fabrikanten i henhold til artikel 4, stk. 1, første afsnit, andet punktum, i forordning nr. 715/2007 godtgør, at alle nye udskiftningsanordninger til styring af forurening, der kræver typegodkendelse, og som sælges eller tages i brug i Unionen, er blevet typegodkendt i overensstemmelse med denne forordning og dens gennemførelsesforanstaltninger. Denne artikel 4, stk. 1, andet afsnit, præciserer, at denne forpligtelse indebærer overholdelse af emissionsgrænserne i bilag I til den nævnte forordning og de gennemførelsesforanstaltninger, der er omhandlet i samme forordnings artikel 5.
- 91 Herudover fremgår det af artikel 10, stk. 1, i forordning nr. 692/2008, at »[f]abrikanten sikrer, at forureningsbegrænsende udskiftningsanordninger, der er beregnet til montering på EF-typegodkendte køretøjer, som er omfattet af forordning [...] nr. 715/2007, er EF-typegodkendte som separate tekniske enheder efter artikel 10, stk. 2, i direktiv [2007/46], i overensstemmelse med artikel 12 og 13 samt bilag XIII til denne forordning«.
- 92 Det følger af disse bestemmelser i forordning nr. 715/2007 og nr. 692/2008, at de forureningsbegrænsende anordninger skal overholde de forpligtelser, der er fastsat i forordning nr. 715/2007, uanset om de er blevet installeret oprindeligt eller efter ibrugtagningen af et køretøj.
- 93 For det andet ville det være i strid med det mål, der forfølges med forordning nr. 715/2007 – som er nævnt i denne doms præmis 50, og som består i at sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau og mere specifikt at reducere dieselskøretøjers nitrogenoxidemissioner (NO<sub>x</sub>) for at forbedre luftkvaliteten og overholde grænseværdierne for forurening – hvis det var tilladt for køretøjsfabrikanterne at installere en manipulationsanordning, der ikke overholder disse forpligtelser, efter ibrugtagning af et køretøj.
- 94 Følgelig skal det fjerde spørgsmål besvares med, at artikel 5, stk. 1 og 2, i forordning nr. 715/2007, sammenholdt med denne forordnings artikel 3, nr. 10), skal fortolkes således, at den omstændighed, at en manipulationsanordning som omhandlet i sidstnævnte bestemmelse er blevet installeret efter ibrugtagningen af et køretøj ved en afhjælpning som omhandlet i artikel 3, stk. 2, i direktiv 1999/44, er irrelevant med henblik på at vurdere, om brugen af denne anordning er forbudt i medfør af denne artikel 5, stk. 2.

## Sagsomkostninger

- 95 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 3, nr. 10), 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, sammenholdt med denne forordnings artikel 5, stk. 1, skal fortolkes således, at en anordning, der kun sikrer overholdelsen af de emissionsgrænseværdier, der er fastsat i den nævnte forordning, når den ydre temperatur befinder sig mellem 15 og 33°C, og højden for kørslen er under 1000 meter, udgør en »manipulationsanordning« som omhandlet i denne artikel 3, nr. 10).
- 2) Artikel 5, stk. 2, litra a), i forordning nr. 715/2007 skal fortolkes således, at en manipulationsanordning, som kun sikrer overholdelsen af de emissionsgrænseværdier, der er fastsat i denne forordning, når den ydre temperatur befinder sig mellem 15 og 33°C, og højden for kørslen er under 1 000 meter, ikke kan være omfattet af den undtagelse til forbuddet mod anvendelse af sådanne anordninger, der er fastsat i denne bestemmelse, alene af den grund, at denne anordning tilsigter at beskytte EGR-ventilen, medmindre det godtgøres, at den nævnte anordning er strengt nødvendig for at undgå en umiddelbar risiko for beskadigelse af motoren eller havari, som er forårsaget af et funktionssvigt i denne del, af en så alvorlig karakter, at den 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 køretøjets driftssikkerhed er sikret, kan under ingen omstændigheder være omfattet af undtagelsen i artikel 5, stk. 2, litra a), i forordning nr. 715/2007.
- 3) Artikel 5, stk. 1 og 2, i forordning nr. 715/2007, sammenholdt med denne forordnings artikel 3, nr. 10), skal fortolkes således, at den omstændighed, at en manipulationsanordning som omhandlet i sidstnævnte bestemmelse er blevet installeret efter ibrugtagningen af et køretøj ved en afhjælpning som omhandlet i artikel 3, stk. 2, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/44/EF af 25. maj 1999 om visse aspekter af forbruger køb og garantier i forbindelse hermed, er irrelevant med henblik på at vurdere, om brugen af denne anordning er forbudt i medfør af denne artikel 5, stk. 2.

Underskrifter