



Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Store Afdeling)

21. marts 2023*

»Præjudiciel forelæggelse – tilnærmelse af lovgivningerne – typegodkendelse af motorkøretøjer – direktiv 2007/46/EF – artikel 18, stk. 1 – artikel 26, stk. 1 – artikel 46 – forordning (EF) nr. 715/2007 – artikel 5, stk. 2 – motorkøretøjer – dieselmotor – emission af forurenende stoffer – ventil til udstødningsgasrecirkulation (EGR-ventil) – nedbringelse af nitrogenoxid-emissioner (NO_x) begrænset af et »temperaturinterval« – manipulationsanordning – beskyttelse af interesserne for en individuel køber af et køretøj, der er udstyret med en ulovlig manipulationsanordning – erstatningskrav uden for kontraktforhold mod køretøjsfabrikanten – metode til beregning af erstatningens størrelse – effektivitetsprincippet – artikel 267 TEUF – formaliteten – indbringelse af en sag for Domstolen af en ret sat af en enkelt dommer«

I sag C-100/21,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af Landgericht Ravensburg (den regionale ret i første instans i Ravensburg, Tyskland) ved afgørelse af 12. februar 2021, indgået til Domstolen den 17. februar 2021, i sagen

QB

mod

Mercedes-Benz Group AG, tidligere Daimler AG,

har

DOMSTOLEN (Store Afdeling),

sammensat af præsidenten, K. Lenaerts, vicepræsidenten, L. Bay Larsen, afdelingsformændene A. Arabadjiev, A. Prechal, K. Jürimäe og P.G. Xuereb (refererende dommer) samt dommerne M. Ilešić, N. Piçarra, I. Jarukaitis, A. Kumin, N. Jääskinen, N. Wahl, I. Ziemele, Z. Csehi og O. Spineanu-Matei,

generaladvokat: A. Rantos,

justitssekretær: fuldmægtig M. Krausenböck,

på grundlag af den skriftlige forhandling og efter retsmødet den 8. marts 2022,

* Processprog: tysk.

efter at der er afgivet indlæg af:

- QB ved Rechtsanwälte P. Franz, N. Gellert, R. Ghaffari, R. Klinger, K. Meiser og A. Pacura,
- Mercedes-Benz Group AG ved Rechtsanwälte M. Ruttloff, U. Soltész, E. Wagner og N. Wimmer,
- den tyske regering ved J Möller og D. Klebs, som befuldmægtigede,
- Europa-Kommissionen ved M. Huttunen, M. Noll-Ehlers og K. Talabér-Ritz, som befuldmægtigede,

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse i retsmødet den 2. juni 2022,

afsagt følgende

Dom

- 1 Anmodningen om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af artikel 18, stk. 1, artikel 26, stk. 1, og artikel 46 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), som ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 385/2009 af 7. maj 2009 (EUT 2009, L 118, s. 13) (herefter »rammedirektivet«), sammenholdt med 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 reparations- og vedligeholdelsesinformationerne om køretøjer (EUT 2007, L 171, s. 1), samt artikel 267, stk. 2, TEUF.
- 2 Denne anmodning er blevet fremsat i forbindelse med en tvist mellem QB og Mercedes-Benz Group AG, tidligere Daimler AG, der er køretøjsfabrikant, vedrørende QB's erstatningskrav og beregningen af den erstatning, som den pågældende eventuelt har krav på som følge af erhvervelsen af et dieselmotorkøretøj udstyret med en software, der reducerer recirkulationen af dette køretøjs forurenende gas på grundlag af den registrerede udendørstemperatur, hvilket er i strid med de forskrifter, der følger af EU-retten.

Retsforskrifter

EU-retten

Rammedirektivet

- 3 Rammedirektivet blev 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] (EUT 2018, L 151, s. 1) med virkning fra den 1. september 2020. Henset til tidspunktet for de faktiske omstændigheder i tvisten i hovedsagen finder rammedirektivet imidlertid anvendelse på denne sag.

4 Tredje betragtning til nævnte rammedirektiv var affattet således:

»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.«

5 Rammedirektivets artikel 1 fastsatte:

»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.«

6 Rammedirektivets artikel 3 bestemte følgende i nr. 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.«

7 Det nævnte direktivs artikel 4 havde følgende ordlyd:

»1. Medlemsstaterne sikrer, at fabrikanter, 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.

[...]«

- 8 Nævnte rammedirektivs artikel 8, stk. 6, bestemte:

»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.«

- 9 Samme rammedirektivs artikel 13, stk. 1, var affattet 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.«

- 10 Rammedirektivets artikel 18, stk. 1, foreskrev:

»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.

[...]«

- 11 Rammedirektivets artikel 26, stk. 1, havde følgende ordlyd:

»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.

[...]«

- 12 Nævnte rammedirektivs artikel 30, stk. 1, bestemte:

»Konstaterer en medlemsstat, som har udstedt en EF-typegodkendelse, at nye køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, som er ledsaget af en typeattest eller er forsynet med et godkendelsesmærke, ikke er i overensstemmelse med den type, den har godkendt, træffer den de foranstaltninger, herunder om nødvendigt inddragelse af typegodkendelsen, der er nødvendige for, at de køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, der produceres, bringes i overensstemmelse med den godkendte type. Den godkendende myndighed i den pågældende medlemsstat underretter de godkendende myndigheder i de øvrige medlemsstater om de trufne foranstaltninger.«

- 13 Samme rammedirektivs artikel 46 fastsatte:

»Medlemsstaterne fastsætter regler for, hvilke sanktioner der skal anvendes ved overtrædelse af bestemmelserne i dette direktiv, herunder navnlig de forbud, der er omhandlet i eller afledt af artikel 31, og af de retsakter, der er opført i bilag IV, del I, og træffer alle nødvendige foranstaltninger til deres iværksættelse. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning. Medlemsstaterne giver [Europa-]Kommissionen meddelelse om disse regler senest den 29. april 2009 og underretter den hurtigst muligt om alle senere ændringer.«

- 14 Bilag IX til rammedirektivet beskrev indholdet af EF-typeattesten. Punkt 0 i dette bilag havde følgende ordlyd:

»Typeattesten er en erklæring, som køretøjsfabrikanten afgiver over for køberen for at forsikre denne om, at det erhvervede køretøj på det tidspunkt, det blev fremstillet, opfyldte den gældende lovgivning i Den Europæiske Union.

Formålet med typeattesten er også at give medlemsstaternes kompetente myndigheder mulighed for at registrere køretøjer uden først at skulle afkræve ansøgeren yderligere teknisk dokumentation.

[...]«

Forordning nr. 715/2007

- 15 Følgende fremgår af 1., 5., 6. og 17. betragtning til forordning nr. 715/2007:

»(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.

[...]

(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 [(Nox)] for at forbedre luftkvaliteten og overholde grænseværdierne for luftforurening. [...]

[...]

(17) For at sikre, at der ikke opstår tekniske hindringer for handel mellem medlemsstaterne, er der behov for en standardiseret metode til måling af køretøjers brændstofforbrug og CO₂-emission. Desuden er det nødvendigt at sikre, at kunder og brugere modtager objektive og præcise oplysninger.«

- 16 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.«

- 17 Den nævnte forordnings 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.«

18 Samme forordnings artikel 4, stk. 1-3, fastsætter:

»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. [...]

[...]

3. Fabrikanten skal angive oplysninger om CO₂-emissioner og brændstofforbrug i et dokument, som udleveres til køberen på købstidspunktet.«

19 Artikel 5, stk. 1 og 2, i forordning nr. 715/2007 har følgende ordlyd:

»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

[...]«

20 Forordningens artikel 13 bestemmer:

»1. Medlemsstaterne fastsætter sanktionsbestemmelser for fabrikanternes overtrædelse af bestemmelserne i denne forordning og træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de

iværksættes. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning. [...]

2. De overtrædelser, for hvilke der gælder sanktioner, omfatter:

[...]

d) brug af manipulationsanordninger.

[...]«

Tysk ret

21 § 823 i Bürgerliches Gesetzbuch (den borgerlige lovbog, herefter »BGB«) bestemmer:

»1. Den, der forsætligt eller uagtsomt retsstridigt krænker en andens liv, legeme, sundhed, frihed, ejendom eller andre rettigheder, er forpligtet til at betale erstatning til den pågældende person for den heraf opståede skade.

2. Samme pligt påhviler den, der tilsidesætter en lov, som har til formål at beskytte en anden. Er det i henhold til lovens indhold også muligt at tilsidesætte loven uden culpa, indtræder erstatningspligten kun, dersom der foreligger culpa.«

22 § 348 i Zivilprozessordnung (den civile retsplejelov, herefter »retsplejeloven«) fastsætter:

»(1) Afdelingen for civile sager sættes af et af sine medlemmer som enedommer. [...]

[...]

(3) Enedommeren henviser sagen til afdelingen for civile sager med henblik på afgørelse om overtagelse, hvis

1. sagen frembyder særlige vanskeligheder af faktisk eller juridisk karakter

2. sagen har principiel betydning, eller

3. parterne samstemmende anmoder herom.

Afdelingen overtager sagen, såfremt betingelserne i første punktum, nr. 1 eller 2, er opfyldt. Den træffer afgørelse herom ved kendelse. Sagen kan ikke overdrages til enedommeren igen.

[...]«

Tvisten i hovedsagen og de præjudicielle spørgsmål

23 Den 20. marts 2014 erhvervede QB hos Auto Y GmbH et brugt motorkøretøj af mærket Mercedes-Benz, model C 220 CDI, med en generation Euro 5-dieselmotor og en kilometerstand på 28 591 km til en pris af 29 999 EUR. Dette køretøj, der blev markedsført af køretøjsfabrikanten Daimler, blev indregistreret første gang den 15. marts 2013.

- 24 Det nævnte køretøj er udstyret med motorstyringssoftware, som reducerer udstødningsrecirkulationsraten, når udendørstemperaturen bliver lavere end en bestemt tærskel, hvilket fører til højere emissioner af NOx. Denne recirkulation er således kun fuldt ud effektiv, hvis udendørstemperaturen ikke er lavere end denne tærskel (herefter »temperaturintervallet«). Parterne i hovedsagen er i denne henseende uenige om, fra præcist hvilken udendørstemperatur der sker en reduktion af recirkulationsraten, og reduktionens omfang.
- 25 QB har anlagt sag ved Landgericht Ravensburg (den regionale ret i første instans i Ravensburg, Tyskland), som er den forelæggende ret, med påstand om, at Mercedes-Benz Group pålægges at betale erstatning for den skade, som han er blevet påført, idet det pågældende køretøj var udstyret med manipulationsanordninger, der er ulovlige i medfør af artikel 5, stk. 2, i forordning nr. 715/2007.
- 26 For denne retsinstans har parterne i hovedsagen således drøftet, om det pågældende køretøj er udstyret med sådanne ulovlige anordninger, omfanget af QB's eventuelle ret til erstatning, og om QB's fordel ved at benytte dette køretøj eventuelt skal modregnes i erstatningens størrelse.
- 27 Den forelæggende ret har anført, at temperaturintervallet udgør en ulovlig manipulationsanordning som omhandlet i artikel 3, nr. 10), og artikel 5, stk. 2, i forordning nr. 715/2007. Køretøjets udstødningsrecirkulationsrate, og dermed emissionsbegrænsningssystemets effektivitet, reduceres nemlig allerede fra en udendørstemperatur på over 0°C, selv om denne temperatur indgår i de »betingelser, som man med rimelighed kan forvente at komme ud for under køretøjets normale drifts- og brugsforhold«, som omhandlet i denne artikel 3, nr. 10).
- 28 Den forelæggende ret har ligeledes anført, at undtagelsen i artikel 5, stk. 2, litra a), i forordning nr. 715/2007 umiddelbart ikke finder anvendelse på tvisten i hovedsagen, eftersom det kun er risikoen for umiddelbar beskadigelse, der udløser en konkret fare under kørslen, som kan begrunde anvendelsen af en manipulationsanordning (dom af 17.12.2020, CLCV m.fl. (Manipulationsanordning anvendt på en dieselmotor), C-693/18, EU:C:2020:1040, præmis 114). Den forelæggende ret nærer tvivl om, hvorvidt et temperaturinterval, hvis formål er at hindre, at der dannes aflejringer i motoren, og således forebygge slitage heraf, opfylder de strenge betingelser for anvendelse af denne undtagelse.
- 29 Den forelæggende ret har anført, at QB kan have ret til erstatning i medfør af BGB's § 823, stk. 2, der kun kræver simpel uagtsomhed. Denne bestemmelse forudsætter imidlertid en overtrædelse af en lov, som har til formål at beskytte en anden, hvilket ifølge praksis fra Bundesgerichtshof (forbundsdomstol, Tyskland) indebærer, at denne lov har til formål at beskytte en person eller en gruppe af personer mod tilsidesættelsen af en specifik retlig interesse. Det er i denne henseende tilstrækkeligt, at den nævnte lov er blevet vedtaget med henblik på at yde denne person eller gruppe af personer en retlig beskyttelse, selv om loven hovedsageligt vedrører beskyttelsen af en almen interesse. Den nævnte bestemmelse kræver desuden, at den fare, som loven skal beskytte imod, resulterer i en konkret skade, og at den eller de konkrete skadelidte er omfattet af den pågældende lovs personelle anvendelsesområde. Den forelæggende ret ønsker dermed oplyst, om rammedirektivets artikel 18, stk. 1, artikel 26, stk. 1, og artikel 46 samt artikel 5, stk. 2, i forordning nr. 715/2007 ud over at beskytte almene interesser også har til formål at beskytte en konkret persons interesser, f.eks. køberen af et køretøj, som ikke er i overensstemmelse med EU-retten, bl.a. når køretøjet er udstyret med en manipulationsanordning, der er ulovlig i henhold sidstnævnte bestemmelse.

- 30 Disse spørgsmål har givet anledning til forskellige fortolkninger i tysk retspraksis og retslære. Bundesgerichtshof (forbundsdomstol) har fastslået, at EU-retsakter, der vedtages med henblik på harmonisering af de tekniske forskrifter for køretøjer, hovedsageligt tilsigter et højt trafiksikkerheds-, sundheds- og miljøbeskyttelsesniveau. Desuden tilsigter artikel 5 i forordning nr. 715/2007 ikke at beskytte retten til økonomisk selvbestemmelse for den enkelte køber af et køretøj.
- 31 Derimod har flere regionale retsinstanser fastslået, at rammedirektivets artikel 18, stk. 1, artikel 26, stk. 1, og artikel 46 samt artikel 5, stk. 2, i forordning nr. 715/2007 ligeledes tilsigter individuel beskyttelse af køberen af et køretøj. Et af formålene med typeattesten er nemlig i henhold til bilag IX til rammedirektivet, at køretøjsfabrikanten forsikrer køretøjets køber om, at dette på det tidspunkt, hvor det blev fremstillet, opfyldte den gældende lovgivning i Unionen. Denne attest har også til formål at lette den administrative procedure for indregistrering og den frie bevægelighed for varer i EU.
- 32 Såfremt det fastslås, at de bestemmelser, der er nævnt i nærværende doms præmis 29, kun beskytter almene retlige interesser og ikke køberes særlige interesser, ønsker den forelæggende ret desuden oplyst, om det i medfør af effektivitetsprincippet kan kræves, at enhver forsømmelighed, forsætlig eller uagtsom, som en køretøjsfabrikant begår ved at markedsføre køretøjer udstyret med en manipulationsanordning, der er ulovlig i henhold til artikel 5 i forordning nr. 715/2007, pålægges en sanktion i form af den pågældende købers mulighed for at kræve erstatning støttet på fabrikantens ansvar uden for kontraktforhold.
- 33 I denne henseende har Landgericht Stuttgart (den regionale ret i første instans i Stuttgart, Tyskland) anført, at anvendeligheden af BGB's § 823, stk. 2, er støttet på den omstændighed, at det med henblik på en effektiv anvendelse af EU-retten er nødvendigt at knytte civilretlige sanktioner til de relevante bestemmelser i EU-retten.
- 34 Såfremt QB har et erstatningskrav i medfør af BGB's § 823, stk. 2, ønsker den forelæggende ret oplyst, om det er nødvendigt for, at de gældende EU-retlige bestemmelser kan få virkning i praksis, at fordelen ved det pågældende køretøjs benyttelse ikke modregnes i erstatningskravet eller kun modregnes i begrænset omfang. Der er ligeledes forskellige opfattelser af dette spørgsmål i tysk retspraksis og retslære, også med hensyn til den indvirkning, som forbuddet mod ugrundet berigelse kan have på en sådan modregning.
- 35 Bundesgerichtshof (forbundsdomstol) har i denne forbindelse dels fastslået, at skadelidte i betragtning af det forbud mod ugrundet berigelse, der er fastsat i tysk erstatningsret, ikke må stilles i en mere gunstig situation end den, som vedkommende ville have befundet sig i uden den skadevoldende begivenhed, dels at det kun er de fordele, som følger af denne begivenhed, der skal modregnes i erstatningskravet, uden at aflaste skadevolderen uforholdsmæssigt. Flere regionale retsinstanser har derimod fastslået, at fordelen ved benyttelsen af et køretøj udstyret med en ulovlig manipulationsanordning kan modregnes i erstatningskravet.
- 36 Den forelæggende ret, som i hovedsagen træffer afgørelse sat med en enkelt dommer, har endelig anført, at den oprindelige enedommer i henhold til retsplejelovens § 348, stk. 3, første punktum, nr. 1 og 2, er forpligtet til at henvise sagen til en afdeling for civile sager med henblik på afgørelse om overtagelse, hvis der foreligger særlige vanskeligheder af faktisk eller retlig karakter, eller sagen har principiel betydning. Enedommeren har ikke nogen skønsmæssig beføjelse i denne henseende. Det følger navnlig af praksis fra Bundesgerichtshof (forbundsdomstol), at når en enedommer forelægger Domstolen en præjudiciel forelæggelse uden først at have henvist sagen til en civil

afdeling, med henblik på at denne overtager sagen, tilsidesætter denne dommer det forfatningsretlige princip om en domstol oprettet ved lov, som er fastsat i § 101, stk. 1, andet punktum, i Grundgesetz (den tyske forfatning).

- 37 Det er den forelæggende rets opfattelse, at artikel 267, stk. 2, TEUF er til hinder for en sådan pligt til henvisning til en civil afdeling. I dom af 13. december 2018, Rittinger m.fl. (C-492/17, EU:C:2018:1019), fastslog Domstolen ganske vist, at anmodningen om præjudiciel afgørelse fra en ret sat med en enkelt dommer kan antages til realitetsbehandling i medfør af EU-retten uafhængigt af de nationale processuelle regler. Domstolen har imidlertid ikke undersøgt, om artikel 267, stk. 2, TEUF er til hinder for en national bestemmelse, som begrænser muligheden for at forelægge en sådan anmodning.
- 38 På denne baggrund har Landesgericht Ravensburg (den regionale ret i første instans i Ravensburg) besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:
- »1) Sigter [rammedirektivets] artikel 18, stk. 1, artikel 26, stk. 1, og artikel 46 [...], sammenholdt med artikel 5, stk. 2, i forordning [...] nr. 715/2007, også mod at beskytte individuelle bilkøberes interesser?

Såfremt dette spørgsmål besvares bekræftende:

- 2) Omfatter dette også en individuel bilkøbers interesse i ikke at købe en bil, som ikke opfylder de EU-retlige krav, navnlig ikke en bil, som er forsynet med en ulovlig manipulationsanordning som omhandlet i artikel 5, stk. 2, i forordning [...] nr. 715/2007?

Såfremt det første spørgsmål besvares benægtende:

- 3) Er det uforeneligt med EU-retten, hvis en køber, der uden at ønske det har købt en bil, som af fabrikanten er markedsført med en ulovlig manipulationsanordning som omhandlet i artikel 5, stk. 2, i forordning [...] nr. 715/2007, kun undtagelsesvis kan gøre civilretlige krav om erstatning uden for kontraktforhold gældende over for fabrikanten, navnlig også et krav om tilbagebetaling af den købspris, der er betalt for bilen, til gengæld for udlevering og overdragelse af bilen, nemlig hvis fabrikanten har handlet forsætligt og i strid med god [moral]?

Såfremt dette spørgsmål besvares bekræftende:

- 4) Er det påbudt i henhold til EU-retten, at der foreligger et civilretligt erstatningskrav uden for kontraktforhold for bilkøberen mod bilfabrikanten ved enhver culpøs (uagtsom eller forsætlig) handling fra fabrikantens side med hensyn til markedsføring af en bil, som er udstyret med en ulovlig manipulationsanordning som omhandlet i artikel 5, stk. 2, i forordning [...] nr. 715/2007?

Uafhængigt af besvarelsen af det første til det fjerde spørgsmål:

- 5) Er det uforeneligt med EU-retten, hvis en bilkøber i henhold til national ret må tåle modregning af fordelen ved den faktiske benyttelse af bilen, hvis den pågældende af fabrikanten i form af erstatning uden for kontraktforhold kræver tilbagebetaling af købsprisen for en bil, som er markedsført med en ulovlig manipulationsanordning som omhandlet i artikel 5, stk. 2, i forordning [...] nr. 715/2007, til gengæld for udlevering og overdragelse af bilen?

Såfremt dette ikke er tilfældet:

- 6) Er det uforeneligt med EU-retten, hvis denne fordel ved benyttelsen beregnes ud fra den fulde købspris, uden at der foretages et fradrag på grund af bilens reducerede værdi som følge af monteringen af en ulovlig manipulationsanordning og/eller med hensyn til den af køberen ikke ønskede benyttelse af en bil, som ikke er i overensstemmelse med EU-retten?

Uafhængigt af besvarelsen af det første til sjette spørgsmål:

- 7) Er [retsplejelovens] § 348, stk. 3, [...], for så vidt som denne bestemmelse også vedrører afsigelse af forelæggelseskendelser i henhold til artikel 267, stk. 2, TEUF, uforenelig med de nationale domstoles forelæggelseskompetence i henhold til artikel 267, stk. 2, TEUF, således at den ikke kan anvendes på afsigelser af forelæggelseskendelser?»

Om anmodningerne om genåbning af retsforhandlingernes mundtlige del

- 39 Efter generaladvokatens fremsættelse af forslaget til afgørelse har den tyske regering og Mercedes-Benz Group ved processkrifter indleveret til Domstolens Justitskontor henholdsvis den 11. og den 14. juli 2022 anmodet om genåbning af retsforhandlingernes mundtlige del i henhold til artikel 83 i Domstolens procesreglement.
- 40 Til støtte for sin anmodning har Mercedes-Benz Group i det væsentlige gjort gældende, at generaladvokaten med urette i punkt 49 i forslaget til afgørelse anførte, at besiddelsen af et køretøj, som ikke overholder de EU-retlige bestemmelser om miljøbeskyttelse på grund af emission af forurenende luftarter, der overstiger de fastsatte grænseværdier, påfører denne køber en ikke-økonomisk skade. Den nationale retsinstans har nemlig ikke omtalt en eventuel ikke-økonomisk skade, og parterne har ikke drøftet dette.
- 41 I sin anmodning har den tyske regering i det væsentlige for det første gjort gældende, at generaladvokatens forslag til afgørelse er støttet på nye forhold, som endnu ikke har været drøftet mellem parterne, for så vidt som der heri henvises til bilag IX til rammedirektivet og til bilagets punkt 0. For det andet har denne regering anfægtet gyldigheden af dette punkt 0.
- 42 Nævnte regering har endvidere udtrykt sin uenighed med generaladvokatens forslag til afgørelse, for så vidt som dette så bort fra det eksisterende forhold mellem rammedirektivet og 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). For det første er det uforeneligt med den generelle opbygning af sidstnævnte direktiv at indrømme forbrugeren ret til erstatning som følge af simpel uagtsomhed. For det andet kan typeattesten i rammedirektivets forstand ikke anses for at svare til fabrikantens garanti.
- 43 Det skal i denne henseende for det første bemærkes, at der i statuten for Den Europæiske Unions Domstol og i procesreglementet ikke er fastsat en mulighed for, at de berørte personer, der er omfattet af denne stats artikel 23, kan afgive indlæg som svar på generaladvokatens forslag til afgørelse (dom af 16.11.2021, Prokuratura Rejonowa w Mińsku Mazowieckim m.fl., C-748/19 – C-754/19, EU:C:2021:931, præmis 30 og den deri nævnte retspraksis).

- 44 For det andet skal generaladvokaten i medfør af artikel 252, stk. 2, TEUF fuldstændig upartisk og uafhængigt offentligt fremsætte begrundede forslag til afgørelse af de sager, der i overensstemmelse med statuttene for Den Europæiske Unions Domstol kræver dennes deltagelse. Domstolen er hverken bundet af disse forslag til afgørelse eller af den begrundelse, hvorpå generaladvokaten har støttet disse. En parts uenighed med generaladvokatens forslag til afgørelse, uanset hvilke spørgsmål der undersøges heri, kan følgelig ikke i sig selv udgøre et forhold, som kan begrunde genåbning af retsforhandlingernes mundtlige del (dom af 16.11.2021, Prokuratura Rejonowa w Mińsku Mazowieckim m.fl., C-748/19 – C-754/19, EU:C:2021:931, præmis 31 og den deri nævnte retspraksis).
- 45 I overensstemmelse med procesreglementets artikel 83 kan Domstolen til enhver tid, efter at have hørt generaladvokaten, ved kendelse ganske vist bestemme, at retsforhandlingernes mundtlige del skal genåbnes, navnlig hvis den finder, at sagen er utilstrækkeligt oplyst, eller såfremt en part, efter at denne del af retsforhandlingerne er afsluttet, er fremkommet med nye oplysninger vedrørende sagens faktiske omstændigheder, som er af afgørende betydning for Domstolens afgørelse, eller såfremt sagen bør afgøres på grundlag af et argument, som ikke har været drøftet af de berørte personer.
- 46 I det foreliggende tilfælde bemærker Domstolen imidlertid, at den råder over alle de oplysninger, der er nødvendige for at træffe afgørelse, og at den foreliggende sag ikke skal afgøres på grundlag af et argument, som ikke har været drøftet af de berørte personer. Endelig indeholder de to anmodninger om genåbning af retsforhandlingernes mundtlige del, der er nævnt i nærværende doms præmis 39, ingen nye faktiske omstændigheder, som kan have afgørende betydning for den afgørelse, som Domstolen skal træffe i denne sag.
- 47 På denne baggrund finder Domstolen, efter at have hørt generaladvokaten, at det er ufornuddigt at genåbne retsforhandlingernes mundtlige del.

Om de præjudicielle spørgsmål

Formaliteten

- 48 Med det syvende spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om artikel 267, stk. 2, TEUF skal fortolkes således, at denne bestemmelse er til hinder for en national lovgivning, hvorefter en ret sat med en enkelt dommer, bl.a. som følge af den principielle betydning af den sag, der verserer for denne, har pligt til at henvise sagen til en civil afdeling bestående af tre dommere og afstå fra selv at forelægge Domstolen en anmodning om præjudiciel afgørelse som led i nævnte sag.
- 49 Mercedes-Benz Group har gjort gældende, at dette spørgsmål bør afvises, eftersom Domstolen i forbindelse med en anmodning om præjudiciel afgørelse, der er indleveret i henhold til artikel 267 TEUF, ikke har kompetence til at træffe afgørelse om, hvorvidt den nationale ret er forenelig med EU-retten.
- 50 Den tyske regering har gjort gældende, at Domstolens besvarelse af det nævnte spørgsmål ikke er nødvendig for, at den forelæggende ret kan træffe afgørelse om tvisten i hovedsagen.

- 51 Kommissionen har anført, at spørgsmålet om, hvorvidt en ret sat med en enkelt dommer i henhold til national ret kan forelægge Domstolen en anmodning om præjudiciel afgørelse, ikke er relevant for at træffe afgørelse i denne tvist, der vedrører et erstatningskrav, som en køber af et køretøj har fremsat over for en køretøjsfabrikant, eftersom dette køretøj indeholder en manipulationsanordning, der er forbudt i henhold til artikel 5, stk. 2, i forordning nr. 715/2007. Dette spørgsmål er endvidere hypotetisk, eftersom det fremgår af forelæggelsesafgørelsen, at tvisten i hovedsagen ikke havde været genstand for et retsmiddel på det tidspunkt, hvor anmodningen blev indgivet til Domstolen.
- 52 Det skal bemærkes, at det ifølge fast retspraksis inden for rammerne af det samarbejde, der i henhold til artikel 267 TEUF er indført mellem Domstolen og de nationale retter, udelukkende tilkommer den nationale ret, for hvilken tvisten er indbragt, og som har ansvaret for den retsafgørelse, der skal træffes, på grundlag af omstændighederne i den konkrete sag at vurdere, både om en præjudiciel afgørelse er nødvendig for, at den kan afsige dom, og relevansen af de spørgsmål, den forelægger Domstolen. Når de stillede spørgsmål vedrører fortolkningen af EU-retten, er Domstolen derfor principielt forpligtet til at træffe afgørelse (dom af 15.7.2021, *The Department for Communities in Northern Ireland*, C-709/20, EU:C:2021:602, præmis 54 og den deri nævnte retspraksis).
- 53 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).
- 54 I det foreliggende tilfælde skal det fastslås, at det syvende spørgsmål vedrører fortolkningen af artikel 267, stk. 2, TEUF, og at den forelæggende ret ikke har angivet grundene til, at fortolkningen af denne bestemmelse er nødvendig for, at den kan træffe afgørelse i den tvist, der verserer for den. Den forelæggende ret har nemlig blot anført, at kompetencen for en ret sat med en enkelt dommer til at forelægge Domstolen anmodningen om præjudiciel afgørelse kan anfægtes. Den har derimod ikke præciseret, hvilken indvirkning den eventuelle processuelle mangel, der følger af, at en ret sat med en enkelt dommer har indgivet en præjudiciel forelæggelse til Domstolen uden at henvise tvisten i hovedsagen til et dommerkollegium, har på forelæggelsesafgørelsen eller eventuelt på den afgørelse, hvorved sagens behandling afsluttes. Det fremgår navnlig ikke af forelæggelsesafgørelsen, at denne på dette trin af proceduren har været genstand for et retsmiddel, hvorved det er gjort gældende, at den er behæftet med en sådan mangel.
- 55 Det følger heraf, at det syvende spørgsmål skal afvises.

Realiteten

Indledende bemærkninger

- 56 For det første skal det indledningsvis bemærkes, at artikel 3, nr. 10), i forordning nr. 715/2007 definerer »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«.
- 57 I det foreliggende tilfælde fremgår det af anmodningen om præjudiciel afgørelse, at den software, der er nævnt i nærværende doms præmis 24, skabte et temperaturinterval, hvorved udstødningsgasrecirkulationen kun er fuldt ud effektiv, hvis udendørstemperaturen ikke er lavere end en bestemt tærskel. I denne henseende har den forelæggende ret præciseret, at udstødningsrecirkulationsraten og dermed emissionsbegrænsningssystemets effektivitet allerede reduceres fra en udendørstemperatur på over 0°C, dvs. en temperatur, der henhører under de 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.
- 58 Med hensyn til et temperaturinterval, der svarede til det i hovedsagen omhandlede, har Domstolen fastslået, 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, når udendørstemperaturen 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) (jf. i denne retning dom af 14.7.2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, præmis 47).
- 59 I denne henseende har den forelæggende ret anført, at parterne i hovedsagen er uenige om, fra hvilken konkret udendørstemperatur der sker en reduktion af udstødningsrecirkulationsraten, og reduktionens omfang. 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 14.7.2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, præmis 29 og den deri nævnte retspraksis). Det tilkommer således den forelæggende ret at afgøre, om den software, der er nævnt i nærværende doms præmis 24, henset til præciseringerne i den retspraksis, der er nævnt i denne doms præmis 58, udgør en »manipulationsanordning« som omhandlet i artikel 3, nr. 10), i forordning nr. 715/2007.
- 60 For det andet følger det af artikel 5, stk. 2, i forordning nr. 715/2007, at anvendelsen af manipulationsanordninger, som reducerer emissionsbegrænsningssystemernes effektivitet, er forbudt. Der er imidlertid tre undtagelser til dette forbud, hvoraf den eneste, der efter den forelæggende rets opfattelse er relevant, fremgår af artikel 5, stk. 2, litra a). Denne undtagelse vedrører det tilfælde, hvor »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 artikel 5, stk. 2, litra a), i forordning nr. 715/2007 fortolkes strengt (dom af 14.7.2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, præmis 50).
- 62 Det fremgår af selve bestemmelsens ordlyd, 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. Henset til anvendelsen i den nævnte bestemmelse af den sideordnende konjunktion »og« skal denne nemlig fortolkes således, at de heri fastsatte betingelser er kumulative (dom af 14.7.2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, præmis 61).
- 63 I denne henseende ville forbuddet i denne artikel 5, stk. 2, første punktum, være uden indhold og effektiv virkning, hvis det var tilladt fabrikanten at udstyre køretøjerne med sådanne manipulationsanordninger udelukkende med det formål at beskytte motoren mod tilsodning og ældning (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 113).
- 64 Følgelig kan en software som den i hovedsagen omhandlede, såfremt den skal kvalificeres som en manipulationsanordning, 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 det køretøj, der er udstyret med den nævnte anordning, medfører en konkret fare (jf. i denne retning dom af 14.7.2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, præmis 62).
- 65 Domstolen har desuden med hensyn til et temperaturinterval, der var svarede til det i hovedsagen omhandlede, fastslået, 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 nævnte bestemmelse kun tillader kan fraviges under meget specifikke omstændigheder, og vil føre til et uforholdsmæssigt indgreb i selve princippet om begrænsning af emissioner af NOx fra køretøjer (dom af 14.7.2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, præmis 63).
- 66 Domstolen konkluderede således, at en sådan manipulationsanordning ikke kan være begrundet i henhold til denne bestemmelse. Hvis det blev anerkendt, at en sådan manipulationsanordning kunne være omfattet af den undtagelse, der er fastsat i nævnte bestemmelse, ville det nemlig 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 nævnte artikel 5, stk. 2, første punktum, i praksis ville blive anvendt mindre hyppigt end den nævnte undtagelse (dom af 14.7.2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, præmis 64 og 65).
- 67 Det tilkommer den forelæggende ret at foretage de vurderinger af de faktiske omstændigheder, som er nødvendige med henblik på anvendelsen af de betingelser, der er nævnt i nærværende doms præmis 60-66.

Det første og det andet spørgsmål

- 68 Med det første og det andet spørgsmål, der skal behandles samlet, ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om rammedirektivets artikel 18, stk. 1, artikel 26, stk. 1, og artikel 46, sammenholdt med artikel 5, stk. 2, i forordning nr. 715/2007, skal fortolkes således, at disse bestemmelser ud over den almene interesse beskytter de særlige interesser for en individuel køber af et motorkøretøj i forhold til køretøjets fabrikant, når køretøjet er udstyret med en ulovlig manipulationsanordning som omhandlet i sidstnævnte bestemmelse.
- 69 Det fremgår af anmodningen om præjudiciel afgørelse, at disse spørgsmål er begrundet i den omstændighed, at for at en individuel køber af et køretøj, der ikke er i overensstemmelse med EU-retten, kan udøve sit krav på erstatning i henhold til BGB's § 823, stk. 2, skal en lov, som har til formål at beskytte en anden, være tilsidesat.
- 70 Med hensyn til artikel 5, stk. 2, i forordning nr. 715/2007 skal det bemærkes, at det mål, der forfølges med forordningen, 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 emissioner af NO_x for at forbedre luftkvaliteten og overholde grænseværdierne for luftforurening (dom af 14.7.2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, præmis 43 og den deri nævnte retspraksis). Forbuddet i nævnte forordnings artikel 5, stk. 2, første punktum, mod anvendelse af manipulationsanordninger, som reducerer emissionsbegrænsningssystemernes effektivitet, tilsigter netop at begrænse emissioner af forurenende gas og således at bidrage til det formål om miljøbeskyttelse, der forfølges med denne forordning (jf. i denne retning dom af 8.11.2022, Deutsche Umwelthilfe (Typegodkendelse af motorkøretøjer), C-873/19, EU:C:2022:857, præmis 57).
- 71 Det skal følgelig fastslås, at sidstnævnte bestemmelse, ligesom den forordning, hvori den indgår, forfølger et alment formål, som består i at sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau.
- 72 Som generaladvokaten anførte i punkt 40 i forslaget til afgørelse, indgår fabrikanternes forpligtelse til i medfør af artikel 4, stk. 3, i forordning nr. 715/2007 på købstidspunktet at give køberen af køretøjet et dokument med oplysninger om CO₂-emissioner og brændstofforbrug, i forfølgelsen af dette almene formål. Denne forpligtelse tilsigter nemlig, således som det kan udledes af 17. betragtning til denne forordning, at kunder og brugere modtager objektive og præcise oplysninger med hensyn til køretøjernes mere eller mindre forurenende karakter, når de gennemfører deres købsbeslutninger.
- 73 Når dette er sagt, er det med henblik på besvarelsen af det første og det andet spørgsmål nødvendigt at placere forordning nr. 715/2007 i den sammenhæng, hvori den indgår. I denne henseende skal forordningens artikel 5 undersøges ikke alene i lyset af nævnte forordnings forskellige bestemmelser, men ligeledes i lyset af de lovgivningsmæssige rammer for godkendelse af motorkøretøjer i Unionen, hvori denne forordning indgår (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 75).
- 74 I rammedirektivets artikel 3, nr. 5), defineredes »EF-typegodkendelse« af et motorkøretøj som det i hovedsagen omhandlede 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 [rammedirektiv] og i de retsakter, der er opført i bilag IV eller XI« til nævnte rammedirektiv. Dette bilag IV med overskriften »Liste over 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«.

- 75 Det skal ligeledes bemærkes, at rammedirektivets artikel 4, stk. 3, første afsnit, bestemte, at medlemsstaterne kun indregistrerer eller tillader salg eller ibrugtagning af køretøjer, der opfyldte kravene i dette rammedirektiv.
- 76 Endelig bestemmer artikel 4, stk. 1, i forordning nr. 715/2007, at fabrikanten skal påvise, at alle nye køretøjer med henblik på salg, indregistrering eller ibrugtagning i Unionen er typegodkendt i overensstemmelse med denne forordning og dens gennemførelsesforanstaltninger.
- 77 Det følger af de bestemmelser, der er omhandlet i nærværende doms præmis 74-76, for det første, at de køretøjer, der er omfattet af anvendelsesområdet for rammedirektivet, 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, bl.a. bestemmelserne om emissioner, som denne forordnings artikel 5 udgør en del af (dom af 14.7.2022, Porsche Inter Auto og Volkswagen, C-145/20, EU:C:2022:572, præmis 52).
- 78 Ud over disse krav om EF-typegodkendelse, som påhviler fabrikanterne, skal disse ligeledes udstede en typeattest til den individuelle køber af et køretøj. Rammedirektivets artikel 18, stk. 1, bestemte, at fabrikanten i sin egenskab af indehaver af en EF-typegodkendelsesattest for et køretøj skulle udstede en typeattest, der skulle ledsage hvert færdigopbygget, delvis opbygget eller trinvis færdigopbygget køretøj, som blev produceret i overensstemmelse med den godkendte køretøjstype.
- 79 I henhold til dette rammedirektivs artikel 26, stk. 1, er denne attest obligatorisk med henblik på indregistrering, salg eller ibrugtagning af et køretøj. Denne forpligtelse kan forklares med den omstændighed, at denne attest i henhold til definitionen heraf i rammedirektivets artikel 3, nr. 36), »udstedes af fabrikanten, som attesterer, at et køretøj, der tilhører serien af den type, der er godkendt i henhold til dette [rammedirektiv], er i overensstemmelse med alle retsakter på fremstillingstidspunktet«.
- 80 Ud over det formål om etablering og funktion af et indre marked, der er kendetegnet ved loyal konkurrence mellem fabrikanter, som forfølges med rammedirektivets artikel 46, skal de i denne artikel fastsætte sanktioner også sikre, at køberen af et køretøj er i besiddelse af en typeattest, som gør det muligt for vedkommende, i overensstemmelse med bilag IX til dette rammedirektiv, at indregistrere dette i en hvilken som helst medlemsstat uden at skulle fremlægge yderligere teknisk dokumentation (dom af 4.10.2018, Kommissionen mod Tyskland, C-668/16, EU:C:2018:802, præmis 87).
- 81 Når en individuel køber 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 (jf. i denne retning dom af 14.7.2022, Porsche Inter Auto og Volkswagen, C-145/20, EU:C:2022:572, præmis 54).

- 82 Det følger dermed af rammedirektivets bestemmelser, som er nævnt i nærværende doms præmis 78-80, at dette direktiv skaber en direkte forbindelse mellem køretøjsfabrikanten og den individuelle køber af et motorkøretøj for at forsikre sidstnævnte om, at køretøjet er i overensstemmelse med den relevante EU-lovgivning. Da køretøjsfabrikanten skal overholde kravene efter artikel 5 i forordning nr. 715/2007, når den pågældende udsteder typeattesten til den individuelle køber af dette køretøj med henblik på indregistrering og salg eller ibrugtagning af nævnte køretøj, beskytter denne attest navnlig køberen mod fabrikantens manglende overholdelse af sin forpligtelse til at markedsføre køretøjer, der opfylder denne bestemmelse.
- 83 Det er ikke udelukket, at en køretøjstype, som er omfattet af en EF-typegodkendelse, der tillader kørsel i trafikken, oprindeligt kan være blevet godkendt af den kompetente myndighed på området for godkendelser, uden at myndigheden er blevet gjort bekendt med den i nærværende doms præmis 24 nævnte software. I denne henseende omhandler rammedirektivet den situation, hvor det først efter denne godkendelse opdages, at en anordning i et køretøj er ulovlig, henset til f.eks. kravene i artikel 5 i forordning nr. 715/2007. Rammedirektivets artikel 8, stk. 6, bestemte således, at myndigheden kan annullere godkendelsen af et køretøj. Det følger desuden af det nævnte rammedirektivs 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 (jf. i denne retning dom af 14.7.2022, Porsche Inter Auto og Volkswagen, C-145/20, EU:C:2022:572, præmis 56). Endelig fastsatte samme rammedirektivs artikel 30, stk. 1, at såfremt en medlemsstat, som havde udstedt en EF-typegodkendelse, konstaterede, at det køretøj, den havde godkendt, ikke var i overensstemmelse med denne type, traf den de foranstaltninger, herunder om nødvendigt inddragelse af typegodkendelsen, der var nødvendige, for at køretøjerne blev bragt i overensstemmelse med denne type.
- 84 Det forhold, at en manipulationsanordning i et køretøj er ulovlig, hvilket først opdages efter EF-typegodkendelsen for dette motorkøretøj, kan følgelig rejse tvivl om denne typegodkendelses gyldighed og som følge heraf om gyldigheden af den typeattest, der skal attestere, at nævnte køretøj, som tilhører den godkendte type, var i overensstemmelse med alle retsakter på fremstillingstidspunktet. Henset til reglen i rammedirektivets artikel 26, stk. 1, kan denne ulovlighed således bl.a. skabe usikkerhed med hensyn til muligheden for at indregistrere, sælge eller tage det pågældende køretøj i brug og på sigt skade køberen af et køretøj, der er udstyret med en ulovlig manipulationsanordning.
- 85 Henset til de ovenstående betragtninger skal det første og det andet spørgsmål besvares med, at rammedirektivets artikel 18, stk. 1, artikel 26, stk. 1, og artikel 46, sammenholdt med artikel 5, stk. 2, i forordning nr. 715/2007, skal fortolkes således, at disse bestemmelser ud over den almene interesse beskytter de særlige interesser for en individuel køber af et motorkøretøj i forhold til køretøjets fabrikant, når køretøjet er udstyret med en ulovlig manipulationsanordning som omhandlet i sidstnævnte bestemmelse.

Det tredje og det fjerde spørgsmål

- 86 Henset til besvarelsen af det første og det andet spørgsmål er det ufornuddent at besvare det tredje og det fjerde spørgsmål.

Det femte og det sjette spørgsmål

- 87 Med det femte og det sjette spørgsmål, som skal undersøges samlet, ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om EU-retten skal fortolkes således, at denne ret i forbindelse med erstatning for skade påført køberen af et køretøj, der er udstyret med en ulovlig manipulationsanordning som omhandlet i artikel 5, stk. 2, i forordning nr. 715/2007, er til hinder for, at fordelen ved den faktiske benyttelse af dette køretøj modregnes i tilbagebetalingen af købsprisen for nævnte køretøj, og, hvis dette ikke er tilfældet, for at fordelen beregnes på grundlag af den samlede købspris for dette køretøj.
- 88 Det skal i denne henseende fastslås, således som det fremgår af besvarelsen af det første og det andet spørgsmål, at rammedirektivets artikel 18, stk. 1, artikel 26, stk. 1, og artikel 46, sammenholdt med artikel 5, stk. 2, i forordning nr. 715/2007, beskytter de særlige interesser for en individuel køber af et motorkøretøj i forhold til køretøjets fabrikant, når køretøjet er udstyret med en ulovlig manipulationsanordning som omhandlet i sidstnævnte bestemmelse.
- 89 Det fremgår således af disse bestemmelser, at en individuel køber af et køretøj i forhold til køretøjets fabrikant har krav på, at nævnte køretøj ikke er udstyret med en ulovlig manipulationsanordning som omhandlet i denne forordnings artikel 5, stk. 2.
- 90 Som det allerede i det væsentlige er bemærket i nærværende doms præmis 80, tilkommer det i medfør af rammedirektivets artikel 46 medlemsstaterne at fastsætte, hvilke sanktioner der skal anvendes ved overtrædelse af direktivets bestemmelser. Sanktionerne skal være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning. I henhold til artikel 13, stk. 1, i forordning nr. 715/2007 fastsætter medlemsstaterne endvidere de gældende sanktionsbestemmelser for overtrædelse af bestemmelserne i denne forordning. Sanktionerne skal være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.
- 91 På denne baggrund skal det fastslås, at det følger af rammedirektivets artikel 18, stk. 1, artikel 26, stk. 1, og artikel 46, sammenholdt med artikel 5, stk. 2, i forordning nr. 715/2007, at medlemsstaterne har pligt til at fastsætte, at køberen af et motorkøretøj, der er udstyret med en ulovlig manipulationsanordning som omhandlet i denne forordnings artikel 5, stk. 2, har krav på erstatning fra køretøjets fabrikant, når nævnte anordning har påført køberen en skade.
- 92 Eftersom der ikke findes EU-retlige bestemmelser om krav på erstatning for de pågældende købere af sådanne køretøjer, tilkommer det den enkelte medlemsstat at fastsætte sådanne regler.
- 93 Når dette er sagt, ville en national lovgivning, som gør det umuligt eller uforholdsmæssigt vanskeligt for køberen af et motorkøretøj i praksis at opnå en passende erstatning for den skade, som vedkommende er blevet påført ved køretøjsfabrikantens tilsidesættelse af forbuddet i artikel 5, stk. 2, i forordning nr. 715/2007, være i strid med effektivitetsprincippet.
- 94 Med dette forbehold skal det bemærkes, at de nationale domstole med føje kan påse, at beskyttelsen af de rettigheder, som Unionens retsorden tilsikrer, ikke indebærer en ugrundet berigelse (dom af 25.3.2021, Balgarska Narodna Banka, C-501/18, EU:C:2021:249, præmis 125).

- 95 I det foreliggende tilfælde tilkommer det den forelæggende ret at efterprøve, om modregningen af fordelen opnået ved den faktiske benyttelse af det pågældende køretøj sikrer køberen en passende erstatning, for så vidt som det er godtgjort, at den pågældende køber har lidt en skade i tilknytning til, at der i dette køretøj er installeret en ulovlig manipulationsanordning som omhandlet i artikel 5, stk. 2, i forordning nr. 715/2007.
- 96 Det femte og det sjette spørgsmål skal følgelig besvares med, at EU-retten skal fortolkes således, at når der i denne ret ikke findes bestemmelser herom, tilkommer det den pågældende medlemsstat at fastsætte reglerne for erstatning for den skade, som en køber af et køretøj, der er udstyret med en ulovlig manipulationsanordning som omhandlet i artikel 5, stk. 2, i forordning nr. 715/2007, faktisk er blevet påført, idet denne erstatning skal stå i passende forhold til den lidte skade.

Sagsomkostninger

- 97 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 parters 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 18, stk. 1, artikel 26, stk. 1, og artikel 46 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), som ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 385/2009 af 7. maj 2009, sammenholdt med 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 reparations- og vedligeholdelsesinformationerne om køretøjer,**

skal fortolkes således, at

disse bestemmelser ud over den almene interesse beskytter de særlige interesser for en individuel køber af et motorkøretøj i forhold til køretøjets fabrikant, når køretøjet er udstyret med en ulovlig manipulationsanordning som omhandlet i sidstnævnte bestemmelse.

- 2) **EU-retten skal fortolkes således, at når der i denne ret ikke findes bestemmelser herom, tilkommer det den pågældende medlemsstat at fastsætte reglerne for erstatning for den skade, som en køber af et køretøj, der er udstyret med en ulovlig manipulationsanordning som omhandlet i artikel 5, stk. 2, i forordning nr. 715/2007, faktisk er blevet påført, idet denne erstatning skal stå i passende forhold til den lidte skade.**

Underskrifter