Samling af Afgørelser

FORSLAG TIL AFGØRELSE FRA GENERALADVOKAT
A. RANTOS
fremsat den 2. juni 2022 [1]

Sag C-100/21

QB
mod
Mercedes-Benz Group AG, tidligere Daimler AG

(anmodning om præjudiciel afgørelse indgivet af Landgericht Ravensburg (den regionale ret i første instans i Ravensburg, Tyskland))

»Præjudiciel forelæggelse – tilnærmelse af lovgivninger – direktiv 2007/46/EF – typegodkendelse af motorkøretøjer – artikel 18, stk. 1, artikel 26, stk. 1, og artikel 46 – forordning (EF) nr. 715/2007 – artikel 5, stk. 2 – dieselmotor – emission af forurenende stoffer – reduktion af emissioner af nitrogenoxid ved hjælp 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 – enedommers adgang til at forelægge Domstolen en anmodning om præjudiciel afgørelse«

I. Indledning

1. Den foreliggende anmodning om præjudiciel afgørelse skal ses i sammenhæng med en række sager, som er blevet forelagt for Domstolen, og som vedrører manglende overholdelse af de EU-retlige bestemmelser om emission af forurenende luftarter, navnlig nitrogenoxid (NO_x), fra dieselkøretøjer. Domstolen har i denne forbindelse allerede i dom af 17. december 2020, CLCV m.fl. (Manipulationsanordning anvendt på en dieselmotor) (C-693/18, herefter »CLCV-dommen«, EU:C:2020:1040), taget stilling til definitionen af en »manipulationsanordning« som omhandlet i artikel 3, nr. 10), i forordning (EF) nr. 715/2007 [2] og betingelserne for, at en sådan anordning er tilladt, henset til denne forordnings artikel 5, stk. 2, litra a). Sagerne C-128/20, GSMB Invest, C-134/20, Volkswagen, og C-145/20, Porsche Inter Auto og Volkswagen, hvori jeg fremsatte et fælles forslag til afgørelse den

[1] – Originalsprog: fransk.

[2] – Europa-Parlamentets og Rådets forordning af 20.6.2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer (EUT 2007, L 171, s. 1), som ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 af 18.7.2008 (EUT 2008, L 199, s. 1) (herefter »forordning nr. 715/2007«).

23. september 2021 [3], vedrører i øvrigt spørgsmålet om, hvorvidt et »temperaturinterval«, som indgår i den software, der er installeret i styringscomputeren i de pågældende køretøjer, er foreneligt med EU-retten.

2. I den foreliggende sag har Landgericht Ravensburg (den regionale ret i første instans i Ravensburg, Tyskland) anmodet Domstolen om at oplyse, om direktiv 2007/46/EF [4], sammenholdt med forordning nr. 715/2007, giver en individuel køber af et køretøj, som ikke overholder de emissionsgrænser for NO_x, der er fastsat i denne forordning, ret til erstatning uden for kontraktforhold fra køretøjsfabrikanten, og hvilken metode til beregning af erstatningens størrelse medlemsstaterne skal fastsætte for at overholde EU-retten.

3. Denne ret ønsker ligeledes oplyst, om artikel 267 TEUF er til hinder for en national lovgivning, hvorefter den enedommer, der har kompetence til at træffe afgørelse i sagen, kun kan indgive en anmodning om præjudiciel afgørelse til Domstolen, hvis dommeren på forhånd har henvist denne sag til en afdeling for civile sager, som har afvist at overtage den.

II. Retsforskrifter

A. EU-retten

1. Forordning nr. 715/2007

4. Første, femte og sjette betragtning til forordning nr. 715/2007 har følgende ordlyd:

»(1) Det indre marked omfatter et område uden indre grænser, hvor den frie bevægelighed for varer, personer, tjenesteydelser og kapital skal sikres. […] De tekniske krav i forbindelse med typegodkendelse af motorkøretøjer[…] hvad angår emissioner[…] bør derfor 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 dieselkøretøjers emissioner af nitrogenoxid for at forbedre luftkvaliteten og overholde grænseværdierne for luftforurening. […]«

[3] – Forslag til afgørelse GSMB Invest, Volkswagen og Porsche Inter Auto og Volkswagen (C-128/20, C-134/20 og C-145/20, EU:C:2021:758). Domstolen har ikke truffet afgørelse i disse sager i skrivende stund.

[4] – Europa-Parlamentets og Rådets direktiv af 5.9.2007 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 (EU) 2017/1151 af 1.6.2017 (EUT 2017, L 175, s. 1, herefter »direktiv 2007/46«).

5. Denne forordnings artikel 1 med overskriften »Formål« fastsætter i stk. 1:

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

6. Den nævnte forordnings artikel 3 med overskriften »Definitioner« 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

[…]«

7. Samme forordnings artikel 5 med overskriften »Krav og prøvninger« bestemmer i stk. 1 og 2:

»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

[…]«

2. Direktiv 2007/46

8. Artikel 1 i direktiv 2007/46[5] med overskriften »Genstand« bestemmer:

»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 [Unionen].

[5] – Direktiv 2007/46 blev ophævet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 af 30.5.2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF (EUT 2018, L 151, s. 1) med virkning fra den 1.9.2020; jf. denne forordnings artikel 88. Under hensyntagen til tidspunktet for de omhandlede faktiske omstændigheder finder direktiv 2007/46 dog fortsat anvendelse på tvisten i hovedsagen.

[…]

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

9. Dette direktivs artikel 18 med overskriften »Typeattest« fastsætter i stk. 1:

»I sin egenskab af indehaver af en EF-typegodkendelsesattest for et køretøj leverer fabrikanten en typeattest, der skal ledsage hvert færdigopbygget, delvis opbygget eller trinvis færdigopbygget køretøj, som produceres i overensstemmelse med den godkendte køretøjstype.

[…]«

10. Det nævnte direktivs artikel 26 med overskriften »Registrering, salg og ibrugtagning af køretøjer« bestemmer i stk. 1:

»Med forbehold af bestemmelserne i artikel 29 og 30 må medlemsstaterne kun registrere og tillade salg og ibrugtagning af køretøjer, hvis de ledsages af en gyldig typeattest udstedt i overensstemmelse med artikel 18.

[…]«

11. Samme direktivs artikel 46 med overskriften »Sanktioner« har følgende ordlyd:

»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 Kommissionen meddelelse om disse regler senest den 29. april 2009 og underretter den hurtigst muligt om alle senere ændringer.«

B. Tysk ret

12. § 823 i Bürgerliches Gesetzbuch (den borgerlige lovbog, herefter »BGB«) med overskriften »Erstatningspligt« har følgende ordlyd:

»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.«

13. BGB's § 826 med overskriften »Forsætlig skadevoldelse i strid med den offentlige orden eller sædelighed« fastsætter:

»Den, der i strid med den offentlige orden eller sædelighed forsætligt tilføjer en anden skade, er forpligtet til at betale erstatning til den pågældende person.«

14. § 6 i Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung) (forordning om EF-typegodkendelse af motorkøretøjer, påhængskøretøjer og systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (forordning om EF-typegodkendelse af motorkøretøjer)) af 3. februar 2011[6] med overskriften »Typeattest og mærkning« har i stk. 1 følgende ordlyd:

»Indehaveren af en EF-typegodkendelsesattest for et køretøj skal for hvert køretøj, der er i overensstemmelse med den godkendte type, levere en typeattest som omhandlet i artikel 18 i direktiv [2007/46], sammenholdt med bilag IX hertil. Typeattesten skal i overensstemmelse med artikel 18, stk. 3, i direktiv [2007/46] udformes på en sådan måde, at falskneri forhindres.«

15. Denne forordnings § 27 med overskriften »Registrering og salg« bestemmer i stk. 1:

»Nye køretøjer, selvstændige tekniske enheder eller komponenter, for hvilke der kræves en typeattest i henhold til bilag IX til direktiv [2007/46], bilag IV til direktiv 2002/24/EF[7] eller bilag III til direktiv 2003/37/EF[8], må kun udbydes til salg, sælges eller bringes i omsætning i Tyskland til færdsel på vej, hvis de ledsages af en gyldig typeattest. Dette gælder ikke for køretøjer som omhandlet i artikel 8 i direktiv [2003/37].«

16. § 348 i Zivilprozessordnung (den civile retsplejelov, herefter »ZPO«) med overskriften »Oprindelig enedommer« fastsætter:

»(1) Afdelingen for civile sager sættes af et af sine medlemmer som enedommer. Dette gælder ikke, når

[…]

(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.

[…]«

[6] – BGBl. 2011 I, s. 126.

[7] – Europa-Parlamentets og Rådets direktiv af 18.3.2002 om standardtypegodkendelse af to- og trehjulede motordrevne køretøjer og om ophævelse af Rådets direktiv 92/61/EØF (EFT 2002, L 124, s. 1).

[8] – Europa-Parlamentets og Rådets direktiv af 26.5.2003 om typegodkendelse af landbrugs- eller skovbrugstraktorer og af deres påhængskøretøjer og udskifteligt trukket materiel samt af systemer, komponenter og tekniske enheder til disse køretøjer og om ophævelse af direktiv 74/150/EØF (EUT 2003, L 171, s. 1).

III. Tvisten i hovedsagen, de præjudicielle spørgsmål og retsforhandlingerne for Domstolen

17. Den 20. marts 2014 erhvervede QB hos Auto Y GmbH et brugt motorkøretøj af mærket Mercedes-Benz, model C 220 CDI, med en kilometerstand på 28 591 km til en pris af 29 999 EUR (herefter »det omhandlede køretøj«). Dette køretøj, der blev markedsført af køretøjsfabrikanten Daimler AG og indregistreret første gang den 15. marts 2013, er udstyret med en generation Euro 5-dieselmotor af typen OM 651.

18. Det nævnte køretøj indeholder motorstyringssoftware, som er baseret på et temperaturinterval (Thermofenster) (herefter »den omhandlede software«), og som sørger for, at den andel af udstødningsgassen, der recirkuleres (udstødningsrecirkulationsraten), reduceres, når udendørstemperaturen bliver lavere (herefter »det omhandlede temperaturinterval«), hvilket fører til højere emissioner af NO_x. Parterne i hovedsagen er uenige om, fra hvilken konkret udendørstemperatur der sker en reduktion af udstødningsrecirkulationsraten, og i hvilket omfang.

19. QB har anlagt sag mod Mercedes-Benz Group AG ved Landgericht Ravensburg (den regionale ret i første instans i Ravensburg), som er den forelæggende ret, idet han har gjort gældende, at den omhandlede software foruden det omhandlede temperaturinterval også indeholder andre ulovlige manipulationsanordninger som omhandlet i artikel 5, stk. 2, i forordning nr. 715/2007, som gør systemer til begrænsning af emission af forurenende stoffer mindre effektive ved faktisk kørsel i trafikken. Han har gjort gældende, at Mercedes-Benz Group forsætligt og i strid med god tro har vildledt ham herom og har pligt til at betale erstatning for den skade, der er sket. QB har tilføjet, at han ikke skylder noget vederlag for benyttelsen af det pågældende køretøj i betragtning af Mercedes-Benz Groups forsætlige adfærd. Han er dog for en sikkerheds skyld villig til at betale et vederlag for benyttelsen for det antal kilometer, han har kørt. QB har anført, at dette vederlag skal tage udgangspunkt i en andel på højst 75% af købsprisen som følge af det fejlbehæftede emissionsbegrænsningssystem.

20. Det fremgår ifølge Mercedes-Benz Group af CLCV-dommen, at en manipulationsanordning som omhandlet i artikel 5, stk. 2, i forordning nr. 715/2007 kun er et system, som gør det muligt at registrere de forhold, der er karakteristiske for godkendelsesprøvningen vedrørende emission af forurenende stoffer, som foretages i et laboratorium, og manipulativt reducerer NO_x -emissionerne alene med henblik på EF-typegodkendelsesproceduren. Et sådant system findes imidlertid ikke i det pågældende køretøj.

21. Mercedes-Benz Group har ikke bestridt, at udstødningsrecirkulationsraten allerede reduceres fra en udendørstemperatur på over 0 °C. Hvis den fulde recirkulation finder sted ved lave udendørstemperaturer, sker der nemlig en kondensering af udstødningsgassens komponenter, som fører til forskellige uønskede aflejringer i motoren, hvis gentagne drift i denne tilstand kan føre til varig beskadigelse. For at beskytte motoren er det således nødvendigt at reducere udstødningsrecirkulationen afhængigt af udendørstemperaturen. Dette er en industriel proces, som i mange år har været anvendt af alle fabrikanter, og som tager hensyn til forbrændingsmotorers fysiske og tekniske egenskaber. Mercedes-Benz Group har tilføjet, at selskabets adfærd hverken er i strid med den offentlige orden eller sædeligheden, selv hvis det antages, at denne proces udgør en manipulationsanordning som omhandlet i forordning nr. 715/2007, og har gjort gældende, at det har lagt en korrekt, eller i det mindste forsvarlig, forståelse af de EU-retlige regler om emissioner til grund.

22. Mercedes-Benz Group har subsidiært anført, at QB ikke har lidt noget tab, da det pågældende køretøj havde en gyldig EF-typegodkendelse, kunne benyttes uden begrænsninger og heller ikke havde en reduceret værdi. Desuden har Mercedes-Benz Group i forbindelse med en frivillig serviceforanstaltning udviklet og frigivet en opdatering af den omhandlede software til det pågældende køretøj.

23. Den forelæggende ret har fremhævet, at det omhandlede temperaturinterval ifølge dennes foreløbige vurdering og henset til CLCV-dommen er en ulovlig manipulationsanordning som omhandlet i artikel 3, nr. 10), i forordning nr. 715/2007, sammenholdt med denne forordnings artikel 5, stk. 2. Mercedes-Benz Group handlede imidlertid ikke i strid med den offentlige orden eller sædeligheden, hvilket forudsætter en særligt forkastelig adfærd og kræver en samlet vurdering af hensigten, målet, midlerne og følgerne i denne forbindelse. Det kan i denne henseende ikke udelukkes, at Mercedes-Benz Group på det tidspunkt, hvor det pågældende køretøj blev markedsført, ikke bevidst forsøgte at skade potentielle købere som følge af sin fortolkning af artikel 5, stk. 2, i forordning nr. 715/2007. QB har som følge heraf ikke noget erstatningskrav uden for kontraktforhold i henhold til BGB's § 826.

24. QB kan derimod have ret til erstatning i medfør af BGB's § 823, stk. 2, der vedrører simpel uagtsomhed. Denne bestemmelse forudsætter imidlertid en overtrædelse af en lov, som har til formål at beskytte en anden, hvilket ifølge Bundesgerichtshofs (forbundsdomstol, Tyskland) praksis indebærer, at den i hvert fald har til formål at beskytte en person eller en gruppe af personer mod tilsidesættelsen af en specifik retlig interesse. Det er tilstrækkeligt, at denne lov ligeledes sigter mod at beskytte den pågældendes interesse som led i den nævnte lovs formål, selv om denne lov først og fremmest vedrører den almene interesse. Den nævnte bestemmelse kræver desuden, at den fare, som loven skal beskytte andre imod, har resulteret i en konkret skade, og at den konkrete skadelidte er omfattet af den overtrådte lovs personelle anvendelsesområde. Dette rejser spørgsmålet om, hvorvidt artikel 18, stk. 1, artikel 26, stk. 1, og artikel 46 i direktiv 2007/46, sammenholdt med artikel 5, stk. 2, i forordning nr. 715/2007, ud over at beskytte almene interesser også har til formål at beskytte den enkelte køber af et køretøj, som ikke er i overensstemmelse med EU-retten, og navnlig et køretøj, der er udstyret med en ulovlig manipulationsanordning som omhandlet i denne forordning.

25. Der er forskellige opfattelser af disse spørgsmål i den nationale retspraksis og retslitteratur. Bundesgerichtshof (forbundsdomstol) har herved bemærket, at selv om oplysningerne i typeattesten, som det fremgår af direktiv 2007/46, på det personlige plan også omfatter den enkelte køber af et køretøj, beskytter de ikke denne købers ret til økonomisk selvbestemmelse. Ifølge nationale domstole har artikel 18, stk. 1, artikel 26, stk. 1, og artikel 46 i direktiv 2007/46 samt artikel 5, stk. 2, i forordning nr. 715/2007 karakter af individuel beskyttelse.

26. Den forelæggende ret har anført, at selv om det antages, at disse bestemmelser kun beskytter almene retlige interesser og ikke individuelle køberes interesser, kan det alligevel ud fra effektivitetsprincippet være påkrævet at pålægge sanktioner for enhver culpøs (uagtsom eller forsætlig) handling fra køretøjsfabrikanternes side med hensyn til markedsføring af køretøjer, der er udstyret med en ulovlig manipulationsanordning, i og med at køberen kan gøre et erstatningsansvar uden for kontraktforhold gældende over for den pågældende fabrikant.

27. Såfremt QB har et sådant 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. Dette spørgsmål har også givet

anledning til forskellige fortolkninger i den nationale retspraksis og retslitteratur. Bundesgerichtshof (forbundsdomstol) har i denne forbindelse fastslået, at skadelidte i betragtning af det forbud mod ugrundet berigelse, der er fastsat i den nationale erstatningsret, ikke må stilles bedre, end vedkommende ville stå uden skadetilføjelsen, og at det desuden kun er de fordele, som følger af skadesbegivenheden, der skal modregnes i erstatningskravet, uden at dette aflaster skadevolderen urimeligt.

28. Den forelæggende ret har endelig påpeget, at den kompetente oprindelige dommer i henhold til ZPO's § 348, stk. 3, 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 karakter, eller sagen har principiel betydning[9]. Enedommeren har ikke nogen skønsbeføjelse i denne henseende. Det følger af Bundesgerichtshofs (forbundsdomstol) praksis, at denne dommer, kun hvis afdelingen afviser overtagelsen, kan indgive en anmodning om præjudiciel afgørelse i medfør af det forfatningsmæssige princip om en domstol oprettet ved lov, som er fastsat i § 101, stk. 1, andet punktum, i Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland (Forbundsrepublikken Tysklands forfatning) af 23. maj 1949[10].

29. Den forelæggende ret har påpeget, at den nationale procesret ifølge retslitteraturen ikke må begrænse adgangen til at indgive en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267, stk. 2, TEUF, navnlig når den pågældende ret skønner, at den højere instans' retlige bedømmelse kan føre til, at der træffes en afgørelse i strid med EU-retten. Det synes derfor at følge af artikel 267, stk. 2, TEUF, at ZPO's § 348, stk. 3, nr. 1 og 2, ikke finder anvendelse på forelæggelsesafgørelser, der træffes af den oprindelige enedommer. Selv om det i det foreliggende tilfælde ikke fastslås udtrykkeligt, at EU-retten har forrang for den nationale procesret, kan enedommerens kompetence anfægtes i forbindelse med en retssag.

30. På denne baggrund har Landgericht Ravensburg (den regionale ret i første instans i Ravensburg) besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»1) Sigter artikel 18, stk. 1, artikel 26, stk. 1, og artikel 46 i [direktiv 2007/46], 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:

[9] – QB har i sit skriftlige indlæg fremhævet, at national retspraksis fortolkes således, at et præjudicielt spørgsmål, der forelægges for Domstolen, vedrører et emne, som er af »principiel betydning«.

[10] – BGBl. 1949, s. 1.

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 tro?

   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 det sjette spørgsmål:

7) Er § 348, stk. 3, i Zivilprozeßordnung (den tyske retsplejelov), 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?«

31. QB, Mercedes-Benz Group og Europa-Kommissionen har indgivet skriftlige indlæg. Disse procesdeltagere og den tyske regering har ligeledes afgivet mundtlige indlæg i retsmødet den 8. marts 2022.

IV. Bedømmelse

A. Indledende bemærkninger

32. Den forelæggende ret har anført, at det omhandlede temperaturinterval ifølge dennes foreløbige vurdering er en ulovlig manipulationsanordning som omhandlet i artikel 3, nr. 10), i forordning nr. 715/2007, sammenholdt med denne forordnings artikel 5, stk. 2. Selv om

emissionsbegrænsningssystemets effektivitet allerede reduceres fra en udendørstemperatur på over 0 °C, må denne situation nemlig henføres til de betingelser, som man med rimelighed kan forvente at komme ud for under køretøjets normale drifts- og brugsforhold, som omhandlet i den nævnte forordnings artikel 3, nr. 10). Retten har tilføjet, at det er mindre vigtigt, at det omhandlede temperaturinterval ikke gør det muligt at registrere parametrene for godkendelsesprøvningen med henblik på kontrol af niveauet for forurenende emissioner, eftersom dette hverken kræves i artikel 5, stk. 2, i forordning nr. 715/2007 eller i CLCV-dommen. Dette interval er desuden ikke undtagelsesvis tilladt på grundlag af denne forordnings artikel 5, stk. 2, litra a), eftersom det ifølge denne dom kun er risikoen for umiddelbar beskadigelse, der udløser en konkret fare under kørslen, som kan begrunde anvendelsen af en manipulationsanordning [11]. I det foreliggende tilfælde har Mercedes-Benz Group imidlertid gjort gældende, at det omhandlede temperaturinterval har til formål at undgå uønskede aflejringer i motoren, dvs. at beskytte den mod slid, hvilket efter den nævnte rets opfattelse ikke synes at opfylde de strenge krav, som Domstolen har fastsat for, at en manipulationsanordning er lovlig.

33. Det skal herved påpeges, at Domstolen i CLCV-dommen fastslog, at artikel 3, nr. 10), i forordning nr. 715/2007 skal fortolkes således, at en anordning, som registrerer alle parametre i tilknytning til gennemførelsen af de i denne forordning foreskrevne godkendelsesprocedurer med henblik på under disse procedurer at forbedre emissionsbegrænsningssystemets ydeevne og herved opnå godkendelse af køretøjet, er en »manipulationsanordning« i denne bestemmelses forstand, selv om en sådan forbedring også kan iagttages i konkrete tilfælde ved normal brug af køretøjet [12]. Domstolen præciserede i øvrigt, at denne forordnings artikel 5, stk. 2, litra a), skal fortolkes således, at en manipulationsanordning, der under godkendelsesprocedurer systematisk forbedrer køretøjets emissionsbegrænsningssystems ydeevne med henblik på at overholde de emissionsgrænser, der er fastsat i denne forordning, og herved opnå godkendelse af disse køretøjer, ikke kan være omfattet af den i denne bestemmelse fastsatte undtagelse fra forbuddet mod sådanne anordninger, der vedrører beskyttelse af motoren mod beskadigelse eller havari og sikring af køretøjets driftssikkerhed, selv om denne anordning bidrager til at forebygge ældning og tilsodning af motoren [13].

34. Den sag, der gav anledning til CLCV-dommen, vedrørte køretøjer udstyret med en software, der kunne ændre systemet til begrænsning af emissioner af forurenende luftarter i forhold til kørselsforholdene [14]. Denne software gjorde det nemlig muligt at registrere de parametre, der svarede til parametrene for godkendelsesprøvningen vedrørende emission af forurenende stoffer, som foretages i et laboratorium.

35. Til forskel fra denne sag, der omhandlede en »skiftelogik«, vedrører sagerne C-128/20, GSMB Invest, C-134/20, Volkswagen og C-145/20, Porsche Inter Auto og Volkswagen, et temperaturinterval, som svarer til det i hovedsagen omhandlede. I mit fælles forslag til afgørelse i de tre nævnte sager [15] foreslog jeg Domstolen at fastslå, at artikel 3, nr. 10), i forordning nr. 715/2007, sammenholdt med denne forordnings artikel 5, stk. 1, skal fortolkes således, at en »manipulationsanordning« er en anordning, som ved faktisk kørsel med et motorkøretøj kun fuldt ud sikrer udstødningsgasrecirkulationen, når udendørstemperaturen ligger på mellem 15 og 33 °C, og ved en højde, der ligger under 1 000 meter over havets overflade, mens den andel af udstødningsgassen, som føres tilbage, uden for dette temperaturinterval – inden for en margen på

[11] – Jf. CLCV-dommen, præmis 114.

[12] – CLCV-dommen, præmis 102.

[13] – CLCV-dommen, præmis 115.

[14] – CLCV-dommen, præmis 2.

[15] – Jf. punkt 1 i dette forslag til afgørelse.

10 °C og over 1 000 meters højde og inden for en margen på 250 meter – lineært reduceres til 0 med den konsekvens, at NO_x-emissionerne øges ud over emissionsgrænseværdierne fastsat ved den nævnte forordning [16].

36. I den foreliggende sag har den forelæggende ret fremhævet, at parterne i hovedsagen er uenige om, fra hvilken konkret udendørstemperatur der sker en reduktion af udstødningsrecirkulationsraten og i hvilket omfang. Det tilkommer den forelæggende ret, som alene har kompetence til at fastlægge og vurdere de faktiske omstændigheder i hovedsagen, at undersøge, under hvilke betingelser temperaturintervallet fungerer. Som jeg nævnte i mit forslag til afgørelse [17], var den gennemsnitlige årlige temperatur i Tyskland ifølge de officielle data 9,6 °C i 2017, 10,4 °C i 2018 og 10,2 °C i 2019. Henset til disse oplysninger og den gennemsnitlige årlige temperatur i de øvrige EU-medlemsstater [18] tilkommer det denne ret at efterprøve, om den omhandlede software, som den har anført, reducerer emissionsbegrænsningssystemets effektivitet under »betingelser, som man med rimelighed kan forvente at komme ud for under køretøjets normale drifts- og brugsforhold«. I bekræftende fald er dette program en »manipulationsanordning« som omhandlet i artikel 3, nr. 10), i forordning nr. 715/2007.

37. Hvis dette er tilfældet, deler jeg den forelæggende rets anskuelse om, at denne anordning ikke kan være begrundet i medfør af denne forordnings artikel 5, stk. 2, litra a), hvis dens eneste formål er at bidrage til at forebygge ældning og tilsodning af motoren [19]. En sådan manipulationsanordning kan efter min opfattelse kun falde ind under den nævnte artikel 5, stk. 2, litra a), såfremt de aflejringer, der dannes i forbindelse med recirkulation af udstødningsgasser, resulterer i en fejl, som indebærer en risiko for pludselig og umiddelbar beskadigelse af selve motoren, der udløser en konkret fare under kørslen, selv når der foretages regelmæssig og passende vedligeholdelse af det pågældende køretøj [20]. Det tilkommer også i dette tilfælde den forelæggende ret at efterprøve, om der kan forekomme en sådan fejl.

38. Såfremt den forelæggende ret efter denne prøvelse fastholder sin vurdering om, at det omhandlede temperaturinterval er en ulovlig manipulationsanordning som omhandlet i artikel 5, stk. 2, litra a), i forordning nr. 715/2007, rejser det spørgsmålet om den erstatning, som køberen af et køretøj, der er udstyret med en sådan anordning, kan have krav på, hvilket er genstanden for de seks første præjudicielle spørgsmål.

B. Det første og det andet præjudicielle spørgsmål

39. Med det første og det andet spørgsmål, der bør behandles samlet, ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om artikel 18, stk. 1, artikel 26, stk. 1, og artikel 46 i direktiv 2007/46 skal fortolkes således, at de beskytter en individuel bilkøbers interesser og navnlig køberens interesse i ikke at købe en bil, når den er udstyret med en ulovlig manipulationsanordning som omhandlet i artikel 5, stk. 2, i forordning nr. 715/2007.

[16] – Punkt 104 i det nævnte forslag til afgørelse.

[17] – Jf. punkt 100 i forslag til afgørelse GSMB Invest, Volkswagen og Porsche Inter Auto og Volkswagen (C-128/20, C-134/20 og C-145/20, EU:C:2021:758).

[18] – Jf. ligeledes punkt 100 i det nævnte forslag til afgørelse.

[19] – Jf. i denne retning CLCV-dommen, præmis 115.

[20] – Jf. i denne retning punkt 125 og 126 i mit forslag til afgørelse GSMB Invest, Volkswagen og Porsche Inter Auto og Volkswagen (C-128/20, C-134/20 og C-145/20, EU:C:2021:758).

40. Det skal herved påpeges, at det ifølge Domstolens praksis fremgår af første, femte og sjette betragtning til forordning nr. 715/2007, at det mål, der forfølges med denne forordning, er at sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau og at forbedre luftkvaliteten i EU[21]. I denne forordning henvises der kun en enkelt gang til udtrykket »kunde« og »bruger«, nemlig i 17. betragtning, hvorefter det er »nødvendigt at sikre, at *kunder og brugere* modtager objektive og præcise oplysninger«[22] om køretøjers brændstofforbrug og CO_2-emission. Det fremgår i øvrigt af den nævnte forordnings artikel 4, stk. 3, at »[f]abrikanten skal angive oplysninger om CO_2-emissioner og brændstofforbrug i et dokument, som udleveres til *køberen* på købstidspunktet«[23]. Dette er også den eneste henvisning til »køberen« i hele forordningen. Forordning nr. 715/2007 indeholder således konkrete krav om oplysning af kunden og køberen om det pågældende køretøjs forbrug, således at de kan træffe et informeret valg om, hvorvidt de skal købe dette køretøj eller ej. Det ser imidlertid ud til, at disse oplysningskrav indgår i forordningens mål om at sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau ved reduktion af forurenende emissioner. Ud over at indeholde de nævnte krav fastlægger forordningen ikke nogen direkte forbindelse mellem køretøjsfabrikanten og den individuelle køber af et køretøj med henblik på at beskytte køberens interesser.

41. Artikel 5, stk. 1 og 2, i forordning nr. 715/2007 bestemmer i denne retning, at fabrikanten skal sikre, at de komponenter i køretøjet, der med sandsynlighed vil påvirke emissionen, er udformet, konstrueret og samlet, således at disse køretøjer ved normal brug er i overensstemmelse med denne forordning og dens gennemførelsesforanstaltninger, og at anvendelse af manipulationsanordninger, som reducerer emissionsbegrænsningssystemernes effektivitet, med visse undtagelser er forbudt. Disse bestemmelser vedrører således kun fabrikanterne. Jeg er derfor enig med Kommissionen i, at denne forordning som sådan og navnlig artikel 5, stk. 1 og 2, heri ikke direkte har til formål at beskytte interesserne for en individuel køber af et motorkøretøj, der er udstyret med en ulovlig manipulationsanordning.

42. For at jeg kan besvare de to første spørgsmål, der er forelagt, er det imidlertid nødvendigt at se forordning nr. 715/2007 i den rette sammenhæng. Direktiv 2007/46, som er et direktiv, hvori der fastlægges en *ramme* for godkendelse af motorkøretøjer, er nemlig basisretsakten i forhold til denne forordning. Ifølge tredje betragtning til dette direktiv bør de retsakter, der fastlægger de gældende tekniske krav nærmere, først og fremmest søge at sikre en høj grad af trafiksikkerhed, sundhedsbeskyttelse, miljøbeskyttelse, energieffektivitet og beskyttelse mod uretmæssig brug. Efter min opfattelse fremgår det imidlertid, i modsætning til det af Mercedes-Benz Group og den tyske regering anførte, af bestemmelserne i det nævnte direktiv, at det ligeledes sigter mod at beskytte interesserne for en individuel køber af et køretøj, der er udstyret med en ulovlig manipulationsanordning.

43. I artikel 3, nr. 5), i direktiv 2007/46 defineres en »EF-typegodkendelse« således som »den procedure, hvorved en medlemsstat attesterer, at en type køretøj, system, komponent eller separat teknisk enhed opfylder de relevante administrative bestemmelser og tekniske krav i dette direktiv og i de retsakter, der er opført i bilag IV eller XI«. Dette bilag IV med overskriften »Krav i forbindelse med EF-typegodkendelse af køretøjer« sigter 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 med hensyn til »[e]missioner (Euro 5 og Euro 6) lette erhvervskøretøjer/adgang til informationer«.

21 – Jf. CLCV-dommen, præmis 86, 87 og 113.

22 – Min fremhævelse.

23 – Min fremhævelse.

44. Det fremgår i øvrigt af artikel 5, stk. 1, i direktiv 2007/46, at »[f]abrikanten […] over for den godkendende myndighed [er] ansvarlig for typegodkendelsesprocessen i enhver henseende og for produktionens overensstemmelse, uanset om fabrikanten er direkte involveret i alle trin af fremstillingen af et køretøj, et system, en komponent eller en separat teknisk enhed«. Følgelig skal fabrikanten overholde artikel 5, stk. 2, i forordning nr. 715/2007, når denne anmoder om EF-typegodkendelse af køretøjer.

45. Selv om det er nødvendigt at overholde disse krav for at opnå en sådan EF-typegodkendelse, skal det fremhæves, at denne overholdelse også har direkte betydning for den individuelle køber af et køretøj *i kraft af typeattesten*. Typeattesten defineres i artikel 3, nr. 36), i direktiv 2007/46 som »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«. Dette bilag IX med overskriften »EF-typeattest« indeholder et punkt 0 med overskriften »Mål«, hvoraf det fremgår, at typeattesten er en erklæring, som *køretøjsfabrikanten afgiver over for køberen* for at forsikre denne om, at det erhvervede køretøj på det tidspunkt, hvor det blev fremstillet, opfyldte den gældende lovgivning i Den Europæiske Union [24]. Direktiv 2007/46 fastlægger som følge heraf i modsætning til forordning nr. 715/2007 en *direkte forbindelse* mellem køretøjsfabrikanten og den individuelle køber af et køretøj for at forsikre denne om, at det købte køretøj opfylder de gældende EU-retlige forskrifter.

46. Artikel 18, stk. 1, i direktiv 2007/46 fastsætter i denne forbindelse, at fabrikanten i sin egenskab af indehaver af en EF-typegodkendelsesattest for et køretøj leverer en typeattest, der skal ledsage hvert køretøj, som produceres i overensstemmelse med den godkendte køretøjstype. Dette dokument er i medfør af det nævnte direktivs artikel 26, stk. 1, obligatorisk ved registrering eller salg. Direktivets artikel 46 bestemmer i øvrigt, at medlemsstaterne fastsætter regler for, hvilke sanktioner der skal anvendes ved overtrædelse af bestemmelserne i samme direktiv, herunder navnlig de forbud, der er omhandlet i eller afledt af artikel 31, og af de retsakter, der er opført i del I i bilag IV til direktiv 2007/46, og træffer alle nødvendige foranstaltninger til deres iværksættelse. Det fremgår af Domstolens praksis, at dette direktivs artikel 46 hovedsageligt forfølger målet om etablering og funktion af et indre marked, der er kendetegnet ved loyal konkurrence mellem fabrikanter, og at de i den nævnte artikel 46 fastsatte sanktioner ud over dette formål også skal 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 direktiv, at registrere dette i en hvilken som helst medlemsstat uden at skulle fremlægge yderligere teknisk dokumentation [25].

47. Det følger af disse bestemmelser i direktiv 2007/46, at fabrikanten i forbindelse med en EF-typegodkendelse bl.a. skal overholde de krav vedrørende manipulationsanordninger, der er angivet i artikel 5, stk. 1 og 2, i forordning nr. 715/2007. Kun i dette tilfælde kan fabrikanten forsyne køberen af et køretøj med en typeattest, som gør det muligt for denne køber at registrere eller sælge dette køretøj. Denne attest, som udgør en garanti, sigter således mod at beskytte køberen mod, at fabrikanten tilsidesætter sin forpligtelse til at markedsføre køretøjer, som overholder de gældende lovregler i EU.

[24] – Henset til denne ordlyd kan jeg ikke tilslutte mig den anskuelse, som Mercedes-Benz Group gav udtryk for under retsmødet, nemlig at typeattesten ikke er rettet til køberen.

[25] – Dom af 4.10.2018, Kommissionen mod Tyskland (C-668/16, EU:C:2018:802, præmis 87).

48. Det skal imidlertid påpeges, at EF-typegodkendelsen navnlig kan være opnået, mens godkendelsesorganet ikke havde kendskab til tilstedeværelsen af en ulovlig manipulationsanordning som omhandlet i artikel 5, stk. 1 og 2, i forordning nr. 715/2007 [26]. Det kan i øvrigt også tænkes, at det pågældende køretøj ikke svarer til den godkendte type. Når et køretøj, der er udstyret med en sådan ulovlig anordning, sælges til en enkelt køber, er dette køretøj ikke forsynet med en korrekt typeattest, hvilket betyder, at det ikke kan registreres eller videresælges i medfør af artikel 26, stk. 1, i direktiv 2007/46. I en sådan situation er interesserne for køberen af et sådant køretøj ikke blevet beskyttet, hvilket medfører et tab for denne køber.

49. Som Domstolen har bemærket, lider køberen en materiel skade, som skyldes det pågældende køretøjs tab af værdi, og som følger af den omstændighed, at med afsløringen af installeringen af software, som manipulerer oplysningerne om udstødningsemissioner, består modværdien for betalingen for erhvervelsen af et sådant køretøj i et køretøj, som er behæftet med en mangel, og som derfor har en ringere værdi [27]. 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 efter min opfattelse også denne køber en ikke-økonomisk skade.

50. Jeg foreslår som følge heraf, at det første og det andet præjudicielle spørgsmål besvares med, at artikel 18, stk. 1, artikel 26, stk. 1, og artikel 46 i direktiv 2007/46 skal fortolkes således, at disse bestemmelser beskytter interesserne for en individuel køber af et motorkøretøj og navnlig køberens interesse i ikke at købe et køretøj, når det er udstyret med en ulovlig manipulationsanordning som omhandlet i artikel 5, stk. 2, i forordning nr. 715/2007.

C. Det tredje til det sjette præjudicielle spørgsmål

51. Med det tredje til det sjette præjudicielle spørgsmål, der bør behandles samlet [28], ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om direktiv 2007/46 skal fortolkes således, at det pålægger medlemsstaterne at fastsætte bestemmelser om, at køberen af et køretøj har krav på erstatning fra køretøjsfabrikanten i den situation, hvor dette køretøj er udstyret med en ulovlig manipulationsanordning som omhandlet i artikel 5, stk. 2, i forordning nr. 715/2007, og i hvilket omfang disse medlemsstater i bekræftende fald skal kræve, at fordelen ved den faktiske benyttelse af dette køretøj modregnes i erstatningsbeløbet.

52. Jeg vil indledningsvis fremhæve, at QB har anlagt sag mod Mercedes-Benz Group, dvs. fabrikanten, og ikke mod den person, der har solgt ham det pågældende brugte køretøj. Direktiv 1999/44/EF [29], der vedrører forholdet mellem forbrugeren og sælgeren, kan derfor ikke anvendes i en situation som den i hovedsagen omhandlede. QB har i øvrigt ikke påberåbt sig direktiv 2005/29/EF [30], der vedrører urimelig handelspraksis, men har støttet sig på det erstatningsansvar

[26] – Jf. i denne retning punkt 149 i forslag til afgørelse GSMB Invest, Volkswagen og Porsche Inter Auto og Volkswagen (C-128/20, C-134/20 og C-145/20, EU:C:2021:758).

[27] – Jf. i denne retning dom af 9.7.2020, Verein für Konsumenteninformation (C-343/19, EU:C:2020:534, præmis 34).

[28] – Den forelæggende ret har anført, at den har forelagt det tredje spørgsmål i tilfælde af, at det første spørgsmål besvares benægtende. Det fjerde spørgsmål er i øvrigt et underspørgsmål, der er knyttet til det tredje spørgsmål. For at kunne give denne ret et hensigtsmæssigt svar vil jeg imidlertid behandle alle de spørgsmål, der vedrører erstatningskravet og dets omfang, under ét.

[29] – Europa-Parlamentets og Rådets direktiv af 25.5.1999 om visse aspekter af forbrugerkøb og garantier i forbindelse hermed (EFT 1999, L 171, s. 12).

[30] – Europa-Parlamentets og Rådets direktiv af 11.5.2005 om virksomheders urimelige handelspraksis over for forbrugerne på det indre marked og om ændring af Rådets direktiv 84/450/EØF og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 97/7/EF, 98/27/EF og 2002/65/EF og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2006/2004 (direktivet om urimelig handelspraksis) (EUT 2005, L 149, s. 22).

uden for kontraktforhold, der er omhandlet i BGB's bestemmelser. Den forelæggende ret ønsker i denne sammenhæng oplyst, i hvilket omfang den nationale lovgivning er forenelig med EU-retten for så vidt angår erstatningskravet og metoden til beregning af erstatningens størrelse.

53. Med hensyn til erstatningsansvar uden for kontraktforhold fremgår det af det foreslåede svar på de to første præjudicielle spørgsmål, at direktiv 2007/46 skaber rettigheder for køberen i forhold til fabrikanten, når køberen har købt et køretøj, der er udstyret med en ulovlig manipulationsanordning som omhandlet i artikel 5, stk. 2, i forordning nr. 715/2007. Dette direktivs artikel 46 bestemmer i øvrigt, at medlemsstaterne skal fastsætte regler for, hvilke sanktioner der skal anvendes ved overtrædelse af de retsakter, der er opført i del I i bilag IV til det nævnte direktiv, og træffe alle nødvendige foranstaltninger til deres iværksættelse ved sanktioner, som er effektive, står i rimeligt forhold til overtrædelsen og har afskrækkende virkning [31]. Denne artikel finder således anvendelse på en situation, hvor de pågældende køretøjer med henblik på EF-typegodkendelse er blevet udstyret med en ulovlig manipulationsanordning i strid med artikel 5, stk. 2, i forordning nr. 715/2007 [32].

54. Disse sanktioner skal således være til fordel for den berørte medlemsstat i forbindelse med EF-typegodkendelsen, men også for en individuel køber af et køretøj, der er udstyret med en ulovlig manipulationsanordning. Direktiv 2007/46 pålægger med andre ord medlemsstaterne at fastsætte bestemmelser om, at en køber af et køretøj har krav på erstatning, når fabrikanten har handlet culpøst ved at markedsføre et sådant køretøj. Det fremgår dog udelukkende af dette direktiv, at medlemsstaterne skal iværksætte sanktioner, der er effektive, står i rimeligt forhold til overtrædelsen og har afskrækkende virkning [33].

55. Ifølge Domstolens praksis tilkommer det i mangel af EU-retlige bestemmelser medlemsstaterne at udpege de kompetente domstole og fastsætte de processuelle regler for sagsanlæg til sikring af beskyttelsen af de rettigheder, som EU-retten medfører for borgerne [34]. Det er således inden for rammerne af de nationale erstatningsregler – bortset fra selve retten til erstatning, der følger direkte af EU-retten, når de med henblik herpå nødvendige betingelser er opfyldt, – at det skal afgøres, hvorledes det forvoldte tab skal erstattes, idet betingelserne i de nationale lovgivninger for erstatning af skader skal gøre det muligt at iværksætte sanktioner, der er effektive, står i rimeligt forhold til overtrædelsen og har afskrækkende virkning.

56. I det foreliggende tilfælde ønsker den forelæggende ret for det første oplyst, om det er foreneligt med EU-retten, at en køber af et køretøj, der er udstyret med en manipulationsanordning, kun kan gøre civilretlige krav om erstatning uden for kontraktforhold gældende over for fabrikanten, hvis denne forsætligt har tilføjet en anden skade i strid med den offentlige orden og sædeligheden som omhandlet i BGB's § 826.

[31] – Den tyske regering har som svar på et skriftligt spørgsmål fra Domstolen præciseret, hvilke sanktioner der er iværksat på nationalt plan, henset til artikel 46 i direktiv 2007/46 og artikel 13 i forordning nr. 715/2007.

[32] – Som generaladvokat Mengozzi anførte i sit forslag til afgørelse Kommissionen mod Tyskland (C-668/16, EU:C:2018:230, præmis 94), skal pligten i medfør af artikel 46 i direktiv 2007/46 til at anvende sanktioner, som skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning, ved overtrædelse af bestemmelserne i dette direktiv, finde anvendelse uafhængigt af den i det nævnte direktivs artikel 12 og 30 fastsatte pligt til, at produktionen atter bringes i overensstemmelse med den godkendte type.

[33] – Artikel 13, stk. 1, i forordning nr. 715/2007 bestemmer i samme retning, at medlemsstaterne skal fastsætte sanktionsbestemmelser for fabrikanternes overtrædelse af bestemmelserne i denne forordning og træffe de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de iværksættes, ved sanktioner, der er effektive, står i rimeligt forhold til overtrædelsen og har afskrækkende virkning.

[34] – Dom af 24.2.2022, ORLEN KolTrans (C-563/20, EU:C:2022:113, præmis 63 og den deri nævnte retspraksis). Mercedes-Benz Group har i sit skriftlige indlæg navnlig henvist til dom af 16.2.2017, Schmitt (C-219/15, EU:C:2017:128, præmis 49-60), til støtte for, at køberen af det omhandlede køretøj ikke har ret til erstatning. Ræsonnementet i den anførte dom forekommer mig dog at gå i denne samme retning som den, jeg foreslår i den foreliggende sag.

57. I denne forbindelse og i overensstemmelse med effektivitetsprincippet [35] tilkommer det den forelæggende ret at undersøge, om de betingelser, der er fastsat i BGB's § 826, i praksis kan gøre det umuligt eller uforholdsmæssig vanskeligt at udøve den ret til at kræve erstatning, som køberen af et køretøj har i henhold til direktiv 2007/46. Disse nationale procesregler er i bekræftende fald ikke forenelige med EU-retten.

58. Det bør her fremhæves, at den forelæggende ret i sin afgørelse har anført, at det ikke er sandsynligt, at de betingelser, der er fastsat i BGB's § 826, som fortolket af de nationale domstole, er forenelige med artikel 46 i direktiv 2007/46, da disse betingelser kun er opfyldt i undtagelsestilfælde, og at fabrikanten således ud fra den aktuelle retsstilling ikke har grund til at frygte at blive draget til ansvar og dermed heller intet incitament til nøje at overholde de EU-retlige krav for at undgå et ansvar uden for kontraktforhold [36].

59. Såfremt den forelæggende ret fastholder denne vurdering, bør den derfor tage udgangspunkt i BGB's § 823, stk. 2, hvis anvendelse ifølge denne ret forudsætter, at der foreligger simpel uagtsomhed. Det skal påpeges, at selv om det ifølge den nævnte ret antages, at de relevante EU-retlige bestemmelser kun sigter mod at beskytte den almene interesse, vil de formentlig kun blive overholdt, hvis uagtsomme overtrædelser også udløser sanktioner gennem erstatningskrav uden for kontraktforhold fra købernes side mod fabrikanterne, og fabrikanterne på forhånd må regne med dette.

60. For det andet ønsker den forelæggende ret oplyst, om EU-retten i forbindelse med et erstatningskrav fra køberen af et køretøj, der er udstyret med en ulovlig manipulationsanordning, er til hinder for, at fordelen ved dette køretøjs faktiske benyttelse modregnes i forbindelse med tilbagebetalingen af købsprisen for det nævnte køretøj.

61. Som det fremgår af Domstolens praksis, må der hvad angår formen for og beregningen af erstatningens størrelse lægges vægt på, at erstatningen for skade, der er forvoldt borgerne ved overtrædelser af EU-retten, skal stå i passende forhold til det lidte tab, således at der sikres en effektiv beskyttelse af deres rettigheder [37]. Som allerede nævnt er det på grundlag af den nationale ret i medlemsstaterne, at man skal fastlægge reglerne om beregningsmetoden for erstatningen for den skade, der er forvoldt en borger ved tilsidesættelse af bestemmelserne i direktiv 2007/46 [38]. De nationale domstole kan i denne forbindelse med føje påse, at beskyttelsen af de rettigheder, som Unionens retsorden tilsikrer, ikke indebærer en ugrundet berigelse [39].

62. Det tilkommer derfor den forelæggende ret at efterprøve, i hvilket omfang modregningen af fordelen ved den faktiske benyttelse af køretøjet – ved normal brug af køretøjet – i forbindelse med tilbagebetalingen af køretøjets købspris sikrer køberen en passende erstatning. Den forelæggende ret har anført, at QB forud for retsmødet ved denne ret havde kørt over 60 000 km i det pågældende køretøj, og at det, hvis fordelen ved benyttelsen skal modregnes, er nødvendigt at anslå dette køretøjs reducerede værdi for at kunne beregne det beløb, der skal modregnes. Som det følger af den retspraksis, der er nævnt i det foregående punkt i dette forslag til afgørelse, kan den nævnte ret med føje tage hensyn til, at beskyttelsen af de rettigheder, der sikres ved direktiv

[35] – Jf. vedrørende dette princip dom af 6.10.2021, Consorzio Italian Management og Catania Multiservizi (C-561/19, EU:C:2021:799, præmis 63 og den deri nævnte retspraksis).

[36] – Mercedes-Benz Group har anfægtet denne betragtning fra den forelæggende ret med henvisning til, at fabrikanters overtrædelser af EU-retten kan medføre betydelige bøder og sanktioner.

[37] – Jf, i denne retning dom af 25.11.2010, Fuß (C-429/09, EU:C:2010:717, præmis 92 og den deri nævnte retspraksis).

[38] – Jf. i denne retning dom af 25.11.2010, Fuß (C-429/09, EU:C:2010:717, præmis 94).

[39] – Jf. dom af 25.3.2021, Balgarska Narodna Banka (C-501/18, EU:C:2021:249, præmis 125 og den deri nævnte retspraksis).

2007/46, ikke indebærer en ugrundet berigelse af QB. Fordelen ved den faktiske benyttelse af det pågældende køretøj kan derfor modregnes i forbindelse med tilbagebetalingen af købsprisen for det nævnte køretøj. Efter min opfattelse er det imidlertid klart, at denne beregningsmetode, hvis modregningen medfører, at QB ender med ikke at modtage nogen erstatning for den skade, som han har lidt, ikke sikrer ham en effektiv beskyttelse og ikke er forenelig med EU-retten.

63. For det tredje ønsker den forelæggende ret oplyst, om fordelen ved det omhandlede køretøjs benyttelse skal beregnes ud fra den fulde købspris, uden at der foretages et fradrag på grund af køretøjets reducerede værdi som følge af monteringen af en ulovlig manipulationsanordning og/eller med hensyn til benyttelsen af et køretøj, som ikke er i overensstemmelse med EU-retten. I mangel af EU-retlige bestemmelser tilkommer det heller ikke Domstolen at granske medlemsstaternes ret med henblik på at oplyse, hvordan erstatningen for det lidte tab bør beregnes [40]. Det eneste krav, der er fastsat i EU-retten, er, at erstatningen skal være passende, således at der sikres en effektiv beskyttelse af køberens rettigheder.

64. Det skal endelig påpeges, at selv om kravene i bilag IV til direktiv 2007/46, bl.a. vedrørende anvendelsen af artikel 5, stk. 1 og 2, i forordning nr. 715/2007, skal overholdes af køretøjsfabrikanter i forbindelse med nye køretøjer [41], gælder de ligeledes for brugte køretøjer for så vidt angår erstatningsansvar uden for kontraktforhold, når en fabrikant har handlet culpøst ved at montere en ulovlig manipulationsanordning.

65. Jeg foreslår, henset til det ovenfor anførte, at det tredje til det sjette præjudicielle spørgsmål besvares med, at direktiv 2007/46 skal fortolkes således, at det pålægger medlemsstaterne at fastsætte bestemmelser om, at køberen af et køretøj har krav på erstatning fra køretøjsfabrikanten i den situation, hvor dette køretøj er udstyret med en ulovlig manipulationsanordning som omhandlet i artikel 5, stk. 2, i forordning nr. 715/2007. Det tilkommer medlemsstaterne at fastlægge regler om metoden til beregning af erstatningen for den skade, der er forvoldt køberen, forudsat at denne erstatning i medfør af effektivitetsprincippet står i passende forhold til det lidte tab.

D. Det syvende præjudicielle spørgsmål

66. Med det syvende spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om artikel 267 TEUF skal fortolkes således, at den er til hinder for en national lovgivning, hvorefter den enedommer, der har kompetence til at træffe afgørelse i sagen, kun kan indgive en anmodning om præjudiciel afgørelse til Domstolen, hvis denne dommer på forhånd har henvist denne sag til en afdeling for civile sager, som har afvist at overtage den.

1. Formaliteten

67. Mercedes-Benz Group har gjort gældende, at dette spørgsmål bør afvises, eftersom Domstolen under en sag i henhold til artikel 267 TEUF ikke har kompetence til at træffe afgørelse om, hvorvidt den nationale ret kan forenes med EU-retten [42].

[40] – Jeg er her enig med den tyske regering i, at medlemsstaterne skal have mulighed for at bestemme, hvordan en borgers tab skal erstattes, i forbindelse med gennemførelsen af deres regler om erstatning uden for kontrakt. Det bør imidlertid tilføjes, at reglerne om erstatning uden for kontrakt skal overholde de EU-retlige principper.

[41] – Jf. dom af 24.1.2019, RDW m.fl. (C-326/17, EU:C:2019:59, præmis 61).

[42] – Daimler har bl.a. henvist til dom af 29.11.2001, De Coster (C-17/00, EU:C:2001:651, præmis 23).

68. Den tyske regering fremhævede i retsmødet, at dette spørgsmål ikke er relevant for afgørelsen af tvisten i hovedsagen.

69. Kommissionen har anført, at den er i tvivl om, hvorvidt det nævnte spørgsmål kan antages til realitetsbehandling. En besvarelse af dette spørgsmål er efter dens opfattelse ikke relevant for afgørelsen af tvisten i hovedsagen, som vedrører et eventuelt erstatningskrav for køberen af et køretøj som følge af anvendelsen af en ulovlig manipulationsanordning. Det samme spørgsmål synes desuden at være af hypotetisk karakter. Som det fremgår af forelæggelsesafgørelsen, var der nemlig ikke iværksat et retsmiddel til prøvelse af denne afgørelse på det tidspunkt, hvor anmodningen blev indgivet til Domstolen. Det fremgår derfor ikke, at en eventuel besvarelse af det syvende præjudicielle spørgsmål kan give den forelæggende ret en fortolkning af EU-retten, som giver den mulighed for at afgøre processuelle spørgsmål inden for national ret, før den skal træffe afgørelse vedrørende realiteten i den sag, der verserer for den [43].

70. Hvad angår formaliteten vedrørende det syvende præjudicielle spørgsmål følger det af forelæggelsesafgørelsen, at den enedommer, der behandler en sag, i medfør af den nationale lovgivning skal henvise sagen til en afdeling for civile sager med henblik på afgørelse om overtagelse, hvis sagen frembyder særlige vanskeligheder af faktisk eller retlig karakter eller har principiel betydning. Det følger af denne afgørelse, at den forelæggende ret, der er en enedommer, ikke har henvist den foreliggende sag til en afdeling for civile sager, men har indgivet sin anmodning om præjudiciel afgørelse direkte til Domstolen.

71. Ifølge fast praksis kan Domstolen kun afvise at træffe afgørelse om et præjudicielt spørgsmål forelagt 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 [44].

72. Tvisten i hovedsagen vedrører i denne henseende erstatningskravet og metoden til beregning af erstatningens størrelse for så vidt angår en individuel køber af et køretøj, der er udstyret med en ulovlig manipulationsanordning som omhandlet i artikel 5, stk. 2, i forordning nr. 715/2007. Det følger af Domstolens praksis, at selv om det antages, at den forelæggende ret, som består af en enkelt dommer, ifølge de relevante nationale processuelle bestemmelser burde have henvist hovedsagen til en afdeling for civile sager, kan de seks første præjudicielle spørgsmål, der vedrører erstatningskravet, antages til realitetsbehandling. Det tilkommer nemlig ikke Domstolen at efterprøve, om forelæggelsesafgørelsen er truffet i overensstemmelse med de nationale bestemmelser vedrørende retternes sammensætning og virkemåde [45].

73. Med hensyn til det syvende præjudicielle spørgsmål vedrører dette fortolkningen af selve artikel 267 TEUF, som ikke er relevant for afgørelsen af tvisten i hovedsagen. Den forelæggende ret har desuden blot anført, at enedommerens kompetence kan anfægtes ved iværksættelse af et retsmiddel til prøvelse heraf. Den forelæggende ret har imidlertid ikke præciseret, hvilken virkning dette kan få for forelæggelsesafgørelsen. Det fremgår endvidere ikke af de sagsakter, der er blevet fremlagt for Domstolen, at der er iværksat et retsmiddel til prøvelse af forelæggelsesafgørelsen.

[43] – Kommissionen har henvist til kendelse af 2.7.2020, S.A.D. Maler und Anstreicher (C-256/19, EU:C:2020:523, præmis 44 og 48).

[44] – Dom af 15.7.2021, The Department for Communities in Northern Ireland (C-709/20, EU:C:2021:602, præmis 55).

[45] – Jf. i denne retning dom af 13.12.2018, Rittinger m.fl. (C-492/17, EU:C:2018:1019, præmis 29-34).

74. Som følge heraf er det min opfattelse, at den ved det syvende præjudicielle spørgsmål ønskede fortolkning ikke opfylder et objektivt behov med henblik på den afgørelse, som den forelæggende ret skal træffe [46]. Dette spørgsmål er derfor hypotetisk og skal følgelig afvises.

2. Realiteten

75. For det tilfælde, at Domstolen fastslår, at det syvende præjudicielle spørgsmål kan antages til realitetsbehandling, vil jeg gerne henvise til den retspraksis, hvorefter de nationale retter har en meget vid adgang til at henvende sig til Domstolen med et spørgsmål om fortolkningen af relevante EU-retlige bestemmelser, idet denne adgang omdannes til en forpligtelse for de retter, der træffer afgørelse i sidste instans, med forbehold af de undtagelser, der er anerkendt i Domstolens praksis. Såvel denne adgang som denne forpligtelse er nemlig uadskilleligt forbundet med samarbejdsordningen mellem de nationale domstole og Domstolen, som er fastlagt ved artikel 267 TEUF, og med opgaverne for den ret, der er ansvarlig for anvendelsen af EU-retten, som i medfør af denne bestemmelse er overladt til de nationale retter. En national ret, der behandler en sag, har følgelig efter omstændighederne adgang eller forpligtelse til – når den skønner, at der inden for rammerne af denne sag er rejst et spørgsmål vedrørende fortolkningen eller gyldigheden af EU-retten – at indgive en præjudiciel anmodning til Domstolen, uden at denne adgang eller forpligtelse kan begrænses af nationale regler af lovgivningsmæssig art eller af retspraksis [47].

76. Når der er tale om en national ret, hvis afgørelser ifølge national ret kan appelleres, er artikel 267 TEUF ikke til hinder for, at denne rets afgørelser om at forelægge Domstolen præjudicielle spørgsmål fortsat er underlagt den nationale lovgivnings normale retsmidler. Iværksættelse af et sådant retsmiddel kan imidlertid ikke begrænse den beføjelse, som artikel 267 TEUF tildeler den nævnte ret til at indbringe et spørgsmål for Domstolen, hvis den skønner, at en for den verserende sag frembyder problemer vedrørende fortolkningen af EU-retlige bestemmelser, som den nødvendigvis må træffe afgørelse om [48]. Samarbejdsordningen mellem Domstolen og de nationale retter, der er indført ved artikel 267 TEUF, og princippet om EU-rettens forrang kræver således, at den nationale ret på ethvert tidspunkt under proceduren, som den finder passende, frit kan forelægge Domstolen ethvert præjudicielt spørgsmål, som den finder nødvendigt [49], også når der er tale om en enkelt dommer [50].

77. Det er som følge heraf min opfattelse, at artikel 267 TEUF er til hinder for en national lovgivning, som pålægger en enedommer, når denne finder, at en for denne dommer verserende sag rejser et spørgsmål vedrørende fortolkningen eller gyldigheden af EU-retten, som kræver en afgørelse fra Domstolen, at henvise dette spørgsmål til en afdeling for civile sager, hvorved dommeren forhindres i at indgive en præjudiciel anmodning til Domstolen [51].

[46] – Jf. i denne retning dom af 9.7.2020, Land Hessen (C-272/19, EU:C:2020:535, præmis 62 og den deri nævnte retspraksis). Jeg vil ligeledes påpege, at den forelæggende ret har forelagt et tilsvarende spørgsmål i andre sager end den foreliggende, bl.a. i sagerne C-336/20, Bank 11 für Privatkunden und Handel, C-47/21, C. Bank og Bank D. K., og C-232/21, Volkswagen Bank og Audi Bank.

[47] – Dom af 23.11.2021, IS (Forelæggelsesafgørelsens ulovlighed) (C-564/19, EU:C:2021:949, præmis 68-70 og den deri nævnte retspraksis).

[48] – Jf. i denne retning dom af 16.12.2008, Cartesio (C-210/06, EU:C:2008:723, præmis 93).

[49] – Jf. i denne retning dom af 16.7.2020, Adusbef m.fl. (C-686/18, EU:C:2020:567, præmis 30 og den deri nævnte retspraksis).

[50] – Jf. i denne retning dom af 13.12.2018, Rittinger m.fl. (C-492/17, EU:C:2018:1019, præmis 29-34).

[51] – Jf. i denne retning dom af 5.4.2016, PFE (C-689/13, EU:C:2016:199, præmis 36).

V. Forslag til afgørelse

78. Jeg foreslår på baggrund af det ovenfor anførte, at Domstolen besvarer de præjudicielle spørgsmål, som Landgericht Ravensburg (den regionale ret i første instans i Ravensburg, Tyskland) har forelagt, således:

»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, skal fortolkes således, at disse bestemmelser beskytter interesserne for en individuel køber af et motorkøretøj og navnlig køberens interesse i ikke at erhverve et køretøj, når det er udstyret med en ulovlig manipulationsanordning som omhandlet i 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), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, som ændret.

2) Direktiv 2007/46, som ændret, skal fortolkes således, at det pålægger medlemsstaterne at fastsætte bestemmelser om, at køberen af et køretøj har krav på erstatning fra køretøjsfabrikanten i den situation, hvor dette køretøj er udstyret med en ulovlig manipulationsanordning som omhandlet i artikel 5, stk. 2, i forordning nr. 715/2007. Det tilkommer medlemsstaterne at fastlægge regler om metoden til beregning af erstatningen for den skade, der er forvoldt denne køber, forudsat at denne erstatning i medfør af effektivitetsprincippet står i passende forhold til det lidte tab.«