Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Anden Afdeling)

17. december 2020*

»Præjudiciel forelæggelse – tilnærmelse af lovgivninger – forordning (EF) nr. 715/2007 – artikel 3, nr. 10) – artikel 5, stk. 2 – manipulationsanordning – motorkøretøjer – dieselmotor – emission af forurenende stoffer – program, der påvirker motorstyringscomputeren – teknologier og strategier til begrænsning af genereringen af emission af forurenende stoffer«

I sag C-693/18,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af undersøgelsesdommere ved tribunal de grande instance de Paris (retten i første instans i Paris, Frankrig) ved afgørelse af 26. oktober 2018, indgået til Domstolen den 29. oktober 2018, i straffesagen mod

X,

procesdeltagere:

CLCV m.fl.,

A m.fl.,

B,

AGLP m.fl.,

C m.fl.,

har

DOMSTOLEN (Anden Afdeling),

sammensat af afdelingsformanden, A. Arabadjiev, og dommerne T. von Danwitz og P.G. Xuereb (refererende dommer),

generaladvokat: E. Sharpston,

justitssekretær: fuldmægtig V. Giacobbo,

på grundlag af den skriftlige forhandling og efter retsmødet den 7. november 2019,

* Processprog: fransk.

efter at der er afgivet indlæg af:

– X ved avocats D. Lecat, P. Benson og J. Philippe samt ved Rechtsanwalt R.B.A. Wollenschläger,

– A m.fl. ved avocat C. Constantin-Vallet,

– B ved avocats P. Peuvrel og X. Leuck,

– AGLP m.fl. ved avocat F. Sartre,

– C m.fl. ved avocats J. Bensaid og F. Verdier,

– Den franske regering først ved D. Colas, J. Traband, E. Leclerc og A.-L. Desjonquères, derefter ved J. Traband, E. Leclerc og A.-L. Desjonquères, som befuldmægtigede,

– den italienske regering ved G. Palmieri, som befuldmægtiget, bistået af G. Palatiello og P. Pucciariello, avvocati dello Stato,

– Europa-Kommissionen ved J.-F. Brakeland, M. Huttunen og A.C. Becker, som befuldmægtigede,

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse i retsmødet den 30. april 2020,

afsagt følgende

Dom

1 Anmodningen om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af artikel 3, nr. 10), og 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 (EUT 2007, L 171, s. 1).

2 Anmodningen er blevet indgivet i forbindelse med en straffesag indledt mod selskabet X, en bilfabrikant, der er anklaget for på det franske marked at have markedsført motorkøretøjer udstyret med en software, der kan ændre systemet til begrænsning af emissioner af forurenende luftarter i forhold til de kørselsforhold, den har registreret.

Retsforskrifter

Folkeretlige bestemmelser:

3 Regulativ nr. 83 fra De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (UN/ECE) – Ensartede bestemmelser for godkendelse af køretøjer for så vidt angår emissionen af forurenende stoffer i overensstemmelse med kravene til motorbrændstof (EUT 2006, L 375, s. 234, berigtiget i EUT 2007, L 70, s. 171) fastsætter de tekniske forskrifter for typegodkendelse af motorkøretøjer.

4 Regulativets punkt 2.16 har følgende ordlyd:

»I dette regulativ forstås ved:

[…]

2.16 »Manipulationsanordning«: ethvert konstruktionselement, som registrerer temperatur, køretøjets hastighed, motorens omdrejningstal, det gear, der køres i, vakuum i indsugningsmanifolden eller enhver anden parameter med henblik på at aktivere, modulere, forsinke eller deaktivere en del af emissionskontrolsystemet, og som derved reducerer dets effektivitet under betingelser, som man med rimelighed kan forvente at komme ud for under køretøjets normale drift og brug. Et sådant konstruktionselement betragtes ikke som en manipulationsanordning, såfremt

2.16.1 anordningen er nødvendig for at beskytte motoren mod skade eller uheld samt for, at køretøjet kan fungere sikkert, eller

2.16.2 anordningen ikke fungerer ud over startfasen, eller

2.16.3 betingelserne i det væsentlige omfattes af type I- eller type VI-prøveprocedurerne.«

5 Det fremgår af punkt 7.3.1.2 i FN/ECE-regulativ nr. 83, at udstødningsrecirkulation er et af forureningskontrolsystemets parametre.

EU-retten

Afgørelse 97/836/EF

6 I henhold til artikel 1 i Rådets afgørelse 97/836/EF af 27. november 1997 om Det Europæiske Fællesskabs tiltrædelse af overenskomsten under FN's Økonomiske Kommission for Europa om indførelse af ensartede tekniske forskrifter for hjulkøretøjer samt udstyr og dele, som kan monteres og/eller benyttes på hjulkøretøjer, samt vilkårene for gensidig anerkendelse af godkendelser, der er meddelt på grundlag af sådanne forskrifter (»overenskomst af 1958 som revideret«) (EFT 1997, L 346, s. 78) tiltrådte Det Europæiske Fællesskab denne overenskomst.

7 Denne afgørelses artikel 3, stk. 1, har følgende ordlyd:

»I henhold til artikel 1, stk. 5, i den reviderede overenskomst [af 1958] erklærer Fællesskabet, at dets tiltrædelse kun omfatter anvendelse af de FN/ECE-regulativer, der findes på listen i bilag II til denne afgørelse.«

8 FN/ECE-regulativ nr. 83 er blandt de FN/ECE-regulativer, der findes på listen i nævnte bilag II.

Rammedirektivet

9 11. betragtning til 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 (EUT 2007, L 263, s. 1), som ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 1060/2008 af 7. oktober 2008 (EUT 2008, L 292, s. 1) (herefter »rammedirektivet«), har følgende ordlyd:

»[…] [N]ye UNECE-regulativer, som Fællesskabet måtte tiltræde i henhold til denne afgørelse, og ændringer af UNECE-regulativer, som Fællesskabet allerede har tiltrådt, bør indbygges i proceduren for EF-typegodkendelse enten som krav i forbindelse med EF-typegodkendelse af køretøjer eller som alternativ til gældende fællesskabsret […]«

10 Dette rammedirektivs artikel 34, stk. 1, bestemmer:

»UNECE-regulativer, som Fællesskabet har tiltrådt, og som er anført i bilag IV, del 1, og bilag XI, indgår i EF-typegodkendelsen af køretøjer på samme betingelser som særdirektiver eller forordninger. De finder anvendelse på de klasser af køretøjer, der er anført i de relevante kolonner i tabellen i bilag IV, del 1, og bilag XI.«

11 Det nævnte rammedirektivs artikel 35, stk. 1, første afsnit, bestemmer:

»De UNECE-regulativer, der er anført i del II i bilag IV, anerkendes som værende sidestillet med de tilsvarende særdirektiver eller forordninger, for så vidt som de har samme anvendelsesområde og genstand.«

12 FN/ECE-regulativ nr. 83 indgår i bilag IV til rammedirektivet.

Forordning nr. 715/2007

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

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

[…]

(4) […] [D]er er behov for yderligere reduktioner i emissionerne fra transportsektoren (luft-, sø- og landtransport), fra husholdninger og fra energi-, landbrugs- og erhvervssektorerne for at opfylde målsætningerne om luftkvaliteten i EU […]

(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 […]«

14 Denne forordnings artikel 3, nr. 6) og 10), bestemmer:

»I denne forordning og dens gennemførelsesforanstaltninger forstås ved:

[…]

6) »udstødningsemission«, emission af forurenende gasser og partikler

[…]

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.«

15 Den nævnte forordnings artikel 4, stk. 1 og 2, bestemmer:

»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 […]

[…]«

16 Artikel 5, stk. 1 og 2, i forordning nr. 715/2007 bestemmer:

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

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

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

b) anordningen ikke fungerer ud over startfasen, eller

c) anvendelsen af en sådan anordning i væsentligt omfang er medtaget i prøvningsmetoderne for efterprøvning af fordampningsemission og gennemsnitlig udstødningsemission.«

17 Bilag I til denne forordning med overskriften »Emissionsgrænser« fastsætter bl.a. grænseværdierne for emissioner af nitrogenoxid.

Forordning (EF) nr. 692/2008

18 Artikel 1 i Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 af 18. juli 2008 om gennemførelse og ændring af forordning nr. 715/2007 (EUT 2008, L 199, s. 1), bestemmer:

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

19 Artikel 2, nr. 18), i forordning nr. 692/2008 er affattet således:

»I denne forordning forstås ved:

[…]

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

20 Bilag III til den nævnte forordning med overskriften »Kontrol af de gennemsnitlige udstødningsemissioner under normale forhold (type 1-prøvning)« bestemmer:

»1. Indledning

I dette bilag beskrives proceduren for type 1-prøvning til kontrol af de gennemsnitlige udstødningsemissioner under normale forhold.

[…]«

21 Bilag XI til forordning nr. 692/2008, der har overskriften »OBD-systemer for motorkøretøjer«, bestemmer følgende i tillæg 2 vedrørende »[v]æsentlige karakteristika for køretøjsfamilien«:

»[…]

Emissionsbegrænsningssystem:

[…]

– udstødningsrecirkulation (med eller uden).

[…]«

Fransk ret

22 Artikel L. 213-1 i code de la consommation (forbrugeraftaleloven) bestemmer i den affattelse, der var gældende indtil den 18. marts 2014:

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

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

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

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

23 Denne lovs artikel L. 213-1 bestemmer i den affattelse, der var gældende fra den 19. marts 2014 til den 30. juni 2016:

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

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

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

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

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

24 Denne lovs artikel L. 213-2 bestemmer i den affattelse, der var gældende indtil den 18. marts 2014:

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

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

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

a) ved brug af forfalskede eller ukorrekte vægte, mål og andre midler

b) ved brug af indgreb eller metoder, som har til formål at forfalske analyse, dosering, vejning eller måling eller svigagtigt ændre varers sammensætning, vægt eller omfang, også før disse handlinger

c) eller ved brug af svigagtige angivelser, som skal give anledning til at tro, at en tidligere handling er korrekt.«

25 Samme lovs artikel L. 213-2 bestemmer i den affattelse, der var gældende fra den 19. marts 2014 til den 30. juni 2016:

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

1° ved brug af forfalskede eller ukorrekte vægte, mål og andre midler

2° ved brug af indgreb eller metoder, som har til formål at forfalske analyse, dosering, vejning eller måling eller svigagtigt ændre varers sammensætning, vægt eller omfang, også før disse handlinger

3° ved brug af svigagtige angivelser, som skal give anledning til at tro, at en tidligere handling er korrekt.

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

1° har som konsekvens, at anvendelsen af varen herved er farlig for menneskers og dyrs sundhed

2° er begået i en organiseret bande.

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

26 Forbrugeraftalelovens artikel L. 213-6 har følgende ordlyd:

»Juridiske personer, der på de ved straffelovens artikel 121-2 fastsatte betingelser ifalder strafferetligt ansvar for de i artikel L. 213-1 – L. 213-4 definerede overtrædelser, pålægges, ud over bøden i henhold til bestemmelserne i straffelovens artikel 131-38, straf som fastsat i straffelovens artikel 131-39, nr. 2-9.

Det i straffelovens artikel 131-39, nr. 2, nævnte forbud vedrører den aktivitet, med henblik på hvilken eller i anledning af hvilken overtrædelsen er begået.«

Tvisten i hovedsagen og de præjudicielle spørgsmål

27 Selskabet X er en bilfabrikant, der markedsfører motorkøretøjer på fransk område. Det fremgår af forelæggelsesafgørelsen, at det foreholdes dette selskab, at det på dette område har frigivet køretøjer udstyret med en software, der kan registrere en fase i godkendelsesprøvningen af disse med henblik på at forfalske resultaterne af den kontrol af emissioner af forurenende luftarter, navnlig nitrogenoxider (NO_x), som udføres i denne fase.

28 Den 28. september 2015 anmeldte næstformanden for regionalrådet i Île de France (Frankrig) med ansvar for transport – efter offentliggørelse af nyheder herom i pressen – selskabet X til parquet de Paris (statsadvokaturen i Paris, Frankrig) for dets handlinger i forbindelse med frigivelsen af køretøjer udstyret med denne software.

29 Den 2. oktober 2015 forelagde statsadvokaturen i Paris (Frankrig) disse omstændigheder, som ifølge statsadvokaturen skulle kvalificeres som »særlig grov vildledning«, for office central de lutte contre les atteintes à l'environnement et à la santé publique (det centrale kontor for bekæmpelse af miljøskader og skader på den offentlige sundhed) og anmodede om, at der blev iværksat en undersøgelse af omstændighederne omkring ibrugtagning af de pågældende køretøjer på det franske marked.

30 Sideløbende hermed havde den franske minister for økologi, bæredygtig udvikling og energi anmodet Service national des enquêtes (den nationale efterforskningstjeneste, SNE) under Direction Générale de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des Fraudes (generaldirektoratet for konkurrence, forbrug og bekæmpelse af svig) om at iværksætte en undersøgelse med henblik på at fastslå, om køretøjer, der var markedsført på fransk område, var udstyret med en sådan software.

31 I proceduren for den delvise godkendelse vedrørende emissioner af forurenende stoffer prøves køretøjerne efter en protokol, hvis parametre er defineret i de gældende regler, bl.a. den konstante hastighedsprofil, temperaturen og køretøjets prækonditionering. Den hastighedsprofil, der anvendes ved godkendelsesprøvningen, den såkaldte »New operating driving cycle« (NEDC), udføres i et laboratorium og består i en gentagelse af fire cyklusser for kørsel i byområder efterfulgt af en cyklus for kørsel uden for byområder. Herved kan det kontrolleres, om den udledte NO_x-mængde ligger under den maksimumgrænse, der er fastsat i bilag I til forordning nr. 715/2007.

32 Ventilen for recirkulation af udstødningsgas (herefter »EGR-ventilen«) er en af de teknologier, som bilfabrikanterne, herunder selskabet X, anvender til at kontrollere og begrænse de NO_x-emissioner, som genereres ved den ufuldstændige forbrænding af brændstoffet.

33 Når EGR-ventilen åbnes, kan udstødningsgassen ledes ind i indsugningsmanifolden til endnu en forbrænding og til afkøling ved hjælp af en varmeveksler. Ventilen styres af en motorstyringscomputer, køretøjets indbyggede computersystem, der elektronisk styrer dets forskellige funktioner, f.eks. vedrørende motorstyringen, det anvendte gear og sikkerheden. Åbningen af EGR-ventilen styres i realtid af computeren, som på grundlag af de informationer, der indsamles af de forskellige sensorer, bl.a. om hastighed, motortemperatur og lufttemperatur, sender ordrer til ventilens aktuator. Forureningsbegrænsningens effektivitet er således forbundet med åbningen af denne ventil, som styres af kildekoden til den software, der er installeret i computeren.

34 I sin rapport vedlagde SNE de prøvninger og forsøg, der var udført af Union technique de l'automobile du motocycle et du cycle (den tekniske sammenslutning for biler, motorcykler og cykler, UTAC), det eneste organ i Frankrig, der er bemyndiget til at udføre prøvninger til godkendelse af køretøjer. Disse prøvninger, der havde til formål at undersøge, om det kunne formodes, at der foregik svindel med de forureningsbegrænsende prøvninger, viste, at NO_x-emissionerne fra nogle af selskabet X' kontrollerede køretøjer blev øget med en faktor 2, 3,2, 3,4 eller 3,6, afhængigt af køretøjet, i forhold til de værdier, der var konstateret under godkendelsesproceduren for disse køretøjer.

35 På grundlag af et antal supplerende prøvninger af tre køretøjer fra dette selskab, som ministeriet for økologi, bæredygtig udvikling og energi havde bestilt hos Institut français du pétrole Énergies Nouvelles (det franske olieinstitut, ny energi, IFPEN), kunne det ligeledes konstateres, at NO_x -emissionsniveauet blev reduceret, når der blev registreret en godkendelsesfase, idet EGR-ventilens åbning blev væsentligt øget.

36 Den 16. oktober 2015 oplyste direktøren for selskabet X' franske datterselskab under en afhøring, uden at han var sigtet, at han ikke var blevet underrettet om denne softwares funktion og om dens svigagtige karakter, og han præciserede, at de køretøjer, der var udstyret med den, skulle indkaldes til opdatering af den nævnte software.

37 Den 15. og 18. december 2015 sendte et advokatkontor på anmodning af selskabet X et dokument til efterforskerne med henblik på at godtgøre, at EGR-systemet ikke kunne anses for en »manipulationsanordning« som omhandlet i forordning nr. 715/2007.

38 Efter denne efterforskning overdrog procureur de la République den 19. februar 2016 sagen til tre undersøgelsesdommere ved tribunal de grande instance de Paris (retten i første instans i Paris, Frankrig). I begæringen om forundersøgelse blev det foreholdt selskabet X, at det siden den 1. september 2009 på fransk område havde vildledt køberne af køretøjer udstyret med generation Euro 5- og Euro 6-dieselmotorer med hensyn til væsentlige egenskaber ved disse køretøjer på grund af tilstedeværelsen af en manipulationsanordning, der er i strid med forordning nr. 715/2007, samt med hensyn til de udførte kontrolforanstaltninger med den skærpende omstændighed, at disse omstændigheder havde som konsekvens, at anvendelsen af varerne herved er farlig for menneskers og dyrs sundhed.

39 Undersøgelsesdommerne ved tribunal de grande instance de Paris (retten i første instans i Paris) indhentede en sagkyndig erklæring med henblik på en analyse af resultaterne af de prøvninger, som var udført af den administrative myndighed, dvs. UTAC's og IFPEN's prøvninger, samt alle andre tekniske analyser med henblik på at beskrive den omtvistede softwares mekanisme og afdække dens virkninger med hensyn til forhøjede NO_x-emissioner fra de køretøjer, som er udstyret hermed. I sin rapport, der blev forelagt den 26. april 2017, vurderede eksperten, at de pågældende køretøjer var udstyret med en anordning, som gjorde det muligt at registrere godkendelsesproceduren og tilpasse driften af systemet til udstødningsrecirkulation med henblik på denne godkendelse samt reducere NO_x

emissionerne i forbindelse med denne procedure. Eksperten fandt, at deres emissionsbegrænsningssystemer var blevet manipuleret for at øge EGR-ventilens åbning, når der blev registreret en godkendelsesfase. Idet ventilens åbning mindskes ved normal brug af disse køretøjer, reduceres emissionsbegrænsningssystemets effektivitet, hvorved NO_x-emissionen øges.

40 Såfremt EGR-ventilens drift ved normal brug havde været den samme som den drift, der var konstateret under godkendelsesprocedurerne, ville disse køretøjer ifølge eksperten have produceret langt færre NO_x, deres forbrug og ydeevne havde været nedsat, og de ville have krævet hyppigere og dyrere vedligeholdelse. På grund af den manipulation, der er foretaget, har køretøjerne større accelerationsevne, større ydeevne og mindre tilsodning af indsugningsportene, indsugningsventilerne og forbrændingskammeret, hvilket øger motorens levetid og driftssikkerhed. Uden denne manipulation var de pågældende køretøjer således ikke blevet godkendt.

41 Den 28. marts 2017 blev selskabet X indkaldt for undersøgelsesdommerne ved tribunal de grande instance de Paris (retten i første instans i Paris). Da selskabet havde status som vidne med advokatbistand, nægtede det at besvare de spørgsmål, det blev stillet. De judicielle myndigheder i den medlemsstat, hvor selskab X har sit hovedsæde, afviste ligeledes at fremsende det materiale til efterforskningen, som undersøgelsesdommerne havde anmodet om. I øvrigt er mere end 1 200 personer indtrådt som civile parter i denne forundersøgelse.

42 Undersøgelsesdommerne ved tribunal de grande instance de Paris (retten i første instans i Paris) har anført, at det, eftersom de anordninger, der gør det muligt at påvirke køretøjernes emissionsbegrænsningssystems drift, kan antage forskellige former, skal præciseres, hvad begrebet »manipulationsanordning« som omhandlet i artikel 3, nr. 10), i forordning nr. 715/2007 omfatter, idet denne bestemmelse definerer dette begreb ved brug af flere begreber, som endnu ikke er blevet fortolket af Domstolen.

43 Eftersom kvalificeringen af den »vildledning«, der er omhandlet i den pågældende strafferetlige efterforskning i hovedsagen, hviler på kvalificeringen af »manipulationsanordning« som omhandlet i artikel 3, nr. 10), og artikel 5, stk. 2, i forordning nr. 715/2007, anser undersøgelsesdommerne ved tribunal de grande instance de Paris (retten i første instans i Paris) en fortolkning af disse bestemmelser for nødvendig for, at der kan tages stilling til, om der eventuelt skal iværksættes en undersøgelse af selskabet X, og om sagen derefter skal forelægges den påkendende ret eller ej efter endt undersøgelse.

44 Under disse omstændigheder har undersøgelsesdommerne ved tribunal de grande instance de Paris (retten i første instans i Paris) besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»1) Fortolkning af begrebet »anordning«
   a) Hvad omfatter begrebet »anordning« i artikel 3, nr. 10), i forordning […] nr. 715/2007, der definerer manipulationsanordning (*defeat device*)?
   b) Kan et program, der er installeret i motorstyringscomputeren, eller som mere generelt påvirker denne, anses for en »anordning« i denne artikels forstand?

2) Fortolkning af begrebet »emissionsbegrænsningssystem«
   a) Hvad omfatter begrebet »emissionsbegrænsningssystem« i artikel 3, nr. 10), i forordning […] nr. 715/2007, der definerer manipulationsanordning (*defeat device*)?
   b) Omfatter dette »emissionsbegrænsningssystem« udelukkende teknologier og strategier, der har til formål at håndtere og reducere emissioner (bl.a. NO_x) efter dannelsen, eller indbefatter det ligeledes de forskellige teknologier og strategier, der giver mulighed for at begrænse selve dannelsen, som f.eks. EGR-teknologien?

3) Fortolkning af begrebet »manipulationsanordning« (*defeat device*)

a) Er en anordning, som registrerer alle parametre i tilknytning til gennemførelsen af de i forordning […] nr. 715/2007 foreskrevne godkendelsesprocedurer med henblik på under disse procedurer at aktivere eller opjustere en del af emissionsbegrænsningssystemets funktion og herved opnå godkendelse af køretøjet, en »manipulationsanordning« som omhandlet i artikel 3, nr. 10), i forordning […] nr. 715/2007?
b) Er denne manipulationsanordning i bekræftende fald forbudt i henhold til bestemmelserne i artikel 5, stk. 2, i forordning […] nr. 715/2007?
c) Kan en anordning som den, der er beskrevet i spørgsmål 3, litra a), kvalificeres som en »manipulationsanordning«, hvis emissionsbegrænsningssystemets øgede funktion ikke kun finder sted under godkendelsesprocedurer, men også i konkrete tilfælde, når netop de forhold, hvorunder – når de registreres – emissionsbegrænsningssystemets drift opjusteres under disse godkendelsesprocedurer, forekommer under faktiske kørselsforhold?

4) Fortolkning af de i artikel 5 [i forordning nr. 715/2007] fastsatte undtagelser
a) Hvad omfatter de tre undtagelser, der er fastsat i artikel 5, stk. 2, i forordning […] nr. 715/2007?
b) Kan der af en af de i [denne forordnings] artikel 5, stk. 2, anførte tre grunde ses bort fra forbuddet mod en manipulationsanordning, der specifikt under godkendelsesprocedurer aktiverer eller opjusterer driften af en del af emissionsbegrænsningssystemet?
c) Er en forsinkelse af motorens ældning eller tilsodning en del af de krav med hensyn til at »beskytte motoren mod beskadigelse eller havari« eller »sikre køretøjets driftssikkerhed«, som kan begrunde tilstedeværelsen af en manipulationsanordning som omhandlet i [nævnte forordnings] artikel 5, stk. 2, litra a)?«

De præjudicielle spørgsmål

Formaliteten

45 Selskabet X har gjort gældende, at anmodningen om præjudiciel afgørelse ikke kan antages til realitetsbehandling, idet Domstolens besvarelse af de forelagte spørgsmål for det første ikke er nødvendig for, at den forelæggende ret kan træffe afgørelse i hovedsagen. Selskabet har i denne forbindelse gjort gældende, at Domstolens besvarelse ikke kan have nogen indflydelse på karakteriseringen af gerningsindholdet i den overtrædelse, som selskabet foreholdes, som strafbar grov vildledning i henhold til fransk strafferet.

46 For det andet er selskabet X af den opfattelse, at den omstændighed, at karakteriseringen af overtrædelsen gøres afhængig af fortolkningen af forordning nr. 715/2007, udgør en tilsidesættelse af det strafferetlige legalitetsprincip.

47 For det tredje har selskabet X gjort gældende, at der på dette stadium ikke er indbragt nogen tvist for den forelæggende ret, der har tilknytning til de forelagte spørgsmål, hvorved disse er rent hypotetiske. Eftersom retten ikke har givet udtryk for sit standpunkt med hensyn til disse spørgsmål, udgør de blot en simpel anmodning om en rådgivende udtalelse om EU-retlige regler.

48 For det fjerde har de forelagte spørgsmål ikke været behandlet kontradiktorisk, hvilket er i strid med princippet om god retspleje.

49 For det femte er selskabet X af den opfattelse, at selv om de forelagte spørgsmål afspejler den forelæggende rets ræsonnement, redegør forelæggelsesafgørelsen ikke med den nødvendige tydelighed for grundene til, at denne ret anser fortolkningen af bestemmelserne i forordning nr. 715/2007 for at være nødvendig for, at den kan afgøre hovedsagen, eller for forbindelsen mellem denne fortolkning og

denne sag. I denne henseende har selskabet ligeledes anført, at de præjudicielle spørgsmål var blevet forelagt for tidligt, eftersom tvistens faktuelle ramme på dette stadium af undersøgelsen ikke var defineret tilstrækkelig nøjagtigt.

50 Det bemærkes, at det følger af Domstolens faste praksis, at det inden for rammerne af samarbejdet mellem Domstolen og de nationale retter i henhold til artikel 267 TEUF udelukkende tilkommer de nationale retter, for hvilke tvisten er indbragt, og som har ansvaret for den retsafgørelse, der skal træffes, på grundlag af de konkrete omstændigheder i hver sag at vurdere såvel, om en præjudiciel afgørelse er nødvendig for, at de kan afsige dom, som relevansen af de spørgsmål, de forelægger Domstolen. Når de stillede spørgsmål vedrører fortolkningen af EU-retten, er Domstolen derfor principielt forpligtet til at træffe afgørelse (dom af 24.11.2020, Openbaar Ministerie (Dokumentfalsk), C-510/19, EU:C:2020:953, præmis 25 og den deri nævnte retspraksis).

51 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).

52 I det foreliggende tilfælde skal det indledningsvis fastslås, at forelæggelsesafgørelsen indeholder en begrundet fremstilling af de retlige og faktiske omstændigheder i hovedsagen samt grundene til, at den forelæggende ret finder, at en besvarelse af de i denne tvist forelagte spørgsmål er nødvendig for, at den kan afsige dom.

53 Det fremgår ligeledes af forelæggelsesafgørelsen, at kvalificeringen af forhold som dem, selskabet X foreholdes, som »grov vildledning« i henhold til national ret afhænger af spørgsmålet om, hvorvidt den i hovedsagen omhandlede software kan anses for en »manipulationsanordning« som omhandlet i artikel 3, nr. 10), i forordning nr. 715/2007, som det i henhold til denne forordnings artikel 5, stk. 2, er forbudt at anvende.

54 Under disse omstændigheder kan den ønskede fortolkning af EU-retten ikke anses for at savne forbindelse med realiteten i hovedsagen og dennes genstand.

55 Hvad dernæst angår konstateringen af gerningsindholdet i overtrædelsen som strafbar grov vildledning i henhold til fransk strafferet skal det bemærkes, at for så vidt som fortolkningen af national ret og undersøgelsen af de betingelser, der er fastsat heri, inden for den procedure, der er omhandlet i artikel 267 TEUF, udelukkende henhører under den forelæggende ret (dom af 13.11.2018, Čepelnik, C-33/17, EU:C:2018:896, præmis 24 og den deri nævnte retspraksis), er den argumentation, som selskabet X har fremført med hensyn til dette punkt, ikke tilstrækkelig til at afkræfte formodningen for relevans som anført i nærværende doms præmis 51.

56 Det samme gælder for selskabet X' argumentation vedrørende det strafferetlige legalitetsprincip. Forordning nr. 715/2007 indfører således ikke strafferetlige sanktioner, og dette princip er derfor uden relevans for vurderingen af, om den foreliggende anmodning om præjudiciel afgørelse kan antages til realitetsbehandling.

57 Endelig kan selskabet X' argument om, at de præjudicielle spørgsmål ikke har været behandlet kontradiktorisk, ikke tiltrædes, eftersom artikel 267 TEUF ikke forudsætter, at proceduren ved den forelæggende ret er kontradiktorisk (dom af 16.7.2020, Governo della Repubblica italiana (Italienske fredsdommeres status), C-658/18, EU:C:2020:572, præmis 63).

58 Anmodningen om præjudiciel afgørelse kan følgelig antages til realitetsbehandling.

Realiteten

Det første spørgsmål

59 Med det første spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om artikel 3, nr. 10), i forordning nr. 715/2007 skal fortolkes således, at en software, der er installeret i motorstyringscomputeren, eller som påvirker denne, er en »anordning« i denne bestemmelses forstand.

60 Ifølge definitionen i artikel 3, nr. 10), i forordning nr. 715/2007 forstås ved »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«.

61 Det fremgår af denne bestemmelse, at den ikke definerer begrebet »anordning«.

62 I denne henseende fremgår det af fast retspraksis, at fastlæggelsen af betydningen og rækkevidden af udtryk, som ikke er defineret i EU-retten, skal ske efter deres normale betydning i sædvanlig sprogbrug, idet der tages hensyn til den generelle sammenhæng, hvori de anvendes, og de mål, der forfølges med den lovgivning, som de udgør en del af (dom af 1.10.2020, Entoma, C-526/19, EU:C:2020:769, præmis 29).

63 For det første bemærkes, at udtrykket »anordning« efter dets normale betydning betegner en genstand, der er fremstillet med henblik på at integrere den i en funktionel helhed.

64 For det andet fremgår det af denne forordnings artikel 3, nr. 10), at begrebet manipulationsanordning i denne bestemmelse betegner »enhver« anordning. Hvad dette angår skal det – således som den franske regering og Kommissionen har anført – lægges til grund, at denne definition af manipulationsanordning giver begrebet »anordning« en stor rækkevidde, der både omfatter de mekaniske dele og de elektroniske elementer, som styrer aktiveringen af disse dele, idet de påvirker emissionsbegrænsningssystemets drift og reducerer dets effektivitet.

65 I det foreliggende tilfælde fremgår det af forelæggelsesafgørelsen, at åbningen af EGR-ventilen styres i realtid af en af motorstyringscomputerne, køretøjets indbyggede computersystem. På grundlag af de informationer, den får fra forskellige sensorer, bl.a. om motorens hastighed og temperatur, sender denne computer ordrer til EGR-ventilens aktuator. Forureningsbegrænsningens effektivitet er knyttet til åbningen af denne ventil, som styres af kildekoden til den software, der er installeret i computeren.

66 Eftersom en software som den i hovedsagen omhandlede, der er installeret i motorstyringscomputeren, påvirker emissionsbegrænsningssystemets drift og reducerer dets effektivitet, er den følgelig en »anordning« som omhandlet i artikel 3, nr. 10), i forordning nr. 715/2007.

67 Denne udvidende fortolkning af begrebet »anordning« understøttes af formålet med forordning nr. 715/2007, dvs. – som det fremgår af sjette betragtning til denne – at sikre en betydelig begrænsning af dieselkøretøjers NO_x-emissioner for at forbedre luftkvaliteten og overholde grænseværdierne for luftforurening.

68 Henset til samtlige ovenstående betragtninger skal det første spørgsmål besvares således, at artikel 3, nr. 10), i forordning nr. 715/2007 skal fortolkes således, at en software, der er installeret i motorstyringscomputeren, eller som påvirker denne, er en »anordning« i denne bestemmelses forstand, når den påvirker emissionsbegrænsningssystemets drift og reducerer dets effektivitet.

Det andet spørgsmål

69 Med det andet spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om artikel 3, nr. 10), i forordning nr. 715/2007 skal fortolkes således, at begrebet »emissionsbegrænsningssystem« som omhandlet i denne bestemmelse udelukkende omfatter de teknologier og den såkaldte »strategi for efterbehandling af udstødningsgas«, der reducerer emissionerne nedstrøms, dvs. efter dannelsen, eller om dette begreb også omfatter teknologier og strategier, der, som EGR-systemet, reducerer emissionerne opstrøms, dvs. ved dannelsen.

70 Det skal indledningsvis bemærkes, at der findes to strategier, som fabrikanterne kan anvende i deres dieselkøretøjer med henblik på at reducere de forurenende emissioner. For det første den såkaldte »interne motorstrategi« – som EGR-systemet – der består i at reducere dannelsen af forurenende stoffer i selve motoren, og for det andet den såkaldte »strategi for efterbehandling af udstødningsgas«, hvor emissionerne af udstødningsgas behandles efter dannelsen.

71 Forordning nr. 715/2007 definerer ikke som sådan begrebet »emissionsbegrænsningssystem«, men anfører i betragtningerne hertil, at det, henset til forordningens mål, vedrørende reduktion af emissioner er nødvendigt at foreskrive anordninger til måling og følgelig begrænsning af emissioner under brug af køretøjet.

72 I henhold til den i nærværende doms præmis 62 nævnte retspraksis skal fastlæggelsen af betydningen og rækkevidden af udtryk, som ikke er defineret i EU-retten, ske efter deres normale betydning i sædvanlig sprogbrug, idet der tages hensyn til den generelle sammenhæng, hvori de anvendes, og de mål, der forfølges med den lovgivning, som de udgør en del af.

73 Det skal indledningsvis bemærkes, at emissionsbegrænsningssystemet rent bogstaveligt er en komponent i et køretøj, der har til formål at begrænse dets emissioner.

74 I denne henseende fremgår det af forelæggelsesafgørelsen, at EGR-systemet er en anordning, hvis eneste formål er at reducere og begrænse NO_x-emissionerne. Det kan følgelig ikke udledes af artikel 3, nr. 10), i forordning nr. 715/2007, at en sådan anordning teknisk set ikke kan være en del af emissionsbegrænsningssystemet, eftersom den giver mulighed for at begrænse mængden af NO_x -emission på grundlag af forud fastlagte parametre.

75 Denne fortolkning understøttes endvidere af den sammenhæng, hvori artikel 3, nr. 10), i forordning nr. 715/2007 indgår. Denne bestemmelse, der er indeholdt i nævnte forordnings kapitel I vedrørende forordningens formål, anvendelsesområde og definitioner, skal undersøges i lyset af denne forordnings forskellige bestemmelser samt den retlige ramme for godkendelse af motorkøretøjer i Unionen, hvori denne forordning indgår.

76 I denne forbindelse bemærkes, at del I i bilag IV til rammedirektivet anfører de retsakter, som fastsætter de materielle betingelser, der skal være opfyldt, for at der kan opnås typegodkendelse af et motorkøretøj. Forordning nr. 715/2007, der er opført i dette bilag, bestemmer i artikel 5, at 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. Hvad angår emissionsbegrænsning opstiller denne artikel specifikke tekniske krav, som er fastsat i forordning nr. 692/2008. Den sidstnævnte forordning henviser til FN/ECE-regulativ nr. 83 for så vidt angår visse tekniske krav vedrørende typegodkendelse af køretøjer.

77 Hvad for det første angår forordning nr. 715/2007 fastsætter artikel 4, stk. 2, at fabrikantens tekniske foranstaltninger skal sikre, at bl.a. udstødningsemissionerne fra køretøjerne i hele deres normale levetid og ved normal brug reelt begrænses. I denne henseende definerer denne forordnings artikel 3, nr. 6), begrebet »udstødningsemissioner« som »emission af forurenende gasser og partikler«.

78 Disse bestemmelser fastsætter således udelukkende det formål, som fabrikanten skal opfylde, dvs. at begrænse udstødningsemissionerne, uden at de præciserer midlerne til at opfylde dette formål.

79 Artikel 3, nr. 10), i forordning nr. 715/2007, undersøgt i lyset af denne forordnings øvrige bestemmelser, skal følgelig fortolkes således, at begrebet »emissionsbegrænsningssystem« ikke udelukker de teknologier og den strategi, som reducerer emissionerne opstrøms, dvs. ved dannelsen.

80 For det andet bemærkes, at FN/ECE-regulativ nr. 83, navnlig punkt 2.16, ligeledes henviser til begrebet »emissionskontrolsystem«, dog uden at præcisere, om dette begreb henviser til foranstaltninger, der anvendes med henblik på at behandle emissionerne efter dannelsen, eller foranstaltninger, der skal begrænse dannelsen.

81 Ordlyden af denne bestemmelses definition af »manipulationsanordning« er således sammenlignelig med ordlyden af artikel 3, nr. 10), i forordning nr. 715/2007. Det kan derfor ikke udledes af nævnte punkt 2.16, at »emissionskontrolsystemet« i denne bestemmelses forstand kun omfatter de teknologier og den strategi, som reducerer udstødningsemissionerne efter dannelsen, og ikke teknologier og strategier, der skal begrænse dannelsen.

82 Desuden anføres det i punkt 7.3.1.2 i FN/ECE-regulativ nr. 83, der har overskriften »Forureningskontrolsystem«, at EGR-systemet er et af disse parametre. Det følger således af disse bestemmelser, at EGR-systemet er omfattet af begrebet »emissionsbegrænsningssystem«.

83 Selv om forordning nr. 692/2008, for det tredje, i artikel 2, nr. 18), definerer »emissionsbegrænsningssystem« som »i forbindelse med OBD-systemet, den elektroniske motorstyreenhed og alle de emissionsrelaterede komponenter i udstødnings- eller fordampningssystemet, som afgiver signal til eller modtager signal fra denne styreenhed«, og selv om samme forordning indeholder en lang række bestemmelser om de forskellige emissionsbehandlingssystemer i køretøjernes udstødningssystem og betegner dem som »emissionsbegrænsningssystemer«, anfører den ligeledes, under samme betegnelse, interne motorsystemer, der har til formål at begrænse dannelsen af emissioner. I denne forbindelse anfører tillæg 2 i bilag XI til denne forordning udtrykkeligt udstødningsrecirkulation på listen over emissionsbegrænsningssystemer. Dette er formålet med EGR-systemet.

84 I øvrigt bemærkes, at emissionsniveauet under procedurerne for typegodkendelse af motorkøretøjer, således som det fremgår af bilag 3 til forordning nr. 692/2008, altid måles ved udstødningen. Der kan følgelig ikke sondres mellem en strategi, der reducerer emissioner af udstødningsgas efter dannelsen, og en strategi, der skal begrænse dannelsen.

85 Det fremgår således af den sammenhæng, hvori artikel 3, nr. 10), i forordning nr. 715/2007 indgår, at begrebet »emissionsbegrænsningssystem« omfatter såvel de teknologier og den interne motorstrategi for køretøjerne, der har til formål at reducere emissionerne efter dannelsen, som teknologier og strategier, der skal begrænse dannelsen.

86 Endelig understøttes denne fortolkning ligeledes af det mål, der forfølges med forordning nr. 715/2007, dvs. at sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau.

87 Som anført i første betragtning til forordning nr. 715/2007 bør de tekniske krav til typegodkendelse af motorkøretøjer hvad angår emissioner således harmoniseres bl.a. for at sikre dette mål. Desuden anføres det i femte betragtning til denne forordning, at opfyldelse af EU's målsætninger for luftkvalitet kræver, at der ydes en konstant indsats for at begrænse emissionerne fra køretøjer. Sjette betragtning præciserer, at der navnlig er behov for en betydelig begrænsning af dieselkøretøjers NO_x-emissioner for at forbedre luftkvaliteten og overholde grænseværdierne for luftforurening.

88 Artikel 4 i forordning nr. 715/2007 pålægger fabrikanten at påvise, at de tekniske foranstaltninger, der er truffet, sikrer effektiv begrænsning af emissioner fra bl.a. udstødningen i hele køretøjets levetid ved normal brug.

89 Den fortolkning af begrebet »emissionsbegrænsningssystem« i artikel 3, nr. 10), i forordning nr. 715/2007, hvorefter dette begreb omfatter såvel de teknologier og den interne motorstrategi for køretøjerne, der har til formål at reducere emissionerne efter dannelsen, som de teknologier og strategier, der skal begrænse dannelsen, er i overensstemmelse med det mål, der forfølges med denne forordning. Som generaladvokaten har anført i punkt 106 i sit forslag til afgørelse, vil en begrænsning af dette begrebs rækkevidde til kun at omfatte de teknologier og den strategi, som reducerer emissionerne af udstødningsgas efter dannelsen, medføre, at forordning nr. 715/2007 mister en betydelig del af sin effektive virkning.

90 Henset til ovenstående betragtninger skal det andet spørgsmål besvares således, at artikel 3, nr. 10), i forordning nr. 715/2007 skal fortolkes således, at begrebet »emissionsbegrænsningssystem« i denne bestemmelses forstand omfatter såvel de teknologier og den såkaldte strategi for »efterbehandling af udstødningsgas«, som reducerer emissionerne nedstrøms, dvs. efter dannelsen, som de teknologier og strategier, der – som EGR-systemet – reducerer emissionerne opstrøms, dvs. ved dannelsen.

Det tredje spørgsmål, litra a) og c)

91 Med det tredje spørgsmål, litra a) og c), ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om 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.

92 Det bemærkes, at køretøjerne i proceduren for den delvise godkendelse vedrørende emissioner af forurenende stoffer prøves efter NEDC-hastighedsprofilen, som består i en gentagelse i laboratoriet af fire prøvningscyklusser for kørsel i byområder efterfulgt af en cyklus for kørsel uden for byområder. Herved kan det bl.a. kontrolleres, om mængden af NO_x-emissionen ligger under den maksimumgrænse, der er fastsat i forordning nr. 715/2007. Prøvningscyklusserne vedrørende køretøjets emissioner i denne procedure er ikke baseret på virkelige kørselsforhold.

93 Den i hovedsagen omhandlede software gør det muligt at registrere de parametre, der svarer til laboratorieprøvningernes parametre ifølge NEDC-profilen, og i givet fald øge EGR-ventilens åbning med henblik på at lede en større del af udstødningsgassen tilbage i indsugningsmanifolden og således reducere emissionerne fra det prøvede køretøj. Denne software gør det således muligt at forstærke EGR-ventilens drift, således at emissionerne overholder de maksimumværdier, der er fastsat i forordning nr. 715/2007. Det fremgår af forelæggelsesafgørelsen, at når nævnte software ikke registrerer NEDC-profilen, og når den af denne grund vurderer, at køretøjet er i normal brug, konstateres der NO_x-emissioner, som er større end dem, der er fremkommet i prøvningsfasen, og som i øvrigt ikke overholder de grænser, der er fastsat i forordning nr. 715/2007.

94 I overensstemmelse med Domstolens faste praksis skal der ved fortolkningen af en EU-retlig bestemmelse ikke blot tages hensyn til dennes ordlyd, men også til den sammenhæng, hvori den indgår, og til de mål, der forfølges med den ordning, som den udgør en del af (dom af 18.11.2020, Kaplan International colleges UK, C-77/19, EU:C:2020:934, præmis 39 og den deri nævnte retspraksis).

95 Det fremgår for det første af ordlyden af artikel 3, nr. 10), i forordning nr. 715/2007, at en manipulationsanordning har til formål at reducere »[emissionsbegrænsningssystemets] effektivitet under omstændigheder, som man med rimelighed kan forvente at komme ud for under køretøjets normale drifts- og brugsforhold«.

96 Det kan følgelig udledes af ordlyden af denne bestemmelse, at en anordning som det i hovedsagen omhandlede EGR-system, der er indført for at sikre en begrænsning af emissioner i overensstemmelse med forordning nr. 715/2007, skal være i drift såvel i forbindelse med godkendelsesprøvningsperioden i laboratoriet som ved normal brug af køretøjet.

97 Hvad dernæst angår den sammenhæng, hvori artikel 3, nr. 10), i forordning nr. 715/2007 indgår, fremgår det af nærværende doms præmis 77, at fabrikantens tekniske foranstaltninger i henhold til denne forordnings artikel 4, stk. 2, bl.a. skal sikre, at udstødningsemissionerne fra køretøjerne i hele deres normale levetid og ved normal brug reelt begrænses. Endvidere bestemmer denne forordnings artikel 5, stk. 1, at fabrikanten skal sikre, at de komponenter i køretøjet, der påvirker emissionerne, gør det muligt, at køretøjerne ved normal brug er i overensstemmelse med de emissionsgrænser, der er fastsat i nævnte forordning og dens gennemførelsesforanstaltninger.

98 Det skal fastslås, at det ikke fremgår af denne sammenhæng, at der kan sondres mellem den omtvistede anordnings funktion under godkendelsesprøvningsfasen og ved normal brug af køretøjet. Som generaladvokaten har anført i punkt 124 i sit forslag til afgørelse, vil en anordning, hvis eneste formål er at sikre overholdelsen af de emissionsgrænser, der foreskrives i forordning nr. 715/2007, udelukkende under godkendelsesprøvningsfasen, være i strid med forpligtelsen til at sikre, at emissionerne fra køretøjet ved normal brug reelt begrænses.

99 Der skal følgelig anlægges en fortolkning af artikel 3, nr. 10), af forordning nr. 715/2007, hvorefter en software som den i hovedsagen omhandlede, der ændrer køretøjets emissionsniveau i forhold til de kørselsforhold, den registrerer, og kun sikrer, at emissionsgrænserne overholdes, når disse forhold svarer til de forhold, der forekommer under godkendelsesprocedurerne, er en »manipulationsanordning« i denne bestemmelses forstand. En sådan anordning er således en manipulationsanordning, selv om forbedringen af emissionsbegrænsningssystemets ydeevne ligeledes kan iagttages i konkrete tilfælde ved normal brug af køretøjet.

100 Endelig understøttes denne fortolkning af det mål, der forfølges med forordning nr. 715/2007, der, som det fremgår af nærværende doms præmis 86 og 87, er at sikre en betydelig begrænsning af NO_x -emissioner og at sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau.

101 Den omstændighed, at den normale brug af køretøjet, som det fremgår af forelæggelsesafgørelsen, undtagelsesvis kan svare til de kørselsforhold, der anvendes under godkendelsesprocedurerne, og således i konkrete tilfælde kan forbedre den pågældende anordnings ydeevne, er uden betydning for denne fortolkning, eftersom målet om begrænsning af NO_x-emissioner ved normal brug af køretøjet normalt ikke opnås.

102 Henset til ovenstående betragtninger skal det tredje spørgsmål, litra a) og c), besvares således, 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.

Det tredje spørgsmål, litra b), og det fjerde spørgsmål

103 Det bemærkes indledningsvis, at det tredje spørgsmål, litra b), og det fjerde spørgsmål vedrører samtlige undtagelser, der er fastsat i artikel 5, stk. 2, i forordning nr. 715/2007. Det fremgår imidlertid af forelæggelsesafgørelsen, at undtagelserne i denne forordnings artikel 5, stk. 2, litra b) og c), er uden betydning for afgørelsen af tvisten i hovedsagen. Det er derfor ufornødent at fortolke artikel 5, stk. 2, litra b) og c).

104 Med disse spørgsmål ønsker den forelæggende ret således nærmere bestemt oplyst, om artikel 5, stk. 2, litra a), i forordning nr. 715/2007 skal fortolkes således, at en manipulationsanordning som den i hovedsagen omhandlede, der systematisk forbedrer køretøjets emissionsbegrænsningssystems ydeevne under godkendelsesprocedurer i forhold til den ydeevne, der konstateres ved normal brug af køretøjet, kan være omfattet af den undtagelse fra forbuddet mod sådanne anordninger, der er fastsat i denne bestemmelse, når denne anordning bidrager til at forebygge motorens ældning eller tilsodning.

105 I henhold til artikel 5, stk. 2, i forordning nr. 715/2007 forbydes anvendelsen af manipulationsanordninger, som reducerer emissionsbegrænsningssystemernes effektivitet. Der er imidlertid tre undtagelser fra dette forbud, herunder undtagelsen i denne bestemmelses litra a), hvorefter dette forbud ikke finder anvendelse, når »anordningen er nødvendig for at beskytte motoren mod beskadigelse eller havari og for at sikre køretøjets driftssikkerhed«.

106 Det må konstateres, at begreberne »beskadigelse« og »havari« ikke er defineret i artikel 5 i forordning nr. 715/2007 eller i denne forordnings øvrige artikler.

107 Det bemærkes, at det fremgår af den i nærværende doms præmis 62 nævnte retspraksis, at eftersom disse begreber ikke er defineret i forordning nr. 715/2007, skal fastlæggelsen af betydningen og rækkevidden af disse udtryk ifølge Domstolens faste praksis ske efter deres normale betydning i sædvanlig sprogbrug, idet der tages hensyn til den generelle sammenhæng, hvori de anvendes, og de mål, der forfølges med den lovgivning, som de udgør en del af.

108 Som generaladvokaten har anført i punkt 135 i sit forslag til afgørelse, er den normale betydning i sædvanlig sprogbrug af ordet »havari« en uforudset og pludselig begivenhed, som medfører beskadigelse eller fare, f.eks. kvæstelser og dødsfald. Ordet »beskadigelse« betegner en skade, der generelt er forårsaget af en voldsom eller pludselig hændelse.

109 En manipulationsanordning, som reducerer emissionsbegrænsningssystemets effektivitet, er derfor begrundet, når den i henhold til artikel 5, stk. 2, litra a), i forordning nr. 715/2007 gør det muligt at beskytte motoren mod pludselig og usædvanlig skade.

110 Det bemærkes i denne forbindelse, at tilsodning og ældning af motoren ikke kan anses for et »havari« eller en »beskadigelse« i denne bestemmelses forstand, eftersom disse begivenheder, således som Kommissionen har anført, i princippet er forudsigelige og forbundet med køretøjets normale drift.

111 Denne fortolkning understøttes af den sammenhæng, hvori artikel 5, stk. 2, litra a), i forordning nr. 715/2007, der fastsætter en undtagelse fra forbuddet mod anvendelse af manipulationsanordninger, som reducerer emissionsbegrænsningssystemernes effektivitet, indgår, og af det mål, der forfølges med den pågældende forordning. Enhver undtagelse skal således fortolkes indskrænkende for at sikre dens effektive virkning og overholde dens formål (jf. analogt dom af 3.9.2014, Deckmyn og Vrijheidsfonds, C-201/13, EU:C:2014:2132, præmis 22 og 23).

112 Da artikel 5, stk. 2, litra a), i forordning nr. 715/2007 er en undtagelse fra forbuddet mod anvendelse af manipulationsanordninger, som reducerer emissionsbegrænsningssystemernes effektivitet, skal denne bestemmelse fortolkes indskrænkende.

113 Denne fortolkning understøttes ligeledes af det mål, der forfølges med forordning nr. 715/2007, dvs. at sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau og at forbedre luftkvaliteten i EU, hvilket kræver en effektiv reduktion af NO_x-emissionerne fra køretøjerne i hele deres normale levetid. Forbuddet i forordningens artikel 5, stk. 2, ville 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.

114 Som generaladvokaten har anført i punkt 146 i sit forslag til afgørelse, er det følgelig kun risikoen for umiddelbar beskadigelse, der udløser en konkret fare under kørslen, som kan begrunde anvendelsen af en manipulationsanordning.

115 Henset til ovenstående betragtninger skal det tredje spørgsmål, litra a), og det fjerde spørgsmål besvares således, at artikel 5, stk. 2, litra a), i forordning nr. 715/2007 skal fortolkes således, at en manipulationsanordning som den i hovedsagen omhandlede, 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 forordning 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.

Sagsomkostninger

116 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 sagens omkostninger. Bortset fra 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 (Anden Afdeling) for ret:

1) **Artikel 3, nr. 10), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer skal fortolkes således, at en software, der er installeret i motorstyringscomputeren, eller som påvirker denne, er en »anordning« i denne bestemmelses forstand, når den påvirker emissionsbegrænsningssystemets drift og reducerer dets effektivitet.**

2) **Artikel 3, nr. 10), i forordning nr. 715/2007 skal fortolkes således, at begrebet »emissionsbegrænsningssystem« i denne bestemmelses forstand omfatter såvel de teknologier og den såkaldte strategi for »efterbehandling af udstødningsgas«, som reducerer emissionerne nedstrøms, dvs. efter dannelsen, som de teknologier og strategier, der – som udstødningsrecirkulationssystemet – reducerer emissionerne opstrøms, dvs. ved dannelsen.**

3) **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.**

4) **Artikel 5, stk. 2, litra a), i forordning nr. 715/2007 skal fortolkes således, at en manipulationsanordning som den i hovedsagen omhandlede, 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 forordning 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.

Underskrifter