



Határozatok Tára

ATHANASIOS RANTOS
FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA
Az ismertetés napja: 2021. szeptember 23.¹

C-128/20., C-134/20. és C-145/20. sz. ügyek

GSMB Invest GmbH & Co. KG

kontra

Auto Krainer Gesellschaft mbH

(a Landesgericht Klagenfurt [klagenfurti regionális bíróság, Ausztria] által benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem),

IR

kontra

Volkswagen AG

(a Landesgericht Eisenstadt [kismartoni regionális bíróság, Ausztria] által benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem),

valamint

DS

kontra

Porsche Inter Auto GmbH & Co KG,

Volkswagen AG

(az Oberster Gerichtshof [legfelsőbb bíróság, Ausztria] által benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem)

„Előzetes döntéshozatal – A jogszabályok közelítése – 715/2007/EK rendelet – Gépjárművek – A 3. cikk 10. pontja – Az 5. cikk (1) és (2) bekezdése – Dízelmotor – Szennyezőanyag-kibocsátás – A motorvezérlő számítógépbe beépített szoftver – Kipufogógáz-visszavezető szelep – A nitrogén-oxid-kibocsátás »hőmérsékleti tartomány« által való korlátozással történő csökkentése – Hatástalanító berendezés – Ilyen berendezés engedélyezése abban az esetben, ha használata a motor károsodás vagy baleset elleni védelme szempontjából indokolt – A jármű javítása során telepített berendezés – 1999/44/EK irányelv – Fogyasztási cikkek adásvétele és a kapcsolódó jótállás – Az adásvételi szerződésnek megfelelő fogyasztási cikk – A 2. cikk (2) bekezdésének d) pontja – Azon fogyasztási cikk szerződésszerűségének feltételezése, amely az azonos fajtájú áruk tekintetében szokásos, a fogyasztó által észszerűen elvárható minőséget és teljesítményt képviseli – Érvényes EK-típusjóváhagyás – 3. cikk (6) bekezdés – Az érintett gépjármű megvásárlása még akkor is, ha a fogyasztó az értékesítés időpontjában tudomással bírt a hatástalanító berendezés létezéséről – Csekély mértékű hiba”

¹ Eredeti nyelv: francia.

I. Bevezetés

1. Amint azt az EUMSZ 11. cikk kimondja, „[a] környezetvédelmi követelményeket – különösen a fenntartható fejlődés előmozdítására tekintettel – be kell illeszteni az uniós politikák és tevékenységek meghatározásába és végrehajtásába”. Az, hogy egyre inkább felismerik a környezetvédelem jelentőségét, többek között az európai uniós jogalkotó azon szándékában nyilvánul meg, hogy korlátozza a szennyezőanyag-kibocsátásokat.²

2. Ebben az értelemben – többek között a 715/2007/EK rendelet³ elfogadása következtében – egyre szigorúbb szabályozás vonatkozik a gépjárművekre.⁴ A gépjárműgyártóknak feltétlenül alkalmazkodniuk kell az ilyen járművek jóváhagyására vonatkozó új közös műszaki követelményekhez, ami a hatóságokkal és a fogyasztókkal szembeni vita forrása lehet.

3. Így a 2020. december 17-i X-ítélet (Dízelmotoron elhelyezett hatástalanító berendezés) (C-693/18, a továbbiakban: X-ítélet, EU:C:2020:1040) alapjául szolgáló ügyben azt rótták fel az érintett autógyártónak, hogy olyan szoftverrel ellátott járműveket hozott forgalomba, amely szennyező gázok, különösen a nitrogén-oxidok kibocsátásával kapcsolatos vizsgálatok eredményeinek meghamisítására szolgált.⁵ Ebben az ítéletben a Bíróság első alkalommal értelmezte a 715/2007 rendelet 3. cikkének 10. pontja értelmében vett „hatástalanító berendezés” fogalmát, valamint meghatározta, hogy egy ilyen berendezés mennyiben tiltott az e rendelet 5. cikke (2) bekezdésének a hatástalanító berendezések tilalma alóli kivételekről – többek között a motor károsodás vagy baleset elleni védelmének és a jármű biztonságos üzemeltetésének szükségességéről – rendelkező a) pontja értelmében.

4. A jelen három ügy ezen ügy folytatásának sorába illeszkedik, amennyiben ezek a motorvezérlő számítógépbe beépített szoftverrel felszerelt járművekre vonatkoznak, amelyek bizonyos külső hőmérsékleti és közlekedési magasságra vonatkozó feltételekre tekintettel korlátozzák az NOx-kibocsátás csökkentését, ami a 715/2007 rendeletben rögzített határértékek túllépéséhez vezet. Az előterjesztett kérdések lényegében a következők: egy ilyen típusú szoftver az e rendelet 3. cikkének 10. pontja értelmében vett „hatástalanító berendezésnek minősül-e”? Amennyiben igen, engedélyezhető-e ez a szoftver az említett rendelet 5. cikke (2) bekezdésének a) pontja alapján? Abban az esetben, ha az említett szoftvert nem engedélyezik, annak használata eredményezheti-e az 1999/44/EK irányelv alapján az adásvételi szerződés semmisségének amiatt történő megállapítását, hogy a gépjármű nem felel meg a szerződésnek?⁶

5. A jelen ügyek között fennálló kapcsolatokra tekintettel, különösen amiatt, hogy az általuk felvetett jogkérdések nagy részben átfedik egymást, célszerűnek tűnik közös indítványt előterjeszteni, még akkor is, ha a Bíróság úgy határozott, hogy figyelemmel az egyes ügyek sajátos jellemzőire, nem egyesíti azokat.

² Az Egészségügyi Világszervezet (WHO) szerint a levegőszennyezés jelenti a legnagyobb környezetvédelmi kockázatot az egészségre. Lásd: a Bizottság „Ambient air pollution: A global assessment of exposure and burden of disease” című jelentése, 2016. május 13., 15. o.

³ A 2008. július 18-i 692/2008/EK bizottsági rendelettel (HL 2008. L 199., 1. o., helyesbítés: HL 2010. L 336., 68. o.) módosított, a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló, 2007. június 20-i európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2007. L 171., 1. o.; a továbbiakban: 715/2007 rendelet).

⁴ Az egymást követő, a nitrogén-oxid-kibocsátásra (NOx) vonatkozó Euro-szabványokról lásd: az Európai Számvevőszék „La réaction de l’UE au scandale du „dieselgate” című, 2019. februári tájékoztató dokumentuma, 9. o.

⁵ Lásd: X ítélet, 27. pont.

⁶ A fogyasztási cikkek adásvételének és a kapcsolódó jótállásnak egyes vonatkozásairól szóló, 1999. május 25-i európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL 1999. L 171., 12. o.; magyar nyelvű különkiadás 15. fejezet, 3. kötet, 223. o.).

II. Jogi háttér

A. Az uniós jog

1. Az 1999/44 irányelv

6. Az 1999/44 irányelv (1) és (8) preambulumbekkezdése értelmében:

„(1) mivel az [EK] 153. [cikk] (1) és (3) bekezdése elrendeli, hogy a Közösségnek a [EK] 95. [cikk] alapján elfogadott intézkedések foganatosításán keresztül hozzá kell járulnia a fogyasztóvédelem magas szintjének eléréséhez;

[...]

(8) mivel a szerződésszerűség elve alkalmazásának elősegítése céljából hasznos a szerződésszerűség – legáltalánosabb helyzeteket lefedő – megdönthető vélelmének bevezetése; mivel ez a vélelem nem korlátozza a szerződéses szabadság elvét; mivel továbbá erre vonatkozó speciális szerződési feltételek hiányában, valamint minimális védelmi záradék alkalmazása esetén, a vélelem elemei használhatók az áru szerződésnek való megfelelése hibájának megállapítására; mivel a fogyasztó által észszerűen elvárható minőség és teljesítmény többek között attól függ, hogy a fogyasztási cikk új vagy használt; mivel a vélelem elemei kumulatíván érvényesülnek; mivel ha az adott eset körülményei valamely elemet kifejezetten alkalmatlanná tesznek, a vélelem többi eleme mindazonáltal érvényben marad”.

7. Ezen irányelv „Hatály és fogalommeghatározások” című 1. cikkének (1) bekezdése a következőket mondja ki:

„Ezen irányelv célja a fogyasztási cikkek adásvételének [helyesen: adásvételének és a kapcsolódó jótállásnak az] egyes vonatkozásait szabályozó tagállami törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezések közelítése a fogyasztóvédelem egységes minimális szintjének biztosítása érdekében a belső piac keretében.”

8. Az említett irányelv „Szerződésszerűség” című 2. cikke a következőket mondja ki:

„(1) Az eladó köteles a fogyasztónak az adásvételi szerződésnek megfelelő fogyasztási cikket átadni.

(2) A fogyasztási cikk szerződésszerűségét vélelmezni kell, ha az

- a) megfelel az eladó által adott leírásnak, és rendelkezik az eladó által a fogyasztónak bemutatott próba vagy minta tulajdonságaival;
- b) alkalmas a fogyasztó által meghatározott sajátos célra, amelyet a fogyasztó a szerződéskötéskor az eladó tudomására hozott, és az eladó elfogadott;
- c) alkalmas minden olyan célra, amelyre az azonos fajtájú árukat szokásosan használják;

d) felmutatja az azonos fajtájú áruk tekintetében szokásos minőséget és teljesítményt, amelyet a fogyasztó észszerűen elvárhat, figyelembe véve a fogyasztási cikk természetét, és ha van ilyen, az eladó, a gyártó vagy annak képviselője által a fogyasztási cikk konkrét tulajdonságai tekintetében különösen a reklámozás során tett vagy a címkén megjelenő nyilvános kijelentéseket.

(3) E cikk alapján nem minősül a megfelelés hibájának, ha a szerződés megkötésének időpontjában a fogyasztó a hibáról tudott vagy arról észszerűen eljárva tudnia kellett, illetve ha a megfelelés hibáját a fogyasztó által adott anyag okozta.

[...]

9. Ugyanezen irányelvnek „A fogyasztó jogai” című 3. cikke a következőképpen rendelkezik:

„(1) Az eladó felel a fogyasztóval szemben a fogyasztási cikk átadásának időpontjában meglévő minden hibáért.

(2) A szerződésnek való megfelelés hibája [helyesen: hiánya] esetén a fogyasztó jogosult akár a (3) bekezdésnek megfelelően a fogyasztási cikk szerződésszerű állapotának kijavítás vagy kicserélés formájában történő térítésmentes helyreállítására, akár az (5) és (6) bekezdésnek megfelelően kérheti a vételár megfelelő leszállítását, vagy az adott fogyasztási cikk vonatkozásában elállhat a szerződéstől.

(3) A fogyasztó az eladótól először a fogyasztási cikk térítésmentes kijavítását vagy kicserélését követelheti, kivéve, ha ez lehetetlen vagy aránytalan.

Az orvoslást aránytalannak kell tekinteni, ha az eladónak más orvoslási módszerrel összehasonlítva észszerűtlen költséget okoz, figyelembe véve

- a fogyasztási cikk hibátlan állapotbani értékét,
- a hiba jelentőségét,

és

- azt, hogy az alternatív orvoslási módszer a fogyasztónak okozott jelentős kényelmetlenség nélkül végrehajtható-e.

A kijavítást vagy kicserélést észszerű határidőn belül, a fogyasztót érő jelentős kényelmetlenség nélkül kell elvégezni, figyelembe véve a fogyasztási cikk természetét és a fogyasztó által megkívánt célját.

[...]

(5) A fogyasztó a vételár megfelelő csökkentését kérheti vagy elállhat a szerződéstől, ha

- nem jogosult sem a fogyasztási cikk kijavítására, sem a kicserélésére,

vagy

– az eladó a hibát észszerű határidőn belül nem orvosolta

vagy

– az eladó a hibát nem a fogyasztót érő jelentős kényelmetlenség nélkül orvosolta.

(6) Csekély mértékű hiba esetén a fogyasztó nem állhat el a szerződéstől.”

2. A 715/2007 rendelet

10. A 715/2007 rendelet (7) és (17) preambulumbekzdése értelmében:

„(7) A kibocsátási előírások meghatározása során fontos figyelembe venni azok hatásait a piacokra és a gyártók versenyképességére, az üzleti vállalkozások számára felmerülő közvetlen és közvetett költségeket és az innováció ösztönzése, a levegőminőség javulása, az egészségügyi kiadások csökkenése és a várható élettartam növekedése terén jelentkező előnyöket, valamint a szén-dioxid-kibocsátásra gyakorolt átfogó hatásait.

[...]

(17) Szabványosítani kell a járművek üzemanyag-fogyasztásának és szén-dioxid-kibocsátásának mérési módszerét, hogy a tagállamok közötti kereskedelmet technikai akadályok ne gátolhassák. Azt is biztosítani kell továbbá, hogy a vásárlók és fogyasztók tájékoztatása objektív és pontos legyen.”

11. E rendelet „Tárgy” című 1. cikkének (1) bekezdése a következőket mondja ki:

„Ez a rendelet közös technikai követelményeket határoz meg gépjárművek (»járművek«) és pótalkatrészek – így például a kibocsátáscsökkentő pótkerendezések – típusjóváhagyására kibocsátásuk tekintetében.”

12. Az említett rendelet „Fogalommeghatározások” című 3. cikkének 10. és 13. pontja a következőket írja elő:

„E rendelet és végrehajtási intézkedései alkalmazásában a következő meghatározásokat kell alkalmazni:

[...]

10) »hatástalanító berendezés«: bármely olyan tervezési elem, amely érzékeli a hőmérsékletet, a jármű sebességét, a motor fordulatszámát (a percenkénti fordulatszámot), a sebességfokozatot, a kipufogó- és szívócsővezetékben keletkező vákuumot vagy bármely más paramétert a kibocsátást szabályozó rendszer bármely részének működésbe hozása, működésének modulálása, késleltetése vagy kikapcsolása céljából, és amely bizonyos, a jármű szokásos körülmények közötti üzemeltetése és használata során észszerűen várható feltételek mellett csökkenti a kibocsátást szabályozó rendszer hatásfokát;

[...]

13) »kibocsátáscsökkentő pótberendezés«: olyan kibocsátáscsökkentő berendezés vagy ilyen berendezések együttese, amelyet az eredeti kibocsátáscsökkentő berendezés pótlására szántak, és amelyre a 70/156/EGK irányelvben^[7] meghatározott önálló műszaki egységként jóváhagyás szerezhető”.

13. Ugyanezen rendeletnek „A gyártók kötelezettségei” című 4. cikke (1) és (2) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„(1) A gyártók kötelesek bizonyítani, hogy minden új jármű, amelyet a Közösségben értékesítenek, regisztrálnak vagy üzembe helyeznek, az e rendeletben és annak végrehajtási intézkedéseiben foglaltaknak megfelelően típusjóváhagyással rendelkeznek. A gyártóknak azt is bizonyítaniuk kell, hogy a Közösségben értékesített vagy üzembe helyezett minden típusjóváhagyást igénylő új kibocsátáscsökkentő pótberendezés az e rendeletben és annak végrehajtási intézkedéseiben foglaltaknak megfelelően típusjóváhagyással rendelkezik.

Ezek a kötelezettségek magukban foglalják az I. mellékletben meghatározott kibocsátási határértékek és az 5. cikkben említett végrehajtási intézkedések teljesítését is.

(2) A gyártók kötelesek biztosítani a gyártás megfelelőségét, a kibocsátáscsökkentő berendezések élettartamát és az üzemelés közbeni megfelelést ellenőrző típusjóváhagyási eljárások elvégzését.

Továbbá, a gyártó műszaki intézkedéseinek biztosítaniuk kell, hogy e rendelet értelmében, a kipufogócsőnél és a párologással keletkező szennyező anyag kibocsátást, a jármű rendes üzemeltetési feltételek szerinti normál élettartama folyamán hatékonyan korlátozzák. [...]”

14. A 715/2007 rendelet „Követelmények és vizsgálatok” című 5. cikkének (1) és (2) bekezdése a következőképpen szól:

„(1) A gyártó köteles olyan felszereléssel ellátni a járművet, hogy a kibocsátásokat valószínűsíthetően befolyásoló alkatrészek [helyesen: összetevők] tervezése, kialakítása és összeállítása lehetővé tegye a jármű számára a rendes használat során az e rendeletnek és végrehajtási intézkedéseinek való megfelelést.

(2) Tilos a kibocsátáscsökkentő berendezések hatásfokát csökkentő hatástalanító berendezések használata. A tilalom nem vonatkozik az alábbi esetekre:

- a) a berendezés használata a motor sérülés [helyesen: károsodás] vagy baleset elleni védelme és a jármű biztonságot üzemeltetése szempontjából indokolt;
- b) a berendezés a motorindításra vonatkozó követelmények teljesítésén túl nem üzemel;
vagy
- c) a vizsgálati eljárások alapján véve olyan feltételek mellett folynak, amelyekkel ellenőrizhető a párologási kibocsátás és az átlagos kibocsátás a kipufogócsőnél.”

15. E rendelet „Kibocsátási határértékek” című I. melléklete többek között az 1. táblázat tárgyát képező Euro 5 generációs járművek tekintetében írja elő a NO_x-kibocsátási határértékeket.

⁷ A gépjárművek és pótkocsijaik típusjóváhagyására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1970. február 6-i tanácsi irányelv (HL 1970. L 42., 1. o.; magyar nyelvű kiadás 13. fejezet, 1. kötet, 44. o.).

3. A 2007/46/EK irányelv

16. A 2007/46/EK irányelvet⁸ az (EU) 2018/858 rendelet⁹ 88. cikke 2020. szeptember 1-jei hatállyal hatályon kívül helyezte. A szóban forgó tényállás időpontjára tekintettel azonban ez az irányelv továbbra is alkalmazandó az alapjogvitákra.

17. Az említett irányelv (3) preambulumbekzdése értelmében:

„A rendszerekre, alkatrészekre [helyesen: összetevőkre], önálló műszaki egységekre és járművekre alkalmazandó műszaki követelményeket össze kell hangolni, és szabályozási aktusokban kell meghatározni. Ezen szabályozási aktusoknak elsősorban arra kell törekedniük, hogy biztosítsák a közúti közlekedés biztonságát, az egészségvédelmet, a környezetvédelmet, az energiahatékonyságot és az illetéktelen használat elleni védelmet.”

18. Ugyanezen irányelv „Tárgy” című 1. cikke kimondta:

„Ez az irányelv egy olyan harmonizált keretet hoz létre, amely a hatálya alá tartozó valamennyi új járműnek, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek [helyesen: összetevőinek] és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásához szükséges igazgatási rendelkezéseket és általános műszaki követelményeket tartalmaz a Közösségen belül történő nyilvántartásba vételük, értékesítésük és forgalomba helyezésük megkönnyítése érdekében.

[...]

A járművek felépítésére és működésére vonatkozó konkrét műszaki követelményeket ezen irányelv alkalmazása során szabályozási aktusokban kell meghatározni, amelyek teljes körű felsorolását ezen irányelv IV. melléklete tartalmazza.”

19. A 2007/46 irányelv „Fogalommeghatározások” című 3. cikkének 5. és 36. pontja a következőket írta elő:

„Ezen irányelv és a IV. mellékletben felsorolt szabályozási aktusok alkalmazásában, kivéve ha ezek másképp rendelkeznek:

[...]

5. »EK-típusjóváhagyás«: olyan eljárás, amellyel a tagállam igazolja, hogy egy jármű, rendszer, alkatrész [helyesen: összetevő] vagy önálló műszaki egység típusa megfelel ezen irányelv és a IV. vagy XI. mellékletben felsorolt szabályozási aktusok vonatkozó igazgatási rendelkezéseinek és műszaki követelményeinek;

[...]

⁸ A 2014. február 25-i 214/2014/EU bizottsági rendelettel (HL 2014. L 69., 3. o.) módosított, a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek [helyesen: összetevőinek] és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról szóló, 2007. szeptember 5-i európai parlamenti és tanácsi irányelv (keretirányelv) (HL 2007. L 263., 1. o.; a továbbiakban: 2007/46 irányelv).

⁹ A gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről, a 715/2007/EK és az 595/2009/EK rendelet módosításáról, valamint a 2007/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2018. május 30-i európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2018. L 151., 1. o.).

36. »megfelelőségi nyilatkozat«: a IX. mellékletben meghatározott, a gyártó által kiállított dokumentum, amely igazolja, hogy az ezen irányelvvel összhangban jóváhagyott típusorozathoz tartozó jármű megfelel valamennyi szabályozási aktusnak a gyártása idején”.

20. Ezen irányelvnek „A tagállamok kötelezettségei” című 4. cikke a következőképpen rendelkezett:

„(1) A tagállamok biztosítják, hogy a jóváhagyásért folyamodó gyártók megfeleljenek az ezen irányelv szerinti kötelezettségeiknek.

(2) A tagállamok csak azon járműveket, rendszereket, alkatrészeket [helyesen: összetevőket] vagy önálló műszaki egységeket hagyják jóvá, amelyek megfelelnek ezen irányelv követelményeinek.

(3) A tagállamok csak azon járműveket, rendszereket, alkatrészeket [helyesen: összetevőket] vagy önálló műszaki egységeket hagyják jóvá, amelyek megfelelnek ezen irányelv követelményeinek.

[...]”

21. Az említett irányelv „A gyártók kötelezettségei” című 5. cikkének (1) bekezdése a következőképpen szólt:

„A gyártó felelős a jóváhagyó hatósággal szemben a jóváhagyási eljárás minden vonatkozásában, valamint a gyártásmegfelelőségért, függetlenül attól, hogy a gyártó közvetlenül részt vesz-e a jármű, rendszer, alkatrész [helyesen: összetevő] vagy önálló műszaki egység valamennyi gyártási lépésőjében.”

22. Ugyanezen irányelv „Megfelelőségi nyilatkozat” című 18. cikkének (1) bekezdése kimondta:

„A gyártó, mint a járműre vonatkozó EK-típusjóváhagyás tulajdonosa minden, a jóváhagyott típussal megegyezően gyártott teljes, nem teljes vagy befejezett járműhöz megfelelőségi nyilatkozatot mellékel.

[...]”

23. A 2007/46 irányelv „Járművek nyilvántartásba vétele, értékesítése és forgalomba helyezése” című 26. cikkének (1) bekezdése előírta:

„A 29. és 30. cikk rendelkezéseinek sérelme nélkül, a tagállamok kizárólag akkor vesznek nyilvántartásba egy járművet, és engedélyezik annak értékesítését vagy forgalomba helyezését, ha az a 18. cikknek megfelelően kibocsátott, érvényes megfelelőségi nyilatkozattal rendelkezik.

[...]”

24. Ezen irányelvnek „A Járművek EK-típusjóváhagyásához szükséges követelmények jegyzéke” című IV. melléklete „A korlátlan sorozatban gyártott járművek EK-típusjóváhagyására vonatkozó szabályozási aktusok” című I. részében a 715/2007 rendeletről szólt a „[k]önnyű gépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátása/információk elérhetősége” vonatkozásában.

25. Az említett irányelv „EK-megfelelőségi nyilatkozat” című IX. melléklete¹⁰ tartalmazott egy „Célkitűzések” című 0 pontot, amely úgy rendelkezett, hogy a megfelelőségi nyilatkozat a jármű gyártója által a vásárlónak annak biztosítása érdekében tett nyilatkozatot jelenti, hogy az általa [helyesen: az utóbbi által] vásárolt jármű a gyártása időpontjában megfelel az Európai Unió hatályos jogszabályainak.

4. A 692/2008 rendelet

26. A 692/2008 rendelet „Tárgy” című 1. cikke kimondja:

„Ez a rendelet a [715/2007] rendelet 4., 5. és 8. cikkének végrehajtására határoz meg intézkedéseket.”

27. A 692/2008 rendelet „Fogalommeghatározások” című 2. cikkének 8. és 18. pontja a következőket írja elő:

„E rendelet alkalmazásában:

[...]

8. »szennyezéscsökkentő eszköz típusa« olyan katalizátoros átalakítók és részecskeszűrők, amelyek a következő alapvető szempontokból nem különböznek egymástól:

[...]

18. »kibocsátáscsökkentő [helyesen: kibocsátást szabályozó] rendszer«: a fedélzeti diagnosztikai rendszerrel összefüggésben: az elektronikus motorvezérlő egység és a kipufogórendszerben vagy párolgásveszélyes rendszerben lévő azon kibocsátással kapcsolatos komponensek, amelyek ennek a vezérlőnek bemenő jeleket adnak vagy attól kimenő jeleket kapnak.”

28. E rendeletnek „A típusjóváhagyásra vonatkozó előírások” című 3. cikke a (9) bekezdésében a következőképpen rendelkezik:

„A VIII. mellékletben ismertetett, kibocsátásokat kis hőmérsékleten mérő 6. típusú mérést nem kell alkalmazni dízelüzemű járművekre.

A típusjóváhagyás kérésekor azonban a gyártónak be kell nyújtania a jóváhagyó hatósághoz olyan információkat, amelyek bizonyítják, hogy az NOx-utókezelő elegendően nagy hőmérsékletet ér el ahhoz, hogy a 6. típusú mérésben leírt –7 °C-os hidegindítás után 400 s-on belül hatékonyan működjön.

Ezenkívül a gyártónak információkat kell szolgáltatnia a jóváhagyó hatósághoz a kipufogógáz-visszavezető rendszer működési stratégiájáról, beleértve a kis hőmérsékleteken való működését is.

¹⁰ E melléklet szövege a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet kiegészítéséről, a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv, a 692/2008/EK bizottsági rendelet és az 1230/2012/EU bizottsági rendelet módosításáról, valamint a 692/2008/EK bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2017. június 1-jei (EU) 2017/1151 bizottsági rendeletből (HL 2017. L 175., 1. o.; helyesbítés: HL 2018. L 56., 66. o.) következik.

[...]

29. Az említett rendelet „Szennyezéscsökkentő komponensek” című 10. cikkének (1) bekezdése a következőképpen szól:

„A gyártónak biztosítani kell, hogy a [715/2007] rendelet hatálya alá tartozó EK-típusjóváhagyással rendelkező járművekbe a [2007/46] irányelv 10. cikkének (2) bekezdése értelmében vett önálló műszaki egységként beszerelendő szennyezéscsökkentő cserekomponensek rendelkezzenek EK-típusjóváhagyással, e rendelet 12. és 13. cikkének, valamint XIII. mellékletének megfelelően.

E rendelet értelmezésében a katalizátoros átalakítók és a részecskeszűrők szennyezéscsökkentő komponenseknek minősülnek.”

30. Ugyanezen rendeletnek „Az EK-típusjóváhagyásra vonatkozó közigazgatási rendelkezések” című I. mellékletének „Kiterjesztések a szennyezéscsökkentő rendszerek tartóssága tekintetében (5. típusú mérés)” című 3.3. pontja kimondja:

„3.3.1. A típusjóváhagyás kiterjeszthető más járműtípusokra, feltéve hogy a jármű, a motor vagy a szennyezéscsökkentő rendszer alább ismertetett paraméterei azonosak, vagy a megadott tűréseken belül vannak.

3.3.1.1. Jármű:

[...]

3.3.1.2. Motor

[...]

3.3.1.3. A szennyezéscsökkentő rendszer paraméterei:

[...]

c) Kipufogógáz-visszavezető rendszer:

van vagy nincs

típus (hűtött vagy nem hűtött, aktív vagy passzív szabályozás, nagy nyomás vagy kis nyomás).

[...]

31. A 692/2008 rendeletnek „Fedélzeti diagnosztika (OBD) gépjárművekhez” című XI. melléklete „[a] járműcsalád fő jellemzői[re]” vonatkozó 2. függelékében a következőket írja elő:

„[...]

Motor:

[...]

Kibocsátáscsökkentő [helyesen: kibocsátást szabályozó] rendszer:

[...]

– részecskecsapda típusa,

[...]

– kipufogógáz visszavezetés (azaz van vagy nincs).

[...]”

5. Az (EU) 2016/427 rendelet

32. Az (EU) 2016/427 rendelet¹¹ (1), (2) és (4) preambulumbekzdése értelmében:

„(1) A [715/2007] rendelet előírja a Bizottság számára, hogy folyamatosan vizsgálja felül a [692/2008] bizottsági rendeletben meghatározott eljárásokat, vizsgálatokat és típus-jóváhagyási követelményeket, és szükség esetén módosítsa őket, hogy megfelelően tükrözzék a valós közúti közlekedésből eredő kibocsátásokat.

(2) A Bizottság saját tanulmányai és külső információk alapján részletes elemzést készített a kérdésről, és arra a következtetésre jutott, hogy az Euro 5/6 besorolású gépjárművek valós közúti közlekedéséből eredő kibocsátások lényegesen meghaladják a kötelező érvényű új európai menetciklus alapján mért értékeket, különösen a dízel üzemű gépjárművek NOx-kibocsátása esetében.

[...]

(4) A Bizottság 2011 januárjában valamennyi érdekelt fél bevonásával munkacsoportot hozott létre a valós vezetési feltételek melletti kibocsátásokra (RDE) vonatkozó olyan vizsgálati eljárás (RDE-vizsgálat) kidolgozása érdekében, amely jobban tükrözi a közúti közlekedésben mért kibocsátásokat. [...]”

33. A 2016/427 rendelet 1. cikke kimondja:

„A [692/2008] rendelet a következőképpen módosul:

1. A 2. cikk a következő 41. és 42. pontokkal egészül ki:

»41. 'valós vezetési feltételek melletti kibocsátás (RDE)': a gépjármű szokásos használati körülmények között keletkező kibocsátása;

42. 'hordozható kibocsátásmérő rendszer (PEMS)': az e rendelet IIIA. mellékletének 1. függelékében meghatározott követelményeknek megfelelő, hordozható kibocsátásmérő rendszer;«”.

¹¹ A 692/2008/EK rendeletnek a könnyű személy- és haszongépjárművek kibocsátásai (Euro 6) tekintetében történő módosításáról szóló, 2016. március 10-i bizottsági rendelet (HL 2016. L 82., 1. o.; helyesbítés: HL 2017. L 124., 37. o.).

6. A 2017/1151 rendelet

34. Az (EU) 2017/1151 rendelet¹² (1)–(3) preambulumbekzdése értelmében:

- „(1) A [715/2007] európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról és végrehajtásáról szóló [692/2008] rendelet rendelkezik a könnyű személy- és haszongépjárműveknek az új európai menetciklus (NEDC) szerint való vizsgálatáról.
- (2) A [715/2007] rendelet 14. cikkének (3) bekezdésében előírt vonatkozó eljárások, vizsgálati ciklusok és vizsgálati eredmények folyamatos felülvizsgálata alapján nyilvánvaló, hogy a járművek NEDC szerinti vizsgálatával kapott tüzelőanyag-fogyasztási és szén-dioxid-kibocsátási adatok már nem megfelelőek, és már nem tükrözik a valós vezetési feltételek melletti kibocsátásokat.
- (3) Az előzőek alapján helyénvaló új szabályozási vizsgálati eljárást előírni, a könnyűgépjárművekre vonatkozó, világsszinten harmonizált vizsgálati eljárást (WLTP) az uniós jogszabályokba beépítve.”

35. A 2017/1151 rendelet „Tárgy” című 1. cikke kimondja:

„Ez a rendelet a [715/2007] rendelet végrehajtására vonatkozó intézkedéseket határoz meg.”

36. A 2017/1151 rendeletnek „Valós vezetési feltételek melletti kibocsátások ellenőrzése” című IIIA. melléklete a következőket írja elő:

[...]

„4.1. Az RDE-teljesítményt a szokásos vezetési módok, a szokásos körülmények és a szokásos hasznos terhelés mellett közúton üzemeltetett járművek vizsgálatával kell igazolni. Az RDE-vizsgálatnak reprezentatívnak kell lennie a járművek valós útvonalakon és szokásos terheléssel való üzemeltetése tekintetében.

[...]

5.2.1. A vizsgálatot az e szakaszban meghatározott környezeti feltételek mellett kell végrehajtani. A környezeti feltételek akkor számítanak »kiterjesztettnek«, ha a hőmérsékletre és a tengerszint feletti magasságra vonatkozó feltételek közül legalább egy kiterjesztett. A hőmérséklet és a tengerszint feletti magasság szerinti kiterjesztett feltételekre vonatkozó korrekciós tényezőt csak egyszer kell alkalmazni. Ha a vizsgálat egy részét vagy a teljes vizsgálatot a szokásos vagy kiterjesztett feltételeken kívül végzik, a vizsgálat érvénytelen.

5.2.2. Mérsékelt magassági feltételek: 700 méteres vagy annál kisebb tengerszint feletti magasság.

5.2.3. Kiterjesztett magassági feltételek: 700 méternél nagyobb, de legfeljebb 1300 méteres tengerszint feletti magasság.

5.2.4. Mérsékelt hőmérsékleti feltételek: 273,15 K (0 °C) értéknél nagyobb vagy azzal egyenlő, és 303,15 K (30 °C) értéknél kisebb vagy azzal egyenlő.

¹² A 2017. június 7-i (EU) 2017/1154 bizottsági rendelettel módosított változatában (HL 2017. L 175., 708. o.; a továbbiakban: 2017/1151 rendelet).

5.2.5. Kiterjesztett hőmérsékleti feltételek: 266,15 K (–7 °C) értéknél nagyobb vagy azzal egyenlő és 273,15 K (0 °C) értéknél kisebb, vagy 303,15 K (30 °C) értéknél nagyobb és 308,15 K (35 °C) értéknél kisebb vagy azzal egyenlő.

[...]

7. Az (EU) 2019/771 irányelv

37. Az (EU) 2019/771 irányelv¹³ 23. cikke értelmében az 1999/44 irányelv 2022. január 1-jével hatályát veszti.

38. A 2019/771 irányelv „Tárgy és cél” című 1. cikke kimondja:

„Ezen irányelv célja, hogy hozzájáruljon a belső piac megfelelő működéséhez és ezzel egyidejűleg magas színvonalú fogyasztóvédelmet biztosítson azáltal, hogy közös szabályokat határoz meg az eladók és fogyasztók által kötött adásvételi szerződésekkel kapcsolatos bizonyos követelményekre vonatkozóan, és ennek keretében meghatározza különösen az áruk szerződésszerűségére, a hibás teljesítés esetén érvényesíthető jogorvoslatokra és e jogorvoslatok érvényesítésének feltételeire, valamint a kereskedelmi jótállásra alkalmazandó szabályokat.”

39. Ezen irányelvnek „A szerződésszerűség objektív követelményei” című 7. cikke az (1) bekezdésében a következőket írja elő:

„A szerződésszerűség szubjektív követelményeinek teljesítése mellett az árunak meg kell felelnie az alábbi követelményeknek is:

- a) alkalmasnak kell lennie azokra a célokra, amelyekre az azonos típusú árukat szokásosan használják, figyelembe véve adott esetben a hatályos uniós és tagállami jogot és műszaki szabványokat, illetve ilyen műszaki szabványok hiányában az alkalmazandó ágazatspecifikus magatartási kódexeket;

[...]

B. Az osztrák jog

40. Az Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch (általános polgári törvénykönyv, a továbbiakban: ABGB) 871. §-ának (1) bekezdése kimondja:

„Amennyiben az egyik fél az általa tett vagy a másik féllel közölt nyilatkozata tartalmára vonatkozóan a nyilatkozat azon fő tárgyát vagy lényeges tulajdonságait érintő tévedésben volt, amelyre a szándék elsősorban irányult és amely tekintetében kinyilvánításra került, a nyilatkozat vele szemben nem kötelező erejű, ha a tévedést a másik fél okozta vagy a másik félnek a körülmények alapján nyilvánvalóan fel kellett volna ismernie, vagy az kellő időben tisztázásra került”.

¹³ Az áruk adásvételére irányuló szerződések egyes vonatkozásairól, az (EU) 2017/2394 rendelet és a 2009/22/EK irányelv módosításáról, valamint az 1999/44 irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló 2019. május 20-i európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL 2019. L 136., 28. o.; helyesbítés: HL 2019. L 305., 83. o.).

41. Az ABGB 879. §-ának (1) bekezdése előírja:

„Törvényi tilalmat sértő vagy a jó erkölcsbe ütköző szerződés semmis.”

42. Az ABGB 922. §-ának (1) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„Aki másnak ellenszolgáltatás fejében átenged egy dolgot, szavatol azért, hogy a dolog megfelel a szerződésben foglaltaknak. Azért felel tehát, hogy a dolog a kialakult vagy szokásosan elvárható tulajdonságokkal rendelkezik, és hogy a leírásának, és a próbának vagy mintának megfelel, és hogy az ügylet természetének vagy a kötött megállapodásnak megfelelően használható.”

43. Az ABGB 932. §-a (1) és (4) bekezdésének szövege a következő:

„(1) Az átvevő a hiba miatt javítást (kijavítást, illetve a hiány pótlását), a dolog kicserélését, az ellenszolgáltatás megfelelő csökkentését (árlétszállítást), vagy a szerződés megszüntetését (elállást) követelheti.

[...]

„(4) Amennyiben sem a javítás, sem a csere nem lehetséges, vagy az az átadó számára aránytalanul magas költségráfordítással járna, az átvevő jogosult az árleszállításra, vagy – amennyiben nem csekély mértékű hibáról van szó – az elállásra [...].”

C. A német jog

44. A Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für die Fahrzeuge (EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung) (a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, összetevőinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról szóló rendelet [a gépjárművek jóváhagyásáról szóló rendelet], a továbbiakban: EG-FGV) 25. §-ának (2) bekezdése értelmében:

„A hiányosságok orvoslása és a már forgalomba hozott járművek, önálló műszaki egységek vagy összetevőinek megfelelőségének biztosítása érdekében [a Kraftfahrt-Bundesamt (szövetségi gépjármű-forgalmi hatóság, a továbbiakban: KBA, Németország)] utólag másodlagos rendelkezéseket fogadhat el.”

III. Az alapeljárások, az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések és a Bíróság előtti eljárások

A. A C-128/20. sz. ügy

45. 2011. január 9-én a GSMB Invest GmbH & Co. KG adásvételi szerződést kötött az Auto Krainer Gesellschaft mbH-val egy Volkswagen márkájú, VW Caddy Maxi Confortline 4MOTION típusú, Euro 5 generációs EA 189 típusú, 2 liter hengerűrtartalmú dízelmotorral ellátott gépjárműre (a továbbiakban: 1. jármű) vonatkozóan. E jármű EGR-szeleppel rendelkezik.

46. 2017. december 27-én a GSMB Invest az ABGB 879. §-ának (1) bekezdése és 932. §-ának (4) bekezdése alapján ezen adásvétel semmisségének kártalanítás megfizetésére kötelezés melletti megállapítása iránt keresetet nyújtott be a kérdést előterjesztő bíróság, a Landesgericht Klagenfurt (klagenfurti regionális bíróság, Ausztria) előtt.

47. E bíróság előtt a GSMB Invest arra hivatkozott, hogy az említett adásvétel időpontjában abban a hiszemben volt, hogy egy új, környezetbarát autót vásárol, amelynek többek között a kipufogógáz-kibocsátási értékei megfelelnek a jogszabályi előírásoknak. Márpedig az 1. járműbe beszerelt motorvezérlő számítógépébe telepített szoftvernek (a továbbiakban: a szóban forgó szoftver) a Volkswagen által végzett frissítését követően 15 °C-nál kisebb vagy a 33 °C-ot meghaladó külső hőmérsékleten, valamint az 1000 métert meghaladó közlekedési magasságban (a továbbiakban: hőmérsékleti tartomány) kikapcsolódik a kipufogógáz-tisztítás. Ez a tartomány tiltott berendezésnek minősül, mivel a hatástalanító berendezésekre vonatkozó tilalom esetében megállapított, a 715/2007 rendelet 5. cikkében előírtakhoz hasonló kivételek egyike sem igazolhatja. Így a kipufogógáz-tisztítás ilyen csökkentése az említett motor közvetlen károsodásának hiányában nem szolgálja az 1. jármű motorjának védelmét.

48. Az Auto Krainer az erre adott válaszában előadta, hogy az Euro 5 kategóriába tartozó dízelüzemű járművek valamennyi gyártója alkalmaz hőmérsékleti tartományt. A KBA, vagyis a németországi EK-típusjóváhagyási hatóság a 715/2007 rendelet értelmében mindig is megengedett eljárásnak tekintette ezt a tartományt. Ezenkívül a szóban forgó szoftver ellenőrzése során a KBA alapos vizsgálatot követően megállapította, hogy a szoftverfrissítés nem gyakorol negatív hatást a kibocsátáscsökkentő berendezések élettartamára.

49. A kérdést előterjesztő bíróság szerint a 715/2007 rendelet 3. cikkének 10. pontjából az következik, hogy a hőmérsékleti tartomány az e rendelet értelmében vett tiltott hatástalanító berendezés. Ugyanis az Unió tagállamainak többségében – többek között Ausztriában és Németországban – a környezeti hőmérséklet az év nagy részében 15 °C alatt van, és az országok földrajzi helyzete miatt a járművek gyakran járnak 1000 méteren fekvő területeken, és e körülmények ezért megfelelnek az említett 3. cikk 10. pontjában szabályozott, „a jármű szokásos körülmények közötti üzemeltetés[ének]”. E rendelet 5. cikke (2) bekezdésének a) pontja szerinti, a motor védelmére vonatkozó kivétel ezért nem szolgálhat olyan hatástalanító berendezés jogalapjául, amely a gépjárművek „szokásos” használata mellett lép működésbe.

50. A kérdést előterjesztő bíróság hozzáteszi, hogy a 692/2008 rendelet 3. cikkének 9. pontja szerint az NOx-utókezelőnek elegendően magas hőmérsékletet kell elérnie ahhoz, hogy a 6. típusú mérésben leírt –7 °C-os hidegindítás után 400 s-on belül hatékonyan működjön. Az illetékes hatóságok nem adhatnak meg EK-típusjóváhagyást, ha e feltételek fennállását nem igazolják megfelelően. Az így meghatározott igazolási kötelezettségből azonban az a következtetés vonható le, hogy az uniós jogalkotó úgy ítélte meg, hogy a hőmérsékleti tartomány nem igazolható, ha nem felel meg e feltételeknek.

51. Ennélfogva a hőmérsékleti tartomány az alkalmazott hőmérsékleti és magassági feltételekre tekintettel rendes működési körülmények között nem lehet teljesen működőképes.

52. E körülmények között a Landesgericht Klagenfurt (klagenfurti regionális bíróság) úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:

- „1) Úgy kell-e értelmezni a [715/2007] rendelet 5. cikkének (1) bekezdését, hogy [e] rendelet 1. cikkének (1) bekezdése értelmében nem elfogadható a jármű olyan felszerelése, amely szerint a kipufogógáz-visszavezető szelep, tehát egy, a kibocsátásokat valószínűsíthetően befolyásoló alkatrész úgy van megtervezve, hogy a kipufogógáz-visszavezetési szintet, tehát a visszavezetett kipufogógáz mértékét úgy szabályozzák, hogy csak 15 °C és 33 °C között és csak 1000 méter alatt biztosít károsanyagszegény üzemmódot, e hőmérsékleti tartományon kívül pedig 10 °C hőmérséklet-változás, 1000 méter felett pedig 250 méter magasságváltozás alatt csökkentik lineárisan 0-ra, tehát az NOx-kibocsátások meghaladják a 715/2007 rendeletben megállapított határértéket?
- 2) Úgy kell-e értelmezni a [715/2007] rendelet 5. cikkének (2) bekezdésében szereplő »a motor sérülés [helyesen: károsodás] vagy baleset elleni védelme« kifejezést, hogy a különösen a kipufogógáz-visszavezető szelephez [*Exhaust Gas Recirculation* {EGR}] [a továbbiakban: EGR-szelep¹⁴], a kipufogógáz-visszavezető hűtőhöz és a dízelrészecske-szűrőhöz hasonló alkatrészek kémelését szolgáló kipufogógáz-stratégia nem felel meg az eltérést megengedő rendelkezéseknek?
- 3) Úgy kell-e értelmezni a [715/2007] rendelet 5. cikkének (1) bekezdését, hogy a kibocsátáscsökkentő berendezések teljes mértékű működését csak 15 °C és 33 °C közötti hőmérsékleti tartományban és 1000 méter alatt biztosító (úgynevezett »hőtartomány«), és ezért Európában, különösen Ausztriában az év nagy részében nem teljes mértékben működő kipufogógáz-stratégia nem felel meg az 5. cikk (1) bekezdése szerinti előírásnak (a jármű működése rendes használat során), és tiltott hatástalanító berendezésnek minősül?”

53. Írásbeli észrevételeket a GSMB Invest, az Auto Krainer, a német kormány és az Európai Bizottság terjesztett elő. Ugyanezek a felek írásban is válaszoltak a Bíróság által feltett kérdésekre.

B. A C-134/20. sz. ügy

54. 2013-ban a fogyasztó, IR megvásárolt egy Euro 5 generációs EA 189 típusú, 1,6 liter hengerűrtartalmú és 77 kW teljesítményű dízelmotorral ellátott, Volkswagen márkájú, VW Touran Comfortline BMT típusú gépjárművet (a továbbiakban: 2. jármű). E jármű EGR-szeleppel rendelkezik.

55. Eredetileg a 2. jármű részét képezte egy „0-s módot” és egy „1-es módot” szabályozó motorvezérlő számítógépre telepített szoftver (a továbbiakban: átkapcsolási logika). Az 1-es módot a szennyezőanyag-kibocsátással kapcsolatos, laboratóriumban végzett jóváhagyási teszteléshez, az úgynevezett „*New European Driving Cycle*” (NEDC) teszthez használták. Amikor nem állnak fenn e típusjóváhagyási teszt jellemző feltételei, a 0-s módot kellett alkalmazni, és ebben az esetben a visszavezetett kipufogógáz mértéke csökkent, és a betáplálás időpontja, valamint időtartama megváltozott. Valós vezetési feltételek között a 2. jármű szinte kizárólag 0-s módban volt, aminek következtében az nem tartotta be a 715/2007 rendelet NOx-határértékeit.

¹⁴ Az EGR-szelepet „kipufogógáz-visszavezető szelepnek” is nevezik.

Az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból kitűnik, hogy az átkapcsolási logika így az e rendelet 5. cikkének (1) és (2) bekezdése értelmében vett tiltott hatástalanító berendezésnek minősült.

56. Az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból az is kitűnik, hogy a 2. jármű műszakilag biztonságos és menetkész. Ha azonban IR tudta volna, hogy e jármű e szoftver miatt nem felel meg a törvényi előírásoknak, azt nem vásárolta volna meg.

57. A VW-járművek osztrák generálimportőre, az Intercar Austria GmbH 2015. október 8-i levelével arról tájékoztatta IR-t, hogy a 2. jármű módosítására lesz szükséges, és a gyártó fogja viselni az ehhez szükséges javítás valamennyi költségét. IR-t ezt követően felszólították a szóban forgó szoftvernek a 2. járműben való telepítésére, amelyet el is végeztek.

58. E frissítés célja a hőmérsékleti tartomány alkalmazása volt. A KBA engedélyezte a szóban forgó szoftvert, és így nem vonta vissza az EK-típusjóvá hagyást. E tekintetben többek között a 715/2007 rendelet értelmében vett tiltott hatástalanító berendezés hiányát állapította meg. A KBA nem rendelkezett információval e szoftverre vonatkozóan, mivel nem kérte azok közlését.

59. IR az ABGB 871. §-a alapján a 2. jármű értékesítésének semmissé nyilvánítása iránt keresetet nyújtott be a kérdést előterjesztő bírósághoz, a Landesgericht Eisenstadthoz (kismartoni regionális bíróság, Ausztria).

60. A kérdést előterjesztő bíróság szerint nem állapítható meg, hogy a hőmérséklet-tartományra a 2. jármű motorjának károsodástól történő megóvásához van szükség, sem az, hogy a szóban forgó szoftver a fogyasztást, a koromképződést, a teljesítményt és az össz-futásteljesítményt hátrányosan megváltoztatja. Az sem állapítható meg, hogy abban az esetben, ha e szoftver frissítését a hőmérséklet-tartomány alkalmazása nélkül végre lehetne hajtani, teljesülnének-e a 715/2007 rendelet azon előírásait, amelyek e rendelet 4. cikkének (2) bekezdése szerint a kibocsátáscsökkentő berendezések tartósságára vonatkoznak, továbbá azt lehet megállapítani, hogy a frissítés elvégzését követően az említett jármű piaci értéke csökken-e.

61. A kérdést előterjesztő bíróság hozzáteszi, hogy az osztrák jog szerint a lényeges tévedésben lévő fél szerződéses partnere a tévedés jogkövetkezményeit elháríthatja, ha az ügylet olyannak tekinthető, ahogy azt a tévedésben lévő fél szándéka szerint megkötötte volna. Ez utóbbinak tehát már nem fűződik érdeke az eljáráshoz. E bíróság úgy véli, hogy 2. járműbe eredetileg telepített átkapcsolási logika nem felel meg az uniós jognak. A Volkswagen azt állítja, hogy a szóban forgó szoftvernek e járműbe való telepítése IR meglegedésére szolgált, és megszüntette az eljáráshoz fűződő érdekét, amit az utóbbi vitat.

62. A kérdést előterjesztő bíróság rámutat, hogy a határozathozatalhoz azt kell meghatározni, hogy a szóban forgó szoftver az uniós jog, különösen a 715/2007 rendelet és a 692/2008 rendelet követelményeinek megfelelő műszaki megoldásnak minősül-e. A 2. jármű adásvételi szerződésének semmissé nyilvánítását, és ezáltal IR keresetét csak ebben az esetben lehet elutasítani.

63. E körülmények között a Landesgericht Eisenstadt (kismartoni regionális bíróság) úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:

- „1) Úgy kell-e értelmezni a [715/2007] rendelet 5. cikkének (1) bekezdését, hogy [e] rendelet 1. cikkének (1) bekezdése értelmében nem elfogadható a jármű olyan felszerelése, amely szerint a kipufogógáz-visszavezető szelep, tehát egy, a kibocsátásokat valószínűsíthetően befolyásoló alkatrész úgy van kialakítva, hogy az a kipufogógáz-visszavezetési szintet, tehát a visszavezetett kipufogógáz mértékét úgy szabályozza, hogy csak 15 °C és 33 °C között és csak 1000 méter magasság alatt biztosít károsanyag-szegény üzemmódot, e hőmérsékleti tartományon kívül pedig 10 °C hőmérsékletváltozás, – 1 000 méter magasság felett pedig 250 méter magasságváltozás – alatt lineárisan 0-ra csökkenti, tehát az NO_x-kibocsátások meghaladják a 715/2007 rendeletben megállapított határértéket?
- 2) Lényeges-e az első kérdés értelésének szempontjából, hogy a járműnek az első kérdésben említett felszerelésére a motor károsodástól való megóvása érdekében van szükség?
- 3) Lényeges-e továbbá a második kérdés értékelésének szempontjából, hogy a motor azon alkatrésze, amelyet a károsodástól meg kell óvni, a kipufogógáz-visszavezető szelep?
- 4) Lényeges-e az első kérdés értékelése szempontjából, hogy a járműnek az első kérdésben említett berendezését már a jármű gyártásakor beépítették-e, vagy a kipufogógáz-visszavezető szelepnak az első kérdésben említett szabályozóját a[z 1999/44], irányelv 3. cikke (2) bekezdésének értelmében kijavításként kell a járműbe építeni?”

64. IR, a Volkswagen, a német kormány és a Bizottság nyújtott be írásbeli észrevételeket. Ugyanezek a felek írásban is válaszoltak a Bíróság által feltett kérdésekre.

C. A C-145/20. sz. ügy

65. 2013. december 21-én a fogyasztó, DS megvásárolt egy Euro 5 generációs EA 189 típusú dízelmotorral ellátott, Volkswagen márkájú gépjárművet (a továbbiakban: 3. jármű) a Porsche Inter Auto GmbH & Co. KG-től, egy, a Volkswagentől független kereskedőtől. E jármű, amely EGR-szeleppel rendelkezik, a 715/2007 rendelet hatálya alá tartozik.

66. Az említett jármű részét képezte egy szoftver, amely az átkapcsolási logika alapján működteti a kipufogógáz-visszavezető rendszert. A szóban forgó járműtípus tekintetében a KBA megadta a jóváhagyását. Az „átkapcsolási logika” jelenlétét nem közölték e hatósággal. Ha ez utóbbi tudott volna az „átkapcsolási logikáról”, akkor nem adta volna meg az EK-típusjóváhagyást. Egyébiránt DS akkor is megvásárolta volna a járművet, ha tudott volna az említett rendszer jelenlétéről.

67. 2015. október 15-én a KBA az EG-FGV 25. §-a (2) bekezdésének megfelelően határozatot fogadott el, amellyel többek között kötelezte a Volkswagent, hogy biztosítsa az Euro 5 generációs EA189 típusú motoroknak a nemzeti jogi szabályozással és a hatályos uniós joggal való összhangját. 2016. december 20-i levelében a KBA arról tájékoztatta a Volkswagent, hogy megerősíti, hogy a szóban forgó szoftver alkalmas az érintett járművek megfelelőségének helyreállítására. A 3. járműhöz hasonló járműtípus EK-típusjóváhagyását ez alapján nem érvénytelenítette vagy vonta vissza.

68. 2017. február 15-én DS – amint az a KBA 2016. december 20-i levelében szerepel – telepítette a szóban forgó szoftvert a 3. járműben. E szoftverfrissítés az „átkapcsolási logikát” a hőmérsékleti tartomány alkalmazásával váltotta fel.

69. DS keresetet nyújtott be a Landesgericht Linzhez (linzi regionális bíróság, Ausztria), amelyben kérte a vételárnak a 3. jármű visszaszolgáltatása fejében történő visszafizetését, másodsorban e jármű vételárának csökkentését, harmadsorban annak megállapítását, hogy az Porsche Inter Auto és a Volkswagen felelős a 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdésének értelmében tiltott hatástalanító berendezés beépítéséből eredő károkért. 2018. december 12-i ítéletével a Landesgericht Linz (linzi regionális bíróság) elutasította DS keresetét.

70. Miután ez utóbbi fellebbezést nyújtott be, az Oberlandesgericht Linz (linzi regionális felsőbíróság, Ausztria) 2019. április 4-i ítéletével helybenhagyta ezt az ítéletet. E bíróság többek között úgy ítélte meg, hogy még ha a 3. jármű eredetileg hibás is lett volna, azt a szóban forgó szoftver orvosolta. A kipufogógáz-visszavezetési rendszer, amellyel a kipufogógáz-visszavezetés 15 °C alatti és 33 °C feletti külső hőmérséklet esetén csökken, a 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdése szerint megengedett, mivel annak használata a motor károsodás elleni védelme szempontjából indokolt.

71. DS *felülvizsgálati* kérelmet nyújtott be az Oberster Gerichtshofhoz (legfelsőbb bíróság, Ausztria), a kérdést előterjesztő bírósághoz. E bíróság előtt DS arra hivatkozott, hogy a 3. jármű hibás, mivel az „átkapcsolási logika” a 715/2007/EK rendelet 5. cikkének (2) bekezdése értelmében tiltott hatástalanító berendezésnek minősül. A szóban forgó szoftver nem orvosolta ezt a hibát. A szoftverfrissítés miatt fennáll a jövőbeli értékvesztés és a közvetett károk kockázata.

72. A Porsche Inter Auto és a Volkswagen elismerte a kérdést előterjesztő bíróság előtt, hogy a hőmérsékleti tartományok a 715/2007 rendelet 3. cikkének 10. pontja értelmében vett hatástalanító berendezésnek minősülnek. Azt állították, hogy e berendezés e rendelet 5. cikkének (2) bekezdése alapján megengedett, és ezzel az értékeléssel a KBA is egyetért.

73. A kérdést előterjesztő bíróság rámutat, hogy arról a kérdésről kell határoznia, hogy a 3. jármű hibája fennállt-e az átadás időpontjában, valamint hogy kijavították-e a hibát, továbbá hogy keletkezett-e DS-nek az érintett gépjárműgyártó által okozott kára.

74. E bíróság szerint az átkapcsolási logika a 715/2007 rendelet 3. cikkének az ugyanezen rendelet 5. cikke (1) és (2) bekezdésével összefüggésben értelmezett 10. pontja értelmében vett tiltott hatástalanító berendezésnek minősül. Mindenesetre a 3. jármű az ABGB 922. §-a értelmében azért volt hibás, mert a tiltott hatástalanító berendezést nem hozták a KBA tudomására.

75. Mivel a szóban forgó szoftvert ez utóbbi jóváhagyta, a kérdést előterjesztő bíróság mindenekelőtt azt kérdezi, hogy e jóváhagyás már önmagában az adásvétel tárgyának az ABGB 932. §-ának (1) bekezdése értelmében vett kijavítását eredményezte-e. E bíróság szerint vélelmezni kell, hogy a szokásosan tájékozott, észszerűen figyelmes és körültekintő átlagfogyasztó számára az olyan járműhöz hasonló termék esetében, amelyről tudvalevő, hogy jogszabályi előírásoknak kell megfelelnie, vélelmezni kell, hogy ezen átlagfogyasztó elvárja ezeknek az előírásoknak a betartását. Az a körülmény, hogy a járművek típusait EK-típusjóváhagyási eljárásnak kell alávetni, nem szükségszerűen zárja ki az 1999/44/EK irányelv 2. cikke (2) bekezdése d) pontjának fent kifejtett értelmezését. Ezen értelmezésből az következne, hogy a gépjármű eladójának nemcsak az ABGB 922. §-a értelmében vett, szokásosan elvárható használathoz szükséges típusjóváhagyás meglétét kellene biztosítania, hanem azt is, hogy az ne tartalmazzon tiltott tervezési elemeket.

76. Ezt követően, abban az esetben, ha a kijavításnak a szóban forgó szoftver telepítésével való megkísérlése még akkor sem járna sikerrel, hogy a KBA nem érvénytelenítette vagy vonta vissza a megadott EK-típusjóváahagyást, azt is értékelni kell, hogy a 3. jármű továbbra is rendelkezik-e a 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdése értelmében tiltott hatástalanító berendezéssel. A kérdést előterjesztő bíróság szerint a környezetvédelmi cél az e rendelet 5. cikke (2) bekezdésében szabályozott kivételek szigorú értelmezése mellett szól. Emellett nyilvánvaló, hogy az Európai Unió bizonyos részén, mint például Ausztriában, az átlaghőmérséklet évente több hónapon keresztül 15 °C-nál alacsonyabb. A külső hőmérséklet az év jelentős részében nem éri el tehát átlagban azt a hőmérsékletet, amely esetén a kipufogógáz-visszavezetés a 3. jármű típusánál teljes hatásfokkal működik. E körülmények között egy ilyen széles körben alkalmazott hatástalanító berendezés az említett rendelet 5. cikke (2) bekezdésében foglalt kivételek egyike alapján sem igazolható.

77. Végül a kérdést előterjesztő bíróság megjegyzi, hogy annak vizsgálata során, hogy az ABGB 932. §-ának (4) bekezdése értelmében vett, elállást kizáró „csekély” mértékű hiba áll-e fenn, a szerződő felek érdekeit a konkrét szerződés és az adott ügy körülményei alapján objektív módon kell mérlegelni. Márpedig az 1999/44 irányelv 3. cikke (6) bekezdésének szövege nem annyira világos, hogy *acte clair*-ről legyen szó.

78. E körülmények között az Oberster Gerichtshof (legfelsőbb bíróság) úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:

- „1) Úgy kell-e értelmezni a [1999/44] irányelv 2. cikke (2) bekezdésének d) pontját, hogy a [715/2007] rendelet hatálya alá eső jármű az azonos fajtájú áruk tekintetében szokásos minőséget és teljesítményt mutatja fel, amelyet a fogyasztó észszerűen elvárhat, ha a jármű [e] rendelet 3. cikkének 10. pontja és 5. cikkének (2) bekezdése értelmében vett tiltott hatástalanító berendezéssel van felszerelve, a jármű típusa azonban mégis érvényes EK-típusjóváahagyással rendelkezik, így a jármű közúti közlekedésben használható?
- 2) Úgy kell-e értelmezni a 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdésének a) pontját, hogy az e rendelet 3. cikkének 10. pontja értelmében vett hatástalanító berendezés, amely úgy van kialakítva, hogy a kipufogógáz-visszavezetés a laboratóriumi körülmények közötti próbaüzemen kívüli valós vezetési feltételek között csak akkor működik teljes mértékben, ha a külső hőmérséklet 15 °C és 33 °C között van, az említett rendelkezés szerint megengedhető lehet, vagy az említett kivétel már eleve nem alkalmazható a kipufogógáz-visszavezetés teljes körű működésének olyan feltételekre való korlátozása miatt, amelyek az Európai Unió bizonyos részein csak az év mintegy felében állnak fenn?
- 3) Úgy kell-e értelmezni az 1999/44 irányelv 3. cikkének (6) bekezdését, hogy a járműnek a 715/2007 rendelet 3. cikkének – az e rendelet 5. cikke (2) bekezdésével összefüggésben értelmezett – 10. pontja szerinti tiltott hatástalanító berendezéssel való felszerelésében megnyilvánuló hiba e rendelkezés értelmében akkor minősül csekély mértékűnek, ha az átvevő még e berendezés meglétének és működési módjának ismeretében is megvásárolta volna a járművet?”

79. Írásbeli észrevételeket DS, a Porsche Inter Auto, a német kormány és a Bizottság terjesztett elő. Ugyanezek a felek írásban is válaszoltak a Bíróság által feltett kérdésekre.¹⁵

¹⁵ A jelen három ügyben a Bíróság úgy határozott, hogy a koronavírus-járványhoz kapcsolódó egészségügyi kockázatok miatt tárgyalás tartása nélkül hoz határozatot.

IV. Elemzés

80. A kérdést előterjesztő bíróságok által előterjesztett kérdések egyrészt a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról szóló 715/2007 rendelet,¹⁶ másrészt pedig az 1999/44 irányelv értelmezésére vonatkoznak, amely a belső piac keretében a fogyasztóvédelem egységes minimális szintjének biztosítására irányul.

A. A C-128/20. sz. ügyben előterjesztett első és harmadik kérdésről, a C-134/20. sz. ügyben előterjesztett első kérdésről, valamint a C-145/20. sz. ügyben előterjesztett második kérdés első részéről

81. A C-128/20. sz. ügyben előterjesztett első és harmadik kérdéssel, a C-134/20. sz. ügyben előterjesztett első kérdéssel, valamint a C-145/20. sz. ügyben előterjesztett második kérdés első részével – amelyeket célszerű együttesen vizsgálni – a kérdést előterjesztő bíróságok lényegében azt kérdezik, hogy a 715/2007 rendelet 3. cikkének az e rendelet 5. cikke (1) bekezdésével összefüggésben értelmezett 10. pontját úgy kell-e értelmezni, hogy „hatástalanító berendezésnek” minősül az olyan berendezés, amely valamely gépjármű valós vezetési feltételei között csak akkor biztosítja a kipufogógáz-visszavezetés teljes körű működését, ha a külső hőmérséklet 15 °C és 33 °C között van, és a közlekedési magasság nem haladja meg az 1000 métert, míg e tartományon kívül 10 °C hőmérséklet-változás esetén, 1000 méter felett pedig 250 méter magasságváltozás alatt a kipufogógáz-visszavezetés szintjét lineárisan 0-ra csökkentik, aminek következtében az NOx-kibocsátások meghaladják az említett rendeletben megállapított határértéket.

82. E tekintetben meg kell jegyezni, hogy a 715/2007 rendelet 3. cikkének 10. pontja a „hatástalanító berendezést” úgy határozza meg, mint bármely olyan tervezési elem, amely érzékeli a hőmérsékletet, a járműsebességét, a motor fordulatszámát (a percenkénti fordulatszámot), a sebességfokozatot, a kipufogó- és szívócsővezetékben keletkező vákuumot vagy bármely más paramétert a kibocsátást szabályozó rendszer bármely részének működésbe hozása, működésének modulálása, késleltetése vagy kikapcsolása céljából, és amely bizonyos, a jármű szokásos körülmények közötti üzemeltetése, és használata során észszerűen várható feltételek mellett csökkenti a kibocsátást szabályozó rendszer hatásfokát.

83. Az X ítéletben a Bíróság első alkalommal foglalt állást e rendelkezés értelmezésével kapcsolatban. Az ezen ítélet alapjául szolgáló ügy EGR-szeleppel ellátott motorral és olyan szoftverrel felszerelt járművekre vonatkozott, amelyek képesek érzékelni a járműveknek az NEDC keretében a szennyezőanyag-kibocsátásra vonatkozó jóváhagyási szakaszát.¹⁷ Ebben az ítéletben a Bíróság megállapította, hogy az említett rendelkezés értelmében „tervezési elemnek” minősül a motorvezérlő számítógépbe beépített vagy arra kiható szoftver, amennyiben hatással van a kibocsátást szabályozó rendszer működésére, és csökkenti annak hatásfokát.¹⁸ Ugyanebben az ítéletben a Bíróság megállapította, hogy egyaránt az e rendelkezés értelmében vett „kibocsátást szabályozó rendszer” fogalma alá tartozik a „kipufogógáz utólagos kezeléséből” álló, a kibocsátást utólagosan, azaz a keletkezését követően csökkentő technológia és stratégia, valamint a kibocsátást a kipufogógáz-visszavezető rendszerhez hasonlóan előre, azaz a keletkezése során csökkentő a technológia és stratégia.¹⁹ Az X ítéletből kitűnik, hogy a 715/2007 rendelet

¹⁶ A gépjárművek típusjóváhagyására vonatkozó szabályozási keret általános bemutatása vonatkozásában lásd: Sharpston főtanácsnok CLCV és társai (Hatástalanító berendezés dízelmotorokhoz) ügyre vonatkozó indítványa (C-693/18, EU:C:2020:323, 45–54. pont).

¹⁷ Lásd: X ítélet, 27. és 31. pont.

¹⁸ Lásd: X ítélet, 68. pont.

¹⁹ Lásd: X ítélet, 90. pont.

3. cikkének 10. pontja értelmében vett „hatástalanító berendezés” olyan berendezés, amely érzékeli az e rendelet által előírt jóváhagyási eljárások lefolytatásához kapcsolódó valamennyi paramétert annak érdekében, hogy a jóváhagyási eljárások során javuljon a kibocsátást szabályozó rendszer teljesítménye, és így a jármű megkapja a jóváhagyást, még abban az esetben is az e rendelkezés értelmében vett „hatástalanító berendezésnek” minősül, ha ilyen teljesítményjavulás a jármű rendes üzemeltetési feltételei között is pontosan megfigyelhető.²⁰ A Bíróság hozzátette, hogy egy ilyen berendezés nem tarthat az ilyen berendezésekre vonatkozó tilalom alóli, a motor károsodás vagy baleset elleni védelmére és a jármű biztonságos üzemeltetésére vonatkozóan e rendelet 5. cikke (2) bekezdése a) pontjában megfogalmazott kivétel hatálya alá.²¹

84. A jelen ügyek az ezen ítélet alapjául szolgáló ügy fejleményei, mivel az EK-típusjóváhagyás keretében olyan Euro 5 generációs járművekre vonatkoznak, amelyeket EGR-szeleppel és a szennyezőanyag-kibocsátást csökkentő rendszer működésére hatással lévő és annak hatékonyságát mérséklő szoftverrel láttak el. Ez a szoftver ugyanis meghatározta azt a hőmérsékleti tartományt, amely alapján a kipufogógáz visszavezetése a kérdést előterjesztő bíróságok szerint csak akkor működik teljes mértékben, ha a külső hőmérséklet 15 °C és 33 °C között van, és a közlekedési magasság nem haladja meg az 1000 métert. E tartományon kívül a kipufogógáz-visszavezetési szintet lineárisan 0-ra csökkentik, ami adott esetben a jelen esetben a 715/2007 rendelet I. mellékletének 1. táblázatában meghatározott NO_x-kibocsátási határértékek túllépéséhez vezet.

85. Az Auto Krainer és a Volkswagen a C-128/20. és C-134/20. sz. ügyekben benyújtott írásbeli észrevételeiben azt állítja, hogy a szóban forgó szoftver működése szerint a kipufogógáz-visszavezetési szint csökkentését irányozzák elő, ha a beszívott levegő hőmérséklete nem éri el 15 °C-ot, mivel ez a hőmérséklet a környezeti hőmérsékletet átlagosan 5 °C-kal meghaladó technikai paraméter. Következésképpen a kipufogógázok teljes mértékben visszavezetésre kerülnek, amennyiben a környezeti hőmérséklet eléri vagy meghaladja a 10 °C-ot, ami megfelel a németországi éves átlaghőmérsékletnek, azaz 10,4 °C-nak.

86. E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy az EUMSZ 267. cikkben említett eljárás keretében, amely a nemzeti bíróságok és a Bíróság feladatainak világos szétválasztásán alapul, az alapügy tényállásának a megállapítása és megítélése, valamint a nemzeti jog értelmezése és alkalmazása kizárólag a nemzeti bíróság hatáskörébe tartozik²². Ezért a jelen ügyben a Bíróságot köti a tényállásnak a kérdést előterjesztő bíróságok általi – egyébként egybehangzó – megállapítása és értékelése, így azokat az Auto Krainer és a Volkswagen a jelen előzetes döntéshozatal iránti kérelmek keretében nem kérdőjelezheti meg. Következésképpen arra a hőmérsékleti tartományra hivatkozom, amelyet a kérdést előterjesztő bíróságok határoztak meg.²³

87. A Bíróság által az X ítéletben kifejtett megfontolásokra tekintettel a szóban forgó szoftvert a 715/2007 rendelet 3. cikkének 10. pontja értelmében vett „tervezési elemnek” kell tekinteni, és az alkalmazott technológia, a jelen esetben az EGR-szelep, az e rendelkezés értelmében vett „kibocsátást szabályozó rendszer” fogalma alá tartozik.²⁴ Egyébiránt ez a szoftver érzékeli a levegő hőmérsékletét, valamint egy másik paramétert, nevezetesen a közlekedési magasságot, az említett rendelkezés értelmében vett „a kibocsátást szabályozó rendszer bármely részének működésbe hozása, működésének modulálása, késleltetése vagy kikapcsolása céljából”.

²⁰ Lásd: X ítélet, 102. pont.

²¹ Lásd: X ítélet, 115. pont.

²² 2021. április 29-i Bank BPH ítélet (C-19/20, EU:C:2021:341, 37. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

²³ Lásd: a jelen indítvány 47. pontja.

²⁴ Lásd: a jelen indítvány 83. pontja.

88. Ennélfogva annak meghatározása érdekében, hogy a 715/2007 rendelet 3. cikkének 10. pontjában szereplő fogalom meghatározásra tekintettel a szóban forgó szoftver „hatástalanító berendezésnek” minősül-e, meg kell vizsgálni, hogy a szennyezőanyag-kibocsátást szabályozó rendszer hatékonyságának csökkentése „bizonyos, a jármű szokásos körülmények közötti üzemeltetése és használata során észszerűen várható feltételek mellett” következik-e be.

89. Kérdéseikben a kérdést előterjesztő bíróságok nem a 715/2007 rendelet 3. cikkének 10. pontjára hivatkoznak, hanem e rendelet 5. cikkének (1) bekezdésére, amely szerint a gyártó köteles olyan felszereléssel ellátni a járművet, hogy a kibocsátásokat valószínűsíthetően befolyásoló alkatrészek [helyesen: összetevők] tervezése, kialakítása és összeállítása lehetővé tegye a jármű számára „a rendes használat során” az e rendeletnek és végrehajtási intézkedéseinek való megfelelést. E tekintetben számomra egyértelműnek tűnik, hogy ez a két rendelkezés kiegészíti egymást, és ugyanazt az elgondolást fejezi ki, vagyis azt, hogy a gépjárművek típusjóváhagyására vonatkozó közös műszaki követelmények teljesülésének ellenőrzése érdekében a szóban forgó szoftvernek az érintett járművek „rendes használata” során való működésére kell utalni.²⁵

90. A 715/2007 rendelet rendelkezései nem határozzák meg a „rendes használat” fogalmát. Ilyen esetben az uniós jog egységes alkalmazásának követelményéből és az egyenlőség elvéből egyaránt az következik, hogy a jelentésének és hatályának meghatározása érdekében a tagállami jogokra kifejezett utalást nem tartalmazó uniós jogi rendelkezést az egész Unióban általában önállóan és egységesen kell értelmezni, figyelembe véve nemcsak azok kifejezéseit, hanem e rendelkezések összefüggéseit és a kérdéses szabályozás célját is²⁶.

91. Ezzel összefüggésben a C-128/20. és a C-134/20. sz. ügyben benyújtott írásbeli észrevételeikben az Auto Krainer és a Volkswagen arra hivatkozik, hogy a szennyező anyagok határértékeinek betartását kizárólag az alapügy tényállásának időpontjában hatályos NEDC²⁷ keretében kell meghatározni.²⁸

92. Ezzel az állásponttal nem értek egyet. Véleményem szerint a 715/2007 rendelet 3. cikke 10. pontjának szövegéből, e rendelkezés összefüggéseiből és az e rendelet által követett célkitűzésből egyértelműen kitűnik, hogy a „rendes használat” nem az NEDC által előírt feltételekre, hanem a tényleges vezetési feltételekre utal.²⁹

93. Ugyanis, először is, a 715/2007 rendelet 3. cikkének az e rendelet 5. cikkének (1) bekezdésével összefüggésben értelmezett 10. pontja nem kizárólag a jóváhagyási eljárás során mért szennyezőanyag-kibocsátásra utal. Az X ítélet ugyanebben az értelemben megállapította, hogy „a járművek rendes üzemeltetési feltételei kivételesen [...] megfelelhetnek a jóváhagyási eljárások során alkalmazott vezetési feltételeknek”, és hogy „a járművek rendes üzemeltetési feltételei

²⁵ Hasonlóképpen, a 715/2007 rendelet 4. cikke (2) bekezdésének második albekezdése kimondja, hogy „a gyártó műszaki intézkedéseinek biztosítaniuk kell, hogy e rendelet értelmében, a kipufogócsőnél és a párologással keletkező szennyező anyag kibocsátást, *a jármű rendes üzemeltetési feltételek szerinti normál élettartama folyamán* hatékonyan korlátozzák” (kiemelés tőlem).

²⁶ Lásd: 2021. április 29-i X (Európai elfogatóparancs – ne bis in idem) ítélet (C-665/20 PPU, EU:C:2021:339, 69. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

²⁷ Az NEDC-tesztet laboratóriumban végzik, és négy városi ciklus ismétléséből áll, amelyeket egy városon kívüli ciklus követ. Megjegyzem, hogy az Egyesült Nemzetek Szervezete Európai Gazdasági Bizottságának (ENSZ-EGB) az Egységes rendelkezések járművek jóváhagyására vonatkozóan a kibocsátott szennyezőanyagok tekintetében a motor üzemanyagigénye szerint című, 83. sz. előírásának (HL 2006. L 375., 242. o.) az I. típusú vizsgálat című 4. melléklete 6.1.1. pontjának értelmében „[a] vizsgálat alatt a vizsgálati helyiség hőmérsékletét [...] (20–30 °C) között kell tartani”.

²⁸ Amint arra a 2017/1151 rendelet (1)–(3) preambulumbekzdése rámutat, az NEDC helyébe a WLTP vizsgálati folyamat (a könnyűgépjárművekre vonatkozó, világszinten harmonizált vizsgálati eljárás) lépett.

²⁹ Ebben az értelemben a német kormány írásbeli észrevételeiben hangsúlyozza, hogy az európai típusjóváhagyással megbízott hatóságok jelenlegi egyhangú véleménye szerint „szokásos működési és használati feltételek” alatt az Európában szokásosan fennálló tényleges feltételeket kell érteni.

között az NOx-kibocsátás csökkentésére irányuló célt rendszerint nem sikerül elérni”³⁰. Következésképpen ez az ítélet kifejezetten különbséget tett a típus-jóváhagyási eljárások során alkalmazott feltételek és a „rendes üzemeltetési feltételek” között, és ez utóbbiakat a szennyezőanyag-kibocsátás értékelése során viszonyítási alapként vette figyelembe.

94. Másodszor, kétségtelen, hogy a 715/2007 rendelet (17) preambulumbekzdése értelmében „[s]zabványosítani kell a járművek üzemanyag-fogyasztásának és szén-dioxid-kibocsátásának mérési módszerét, hogy a tagállamok közötti kereskedelmet technikai akadályok ne gátolhassák”. Ugyanakkor a jóváhagyási eljárások során alkalmazott feltételek az NEDC tekintetében nem lehetnek egyenértékűek a tényleges vezetési feltételekkel.³¹ Ebben az értelemben a 2016/427 rendelet (2) preambulumbekzdése kimondja, hogy „az Euro 5/6 besorolású gépjárművek valós közúti közlekedéséből eredő kibocsátások lényegesen meghaladják a kötelező érvényű új európai menetciklus alapján mért értékeket, különösen a dízel üzemű gépjárművek NOx-kibocsátása esetében.” Ez a helyzet 692/2008 rendeletnek a 2016/427 rendeletben történő módosításához vezetett, amely azt a célt szolgálta, hogy bevezessék a „a gépjármű szokásos használati körülmények között keletkező kibocsátásaként”³² meghatározott „valós vezetési feltételek melletti kibocsátás (RDE)” kifejezést.³³

95. Harmadszor, azt az értelmezést, amely szerint az NEDC által előírt feltételek helyett a tényleges vezetési feltételekre kell hivatkozni, megerősíti a 715/2007 rendelet által követett célkitűzés, amely a környezet magas szintű védelmének biztosítására irányul.³⁴ Így biztosítani kell az NOx-kibocsátás hatékony korlátozását.

96. A jelen ügyben, amint az a jelen indítvány 84. pontjában megállapításra került, a szóban forgó szoftver arra szolgál, hogy a kipufogógáz visszavezetése csak akkor működjön teljes mértékben, ha a külső hőmérséklet 15 °C és 33 °C között van, és a közlekedési magasság nem haladja meg az 1000 métert. Mivel az NOx-kibocsátást valós vezetési körülmények között kell mérni, tekinthető-e úgy, hogy ez a hőmérsékleti tartomány jellemző az európai járművezetési feltételekre?

97. Úgy gondolom, hogy nem. Észak- és Dél-Európa között jelentős éghajlati különbségek vannak. Ugyanakkor a 15 °C-os minimális hőmérséklet nem áll összhangban az Európában esetlegesen fennálló átlagos éghajlati feltételekkel. Hasonlóképpen, az Unió domborzata korántsem egységes.

98. Ebben az értelemben a C-128/20. sz. ügyben a kérdést előterjesztő bíróság hangsúlyozza, hogy Ausztriában és Németországban (az Unió földrajzi középpontjában található tagállamokban) a környezeti hőmérséklet az év nagy részében 15 °C alatt van, és az országok domborzata miatt a gépjárművek gyakran járnak 1000 méteren fekvő területeken.³⁵ E bíróság ebből arra következtet a harmadik kérdésében, hogy a hőmérsékleti tartományon alapuló kipufogógáz-stratégia Európában, különösen Ausztriában az év nagy részében nem működik teljes mértékben. A kérdést előterjesztő bíróság ugyanezt állapította meg a C-134/20. sz. ügyben.

³⁰ Lásd: a X-ítélet 101. pontja.

³¹ A típusjóváhagyási eljárás keretében és a közúti forgalomban mért NOx-kibocsátások közötti eltérésekről lásd: az Európai Számvevőszék „Az Európai Unió válasza az ún. dízelbotrányra” című, 2019. februári tájékoztató dokumentuma, 15. o.

³² Lásd: a 2016/427 rendelet (4) preambulumbekzdése. Az RDE-vizsgálati eljárás a Németország és Magyarország kontra Bizottság és Bizottság kontra Ville de Paris és társai egyesített ügyek (C-177/19 P–C-179/19 P). tárgyat képezi. Bobek főtanácsnok ezen ügyekre vonatkozó indítványát 2021. június 10-én (EU:C:2021:476) ismertette.

³³ Lásd: a 2016/427 rendelet 1. cikkének 1. pontja.

³⁴ Lásd: az X ítélet, 86. pontja.

³⁵ E tekintetben megjegyzem, hogy Ausztria átlagos magassága körülbelül 900 méter.

99. A C-145/20. sz. ügyben kérdést előterjesztő bíróság rámutat, hogy Bécsben (Ausztria) 2018-ban tizenkettőből hat hónapban az átlaghőmérséklet kevesebb mint 15 °C volt. Egyébiránt Bécs városának az e bíróság által hivatkozott hivatalos statisztikái azt mutatják, hogy ebben a városban az átlaghőmérséklet 2017-ben 11,6 °C, 2018-ban és 2019-ben 12,4 °C volt.³⁶

100. Megjegyzem azt is, hogy a hivatalos adatok szerint a németországi átlaghőmérséklet 2017-ben 9,6 °C, 2018-ban 10,4 °C, a 2019. év során pedig 10,2 °C volt.³⁷ Ami az Unió közép-szű részében található más államokat illeti, az éves átlaghőmérséklet Franciaországban 2017-ben 13,4 °C, 2018-ban 13,9 °C, 2019-ben pedig 13,7 °C volt.³⁸ Ami a lengyelországi éves átlaghőmérsékletet illeti, 2017-ben 9 °C, 2018-ban 9,8 °C, 2019-ben pedig 10,2 °C volt.³⁹ E különböző hőmérsékletek jóval alacsonyabbak 15 °C-nál, a hőmérsékleti tartományban alacsony értékeknek számítanak.

101. Hozzá kell tenni, hogy a 715/2007 rendelet végrehajtási szabályainak megállapításáról szóló 2017/1151 rendelet „Valós vezetési feltételek melletti kibocsátások ellenőrzése” című IIIA. melléklete 4.1. pontjában kimondta, hogy „az RDE-teljesítményt a szokásos vezetési módok, a szokásos körülmények és a szokásos hasznos terhelés mellett közúton üzemeltetett járművek vizsgálatával kell igazolni”, valamint hogy az „RDE-vizsgálatnak reprezentatívnek kell lennie a járművek valós útvonalakon és szokásos terheléssel való üzemeltetése tekintetében”. E melléklet 5.2. pontja határozza meg a valós vezetési feltételek melletti kibocsátások ellenőrzésének e vizsgálatban előírt környezeti feltételeit.

102. Még ha a 2017/1151 rendelet az alapjogvitáknál későbbi is, és időbeli hatálya okán nem alkalmazandó azokra, a jelen ügyek tekintetében hivatkozási alpnak minősül, amennyiben a valós vezetési feltételek realisabb értékelésére irányul. Márpedig a viszonyítási alpnként figyelembe vett hőmérséklet-struktúra sokkal nagyobb terjedelmű, mint amelyet a hőmérsékleti tartomány határoz meg. Többek között az e rendelet IIIA. mellékletének 5.2.4. pontjában a „mérésékelt hőmérsékleti feltételek” tekintetében figyelembe vett minimális hőmérséklet 0°C, amely elég messze esik a hőmérsékleti tartományban szereplő 15°C-tól. Egyébiránt az e melléklet 5.2.3 pontjában említett „Kiterjesztett magassági feltételek” 700 méternél nagyobb, de legfeljebb 1300 méteres tengerszint feletti magasságnak felelnek meg.⁴⁰

103. A fentiekre tekintettel úgy vélem, hogy a hőmérsékleti tartomány keretében alkalmazott hőmérsékleti- és magassági értékek az uniós gépjárművek esetében nem minősülnek a 715/2007 rendelet 5. cikkének (1) bekezdése értelmében vett „rendes használatnak”. Másként fogalmazva, a szóban forgó szoftver „a jármű szokásos körülmények közötti üzemeltetése és használata során

³⁶ <https://www.wien.gv.at/statistik/lebensraum/tabellen/temperatur-zr.html>.

³⁷ A Deutscher Wetterdienst Németország meteorológiai szolgálata. Lásd: https://www.dwd.de/DE/presse/pressemitteilungen/DE/2017/20171229_deutschlandwetter_jahr2017_news.html#:~:text=Mit%209%2C6%20Grad%20Celsius,Abweichung%20%2B0%2C7%20Grad;https://www.dwd.de/DE/presse/pressemitteilungen/DE/2018/20181228_deutschlandwetter_jahr2018_news.html#:~:text=Die%20Temperatur%20lag%20im%20Jahr,den%20w%C3%A4rmsten%20Regionen%20in%20Deutschland;https://www.dwd.de/DE/presse/pressemitteilungen/DE/2019/20191230_deutschlandwetter_jahr2019.pdf?__blob=publicationFile&v=3.

³⁸ A Météo-France Franciaország hivatalos meteorológiai és éghajlatkutatási szolgálata. Lásd: <http://www.meteofrance.fr/climat-passe-et-futur/bilans-climatiques/bilan-2017/bilan-climatique-de-l-annee-2017;http://www.meteofrance.fr/climat-passe-et-futur/bilans-climatiques/bilan-2018/bilan-climatique-de-l-annee-2018;http://www.meteofrance.fr/climat-passe-et-futur/bilans-climatiques/bilan-2019/bilan-climatique-de-l-annee-2019>.

³⁹ Az IMGW Lengyelország meteorológiai és vízgazdálkodási intézete. Lásd: <https://www.imgw.pl/sites/default/files/2021-04/imgw-pib-klimat-polski-2020-opracowanie-final-pojedyncze-min.pdf> (12. o.).

⁴⁰ A 2017/1151 rendelet IIIA. mellékletének 9.5 pontja értelmében „[h]a egy adott időszakon belül a környezeti feltételek az 5.2. pont alapján kiterjesztettnek minősülnek, akkor ezen időszaknak a 4. függelék szerint kiszámított szennyezőanyag-kibocsátásait el kell osztani 1,6-del, mielőtt a kibocsátások e melléklet szerinti megfelelőségének értékelésére sor kerülne”.

észszerűen várható feltételek mellett” csökkenti a kibocsátást szabályozó rendszer hatásfokát, ami azzal a következménnyel jár, hogy az az e rendelet 3. cikkének 10. pontja értelmében vett „hatástalanító berendezésnek” minősül.⁴¹

104. E körülmények között azt javaslom, hogy a Bíróság a C-128/20. sz. ügyben előterjesztett első és harmadik kérdésre, a C-134/20. sz. ügyben előterjesztett első kérdésre, valamint a C-145/20. sz. ügyben szereplő második kérdés első részére azt a választ adja, hogy a 715/2007 rendelet 3. cikkének e rendelet 5. cikke (1) bekezdésével összefüggésben értelmezett 10. pontját úgy kell értelmezni, hogy „hatástalanító berendezésnek” minősül az olyan berendezés, amely egy gépjármű valós vezetési feltételei között csak akkor biztosítja a kipufogógáz-visszavezetés teljes körű működését, ha a külső hőmérséklet 15 °C és 33 °C között van, és a közlekedési magasság nem haladja meg az 1000 métert, míg e tartományon kívül 10 °C hőmérsékletváltozás, 1000 méter felett pedig 250 méter magasságváltozás alatt a kipufogógáz-visszavezetés szintjét lineárisan 0-ra csökkentik, aminek következtében az NO_x-kibocsátások meghaladják az említett rendeletben megállapított határértéket.

B. A C-128/20. sz. ügyben előterjesztett második kérdésről, a C-134/20. sz. ügyben előterjesztett második és harmadik kérdésről, valamint a C-145/20. sz. ügyben előterjesztett második kérdés második részéről

105. A C-128/20. sz. ügyben előterjesztett második és harmadik kérdéssel a C-134/20. sz. ügyben előterjesztett második és harmadik kérdéssel, valamint a C-145/20. sz. ügyben előterjesztett második kérdés második részével, amelyeket célszerű együttesen vizsgálni, a kérdést előterjesztő bíróságok lényegében arra várnak választ, hogy a 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdésének a) pontját úgy kell-e értelmezni, hogy az olyan hatástalanító berendezés, amely csak akkor biztosítja a kipufogógáz-visszavezetés teljes körű működését, ha a külső hőmérséklet 15 °C és 33 °C között van, és a közlekedési magasság nem haladja meg az 1000 métert, az ilyen berendezésekre vonatkozó tilalom alóli, a motor károsodás vagy baleset elleni védelmére és a jármű biztonságos üzemeltetésére vonatkozóan e rendelkezésben megfogalmazott kivétel hatálya alá tartozik-e, ha ez a berendezés elsősorban az EGR-szelephez, a kipufogógáz-visszavezető hűtőhöz és a dízelrészecske-szűrőhöz hasonló alkatrészek kímélését szolgálja.

106. A 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdése értelmében tilos a kibocsátáscsökkentő berendezések hatásfokát csökkentő hatástalanító berendezések használata. E tilalom alól azonban van három kivétel,⁴² amelyek közül az egyik e rendelkezés a) pontjában szerepel: a tilalom nem vonatkozik arra az esetre, amikor „a berendezés használata a motor sérülés [helyesen: károsodás] vagy baleset elleni védelme és a jármű biztonságos üzemeltetése szempontjából indokolt.”⁴³

⁴¹ Írásbeli észrevételeiben a német kormány hangsúlyozza, hogy egy olyan hatástalanító berendezés, amelyet úgy alakítottak ki, hogy a kipufogógáz-visszavezetés szintje 100%-ban csak 15 és 33 °C közötti hőmérsékleti tartományban működik, a műszaki fejlődés jelenlegi állása szerint nem elfogadható, mivel ez a tartomány egyértelműen magasabb, mint a németországi éves átlaghőmérséklet, és hogy műszaki szempontból lehetséges az említett tartomány olyan módosítása, amely többek között e tartomány – különösen lefelé történő – kibővítését teszi lehetővé. E kormány hozzászól, hogy az elmúlt évek vonatkozásában a típusjávahagyásért felelős hatóság olyan határozatára van szükség, amely eseti alapon, egy adott járműtípusra vonatkozik, és amelyben figyelembe kell venni a szóban forgó motor jellegzetességeit.

⁴² A 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdésének b) és c) pontjában előírt két másik kivétel nem alkalmazandó az alapügyekben.

⁴³ Az „és” kötőszó használata miatt e rendelkezést úgy értelmezem, hogy az előírt feltételek kumulatívak. Így a „gépjármű biztonságos üzemeltetése” kritérium nem független a „károsodás” vagy egy „baleset” bekövetkezésétől, és ez utóbbiak egyikének mindenképpen jelen kell lennie.

107. E szövegre tekintettel és a kérdést előterjesztő bíróság által a C-134/20. sz. ügyben feltett második kérdésre válaszolva úgy vélem, hogy az a kérdés, hogy az alapügyben szóban forgó hatástalanító berendezés szükséges-e a motor károsodással szembeni védelméhez és a jármű biztonságos üzemeltetéséhez, hatással van e berendezés megengedhető jellegének értékelésére. Véleményem szerint ugyanis a 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdésének a) pontja alapján még egy olyan berendezés is engedélyezhető, amely csökkenti a szennyezőanyag-kibocsátást szabályozó rendszerek hatékonyságát, ha teljesülnek az e rendelkezésben előírt feltételek.

108. Ezt a rendelkezést is az X ítéletben értelmezte első alkalommal a Bíróság. E tekintetben a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata szerint a károsodás és a „baleset” fogalmát sem a 715/2007 rendelet 5. cikke, sem az említett rendelet más cikkei nem határozzák meg, és hogy ezen meghatározások hiányában a kifejezések jelentését és tartalmát a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata szerint az általános nyelvhasználatban elfogadott szokásos értelmük alapján kell meghatározni, figyelembe véve azon szövegkörnyezetet, amelyben a kifejezéseket használják, és azon szabályozás célkitűzéseit, amelynek részét képezik⁴⁴. A Bíróság megállapította, hogy az általános nyelvhasználatban elfogadott szokásos jelentésében a „baleset” kifejezés olyan váratlan és hirtelen eseményre utal, amely károsodást vagy veszélyt – például sérülést vagy halált – idéz elő,⁴⁵ és hogy a „károsodás” kifejezés olyan kárra utal, amely általában erőszakos vagy hirtelen okból következik be.⁴⁶ Következésképpen igazolható az a hatástalanító berendezés, amely csökkenti a kibocsátást szabályozó rendszer hatásfokát, amennyiben az említett rendelet 5. cikke (2) bekezdésének a) pontja értelmében lehetővé teszi a motor váratlan és rendkívüli károkkal szembeni védelmét⁴⁷. Márpedig a motor szennyeződése és kopása nem tekinthető e rendelkezés értelmében „balesetnek” vagy „károsodásnak”, mivel ezek az események főszabály szerint a jármű rendes működésének előre látható velejárói⁴⁸. Kizárólag a jármű vezetése során bekövetkező konkrét veszélyhelyzetet előidéző károsodás közvetlen kockázata igazolhatja a hatástalanító berendezés használatát⁴⁹. A Bíróság arra a következtetésre jutott, hogy a 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdésének a) pontját úgy kell értelmezni, hogy az olyan hatástalanító berendezés, amely a jóváhagyási eljárások folyamán a rendes üzemeltetési feltételek során szisztematikusan javítja a járművek kibocsátást szabályozó rendszerének teljesítményét, abban az esetben sem tartozhat az ilyen berendezésekre vonatkozó tilalom alóli, a motor károsodás vagy baleset elleni védelmére és a jármű biztonságos üzemeltetésére vonatkozóan e rendelkezésben megfogalmazott kivétel hatálya alá, ha ez a berendezés segít megakadályozni a motor kopását, illetve szennyeződését.⁵⁰

109. Írásbeli észrevételeiben az Auto Krainer, a Volkswagen, a Porsche Inter Auto és a német kormány kétféle érvre hivatkozva előadja, hogy nem ért egyet a Bíróság által elfogadott ezen értelmezéssel.⁵¹

⁴⁴ X ítélet, 106. és 107. pont.

⁴⁵ X ítélet, 108. pont. A 2019. december 19-i Niki Luftfahrt ítéletben (C-532/18, EU:C:2019:1127, 35. pont) a Bíróság a fentiekkel összhangban úgy ítélte meg, hogy a „baleset” fogalmát a szokásos értelemben úgy kell érteni, hogy az egy „előre nem látható, az akarattól független, kárt okozó esemény”. Lásd még: 2021. május 12-i Altenrhein Luftfahrt ítélet (C-70/20, EU:C:2021:379, 33. pont).

⁴⁶ X ítélet, 108. pont.

⁴⁷ X ítélet, 109. pont.

⁴⁸ X ítélet, 110. pont.

⁴⁹ X ítélet, 114. pont.

⁵⁰ X ítélet, 115. pont.

⁵¹ Az X ítéletet a jelen ügyekben az írásbeli szakasz befejezését követően hirdették ki. Sharpston főtanácsnok X ügyre vonatkozó indítványára azonban a beavatkozók észrevételeket tehettek. Ez utóbbiaknak többek között a Bíróság által feltett, írásban megválaszolandó kérdések keretében az X ítéletből a jelen ügyekben levonandó következtetésekre vonatkozóan kellett választ adniuk.

110. Egyrészt, jogi szempontból e beavatkozók lényegében azt állítják, hogy egyértelműbben meg kell különböztetni egymástól a 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdésének a) pontja értelmében vett „baleset” és „károsodás” fogalmát. Bár a „baleset” kifejezést ténylegesen váratlan és hirtelen eseményként kell értelmezni, ezzel szemben a „kár” nem feltétlenül előre nem látható és hirtelen módon következik be, mivel az olyan halmozott hatásokat követően is előfordulhat, amelyek idővel a jármű rendes élettartama alatt és szokásos használati körülmények között károsíthatják a motort, anélkül hogy azt az időnként elvégzett karbantartási munkálatokkal szakszerűen ki lehetne küszöbölni.

111. Másrészt technikai szempontból a biztonság hiánya az EGR-szelepből eredhet, amelyet az üzemanyag tökéletlen égése során keletkezett NOx-kibocsátás ellenőrzésére és csökkentésére használnak.⁵² Túl magas vagy túl alacsony külső hőmérséklet esetén, vagyis akkor, amikor az összetevőket nem a működési feltételeiken belül használják fel, a kipufogógáz visszavezetése során „lakkozásnak” vagy „szennyeződésnek” minősített túlzott lerakódás vagy kondenzáció alakulhat ki, ami az EGR-szelep beállításának olyan hibáihoz vezethet, mint annak elzáródása, vagy bizonyos nyitott helyzetben való tartós rögzülése.⁵³ Ez a helyzet károsíthatja a motort vagy annak egyes összetevőit, anélkül hogy előreláthatóan meghatározható lenne, hogy az EGR-szelep mikor és milyen módon és mértékben hibásodik meg – mivel ez a vezetés módjától és a külső feltételektől függ –, és anélkül, hogy a rendszeres és megfelelő karbantartásokkal minden esetben megakadályozható lenne a fokozatos károsodás. Ebből az következik, hogy az érintett jármű biztonságos üzemelését súlyosan és jelentős mértékben befolyásolja, például amikor egy másik jármű előzésekor hirtelen és nagymértékű teljesítménycsökkenés következik be. A részecskeszűrő kiegészítése jelentős mennyiségű kipufogógáznak az égéstérbe történő visszajuttatása miatt is bekövetkezhet, amely a motor vagy akár a jármű kigyulladását okozhatja.

112. Mivel ezek az érvek a gépjármű biztonságosságára vonatkoznak, fontosnak tartom azokat figyelmesen megvizsgálni, és ellenőrizni, hogy mennyiben igazolhatják a szóban forgó szoftver formájában megjelenő hatástalanító berendezést.

113. E tekintetben először is megjegyzem, hogy a 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdésének a) pontja értelmében vett „károsodás” kifejezés meghatározása érdekében a Bíróság Sharpston főtanácsnoknak az X-ítélet alapjául szolgáló ügyre vonatkozó indítványára hivatkozott.⁵⁴ A főtanácsnok szerint e kifejezés a *Le Petit Robert* szótár meghatározása értelmében olyan kárra utal, amely általában erőszakos vagy hirtelen okból következik be, és az e rendelet angol változatában használt „damage” kifejezés nem ellenétes e jelentéssel.⁵⁵

114. A magam részéről hozzáteszem, hogy a francia Akadémia szótára a „károsodást” a következőképpen határozza meg: „baleset vagy károkozásra irányuló szándék eredményeként bekövetkező kár, minőségromlás vagy pusztulás”⁵⁶. Így e meghatározás kapcsolatot teremt „károsodás” és „baleset” között, mivel az alapügyekben a károkozásra irányuló szándék nem áll fenn. A *Collins English Dictionary* a következő meghatározást tartalmazza: „Damage is physical

⁵² Amint azt a kérdést előterjesztő bíróság a C-134/20. sz. ügyben megjegyzi, az EGR-szelep a kipufogógázt a motor kivezetéséből a motor szívó traktusába vezeti vissza a friss levegő egy részének helyettesítése céljából, ez csökkenti a hőmérsékletet, és lelassítja az égés folyamatát, ami az NOx-kibocsátás csökkenését vonja maga után. Egyébiránt a kipufogógáz-visszavezető hűtő feladata az elégetett gáz lehűtése (az EGR-szelep működése vonatkozásában lásd: X ítélet, 33. pont).

⁵³ A német kormány megjegyzi, hogy a legkorszerűbb Euro 6 generációs dízelmotorokat illetően a hőmérsékleti tartományok jelentéktelen szerepet játszanak a beérkező levegőt felmelegítő berendezések használata miatt, az EGR-rendszerre azonban továbbra is szükség van szélsőséges külső hőmérsékletek, például -10 °C esetén.

⁵⁴ A CLCV és társai (Hatástalanító berendezés dízelmotorokhoz) ügyre vonatkozó főtanácsnoki indítvány (C-693/18, EU:C:2020:323).

⁵⁵ Az indítvány 135. pontja.

⁵⁶ <https://www.dictionnaire-academie.fr/article/A9D0864>.

harm that is caused to an object”⁵⁷. Ami a „károsodás” kifejezés német nyelvű meghatározását illeti (Beschädigung), az úgy értendő, mint bármely olyan, valamely tárgyra kifejtett hatás, amely módosítja annak anyagösszetételét, vagy – akár csak csekély mértékben – megváltoztatta azt a használatot, amelyre szánták, és nem feltétel, hogy az anyag károsodjon.⁵⁸

115. Kétségtelen, hogy a „károsodás” kifejezés e meghatározásai nem utalnak hirtelen eseményre. Mindazonáltal, tekintve, hogy nem vonják kétségbe e kifejezésnek a Bíróság által a X ítéletben megfogalmazott értelmezését, nem látok okot ennek a nemrégiben elfogadott értelmezésnek a megváltoztatására. Következésképpen a 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdésének a) pontja értelmében vett „károsodást” olyan kárnak tekintem, amely erőszakos vagy hirtelen okból következett be. E minősítés alapján meg kell vizsgálni, hogy az alapügyben szóban forgó hatástalanító berendezés szükségessége igazolt-e a *motor* károsodással szembeni *védelme* szempontjából.

116. A kérdést előterjesztő bíróság a C-134/20. sz. ügyben azt állítja, hogy az EGR-szelep a motor része. Ugyanakkor a Bizottság szerint a motor és a „kipufogógáz-utókezelő” a jármű elkülönült részeit alkotják. Következésképpen az EGR-szelep hibás működése nem érinti a motor védelmét.

117. E tekintetben hangsúlyozom, hogy a Bíróságnak értelmeznie kell az uniós jognak az alapügyekre alkalmazandó rendelkezéseit. Márpedig, még ha e következtetést az Auto Krainer, a Volkswagen és a Porsche Inter Auto a Bíróság írásbeli kérdéseire adott válaszában vitatja is, a vonatkozó uniós szabályozásból az következik, hogy a kipufogógáz-visszavezető rendszer nem része a motornak. Így a 692/2008 rendelet 2. cikkének 18. pontja kimondja, hogy a „kibocsátáscsökkentő rendszer” alatt a „fedélzeti diagnosztikai rendszerrel összefüggésben: az elektronikus *motorvezérlő* egység[et] és a *kipufogórendszerben* vagy párolgásveszélyes rendszerben *lévő azon kibocsátással kapcsolatos komponensek*[et kell érteni], amelyek ennek a vezérlőnek bemenő jeleket adnak vagy attól kimenő jeleket kapnak”⁵⁹.

118. Hasonlóképpen, a 692/2008 rendeletnek „Az EK-típusjóváhagyásra vonatkozó közigazgatási rendelkezések” című I. melléklete tartalmazza a 3.3.1 pontot, amely kimondja, hogy „a típusjóváhagyás kiterjeszthető más járműtípusokra, feltéve hogy a jármű, *a motor vagy a szennyezéscsökkentő rendszer* alább ismertetett paraméterei azonosak, vagy a megadott tűréseken belül vannak”⁶⁰. E melléklet kifejezetten különbséget tesz a „*Motor*” (3.3.1.2. pont) és a „*Szennyezéscsökkentő rendszer paraméterei*” (3.3.1.3. pont) között. Ez utóbbi pont tartalmaz egy c) alpontot, amelyben szerepel a „*Kipufogógáz-visszavezető rendszer*”⁶¹.

119. E rendelkezésekből az következik, hogy a vonatkozó szabályozás szerint az uniós jogalkotó egyértelműen különbséget tett egyrészt a motor, másrészt pedig a kibocsátás-csökkentő rendszer között, amely a kipufogógáz-visszavezető rendszert foglalja magában. Ezenkívül a 692/2008 rendelet 10. cikkének (1) bekezdése értelmében e rendelet alkalmazásában a részecskeszűrők kibocsátás-csökkentő berendezéseknek minősülnek.

⁵⁷ A kár a tárgyban okozott fizikai károsodás (nem hivatalos fordítás). Lásd: <https://www.collinsdictionary.com/dictionary/english/damage>.

⁵⁸ „Eine Beschädigung ist jede Einwirkung auf eine Sache, die ihre stoffliche Zusammensetzung verändert oder ihre bestimmungsgemäße Brauchbarkeit nicht nur geringfügig beeinträchtigt. Eine Substanzverletzung ist nicht erforderlich” (nem hivatalos fordítás). Lásd: <https://www.rechtswoerterbuch.de/recht/b/beschaedigung/>.

⁵⁹ Kiemelés tőlem. Ugyanezt a meghatározást veszi át a 2017/1151 rendelet 2. cikkének 18. pontja.

⁶⁰ Kiemelés tőlem.

⁶¹ Ugyanezeket az elemeket említi a 2017/1151 rendelet I. mellékletének 3.3. pontja. Egyébiránt a 692/2008 rendeletnek a „Fedélzeti diagnosztika (OBD) gépjárművekhez” című XI. melléklete a 2. függelékben szintén elkülöníti a motort és a kibocsátást szabályozó rendszert. E különbségtétel a 2017/1151 rendelet XI. mellékletének 2. függelékében is szerepel.

120. Ráadásul, amint arra a Bíróság az X ítéletben emlékeztetett, a 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdésének a) pontját, mivel kivételt fogalmaz meg a kibocsátást szabályozó rendszerek hatékonyságát csökkentő hatástalanító berendezések használatának tilalma alól, szigorúan kell értelmezni.⁶²

121. E körülmények között, az uniós jog alkalmazandó rendelkezéseire figyelemmel, azon a véleményen vagyok, hogy az elsősorban az EGR-szelephez, a kipufogógáz-visszavezető hűtőhöz és a dízelrészecske-szűrőhöz hasonló alkatrészek kímélését szolgáló hatástalanító berendezés nem tartozik a 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdésének a) pontjában az ilyen eszközök tilalma alól előírt kivétel hatálya alá.

122. Ebből következik, hogy a kérdést előterjesztő bíróság által a C-134/20. sz. ügyben előterjesztett harmadik kérdésre válaszolva úgy vélem, hogy az a kérdés, hogy az EGR-szelepet kell-e a károsodástól megvédeni, nincs hatással a szóban forgó hatástalanító berendezésnek a 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdésének a) pontja szerinti megengedhető jellegére.

123. Mindazonáltal, amint az a jelen indítvány 111. pontjában megállapításra került, több beavatkozó azt állította, hogy az EGR-szelep működési zavara károsíthatja a motort vagy annak egyes összetevőit.

124. Ami azt a helyzetet illeti, amelyben az érintett gépjármű motorja az EGR-szelep működési zavara miatt elzáródik, amint az már megállapításra került, az X ítéletből kitűnik, hogy a motor szennyeződése és kopása nem tekinthető a 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdésének a) pontja értelmében vett „balesetnek” vagy „károsodásnak”, mivel ezek az események főszabály szerint a jármű rendes működésének előre látható velejárói.⁶³ Másként fogalmazva, e jármű szokásos használat révén történő minőségromlásról van szó. Következésképpen az említett események nem tartozhatnak az e rendelkezésben említett kivétel hatálya alá.

125. Szintén az X ítélet szerint kizárólag a jármű vezetése során bekövetkező konkrét veszélyhelyzetet előidéző károsodás közvetlen kockázata igazolhatja az olyan hatástalanító berendezés használatát, mint a hőmérsékleti tartomány.⁶⁴ Véleményem szerint ez a helyzet akkor fordulhat elő, ha az EGR-szelep működési zavara hirtelen következményekkel jár magának a motornak a működésére, anélkül hogy a jármű rendszeres és megfelelő karbantartása megelőzhetné e következményeket.⁶⁵

126. A szóban forgó hatástalanító berendezés kizárólag ebben az esetben engedélyezhető a 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdésének a) pontja alapján. Mivel ténybeli jellegű vizsgálatról van szó, az alapügy tényállásának megállapítására és értékelésére kizárólagos hatáskörrel rendelkező kérdést előterjesztő bíróságok⁶⁶ feladata annak vizsgálata, hogy az EGR-szelep

⁶² X ítélet, 112. pont.

⁶³ X ítélet, 110. pont.

⁶⁴ X ítélet, 114. pont.

⁶⁵ Abban az esetben, ha a jármű rendszeres és megfelelő karbantartása lehetővé teszi az EGR-szelep működési zavarának elkerülését, a gépjármű vezetése során közvetlen veszélyt előidéző károk közvetlen kockázata *teljes mértékben elkerülhető*. Véleményem szerint tehát nincs szó a gépjármű motorjának működésével és biztonságával kapcsolatos problémáról.

⁶⁶ Lásd a jelen indítvány 86. pontjában hivatkozott ítélkezési gyakorlatot.

esetleges működési zavara magának a motornak a hirtelen és azonnali veszélyeztetését idézheti-e elő,⁶⁷ ami konkrét veszélyt jelent a gépjármű vezetése során, még e jármű rendszeres és megfelelő karbantartása esetén is.⁶⁸

127. E tekintetben megjegyzem, hogy a C-134/20. sz. ügyben a kérdést előterjesztő bíróság azt állítja, hogy nem állapítható meg, hogy a hatástalanító berendezésre szükség van-e a jármű motorjának károsodástól történő megóvásához. Abban az esetben, ha ennek megállapítása ténylegesen lehetetlen, emlékeztetni kell arra, hogy a 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdésének a) pontját szigorúan kell értelmezni.

128. Hozzáteszem, hogy írásbeli észrevételeiben az Auto Krainer, a Volkswagen, a Porsche Inter Auto és a német kormány arra hivatkozik, hogy a 715/2007 rendeletet technológiasemlegesen fogalmazták meg, és az nem követeli meg a lehető legjobb technika alkalmazását. E tekintetben nem vitatott, hogy valamely olyan kipufogógáz-visszavezető rendszer használata, amely hőmérsékleti tartomány szerint, a jóváhagyás időpontjától függően eltérő mértékben működik, megfelel a műszaki fejlődés állapotának.

129. Ezek az állítások véleményem szerint nem teszik lehetővé valamely hatástalanító berendezésnek a 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdése a) pontja alapján történő engedélyezését. Egyrészt ugyanis e rendelet sehol nem említi, hogy az EK-típusjóváhagyásra külön technológiát kellene használni. Kizárólag a szennyezőanyag-kibocsátásra vonatkozó célkitűzés került meghatározásra. Egyrészt, amint azt az említett rendelet (7) preambulumbekkezdése kimondja, „[a] kibocsátási előírások meghatározása során fontos figyelembe venni azok hatásait a piacokra és a gyártók versenyképességére, az üzleti vállalkozások számára felmerülő közvetlen és közvetett költségeket és az innováció ösztönzése, a levegőminőség javulása, az egészségügyi kiadások csökkenése és a várható élettartam növekedése terén jelentkező előnyöket, valamint a szén-dioxid-kibocsátásra gyakorolt átfogó hatásait”. Következésképpen, amikor az uniós jogalkotó meghatározta a szennyezőanyag-kibocsátási határértékeket, már figyelembe vette a járműgyártók érdekeit. Ez utóbbiaknak tehát alkalmazkodniuk kell, és az e határértékek betartására alkalmas – de nem feltétlenül a lehető legjobb vagy kötelezően előírt – műszaki eszközöket kell alkalmazniuk.⁶⁹

130. Emellett, amint arra a Bíróság az X ítéletben rámutatott a 715/2007 rendelet által kitűzött, a környezet magas szintű védelmének biztosítására és az Unión belüli levegőminőség javítására irányuló cél magában foglalja az NO_x-kibocsátásnak a járművek rendes élettartama során történő tényleges csökkentését is⁷⁰. Márpedig a hatástalanító berendezésnek az e rendelet 5. cikke

⁶⁷ A Bizottság azt állítja, hogy a kibocsátáscsökkentési segédstratégia indoklásához történő felhasználás esetén *a motor hirtelen keletkező és javíthatatlan károsodásának* kockázatát megfelelően be kell mutatni, és dokumentálni kell (lásd: a Bizottság A kibocsátáscsökkentési segédstratégiák és a hatástalanító berendezések alkalmazásának vizsgálatára vonatkozó iránymutatás, figyelemmel a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek [Euro 5 és Euro 6] kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról szóló 715/2007/EK rendelet alkalmazására című 2017. január 26-i C(2017) 352 final közleménye, 2.2 pont, 8. o.).

⁶⁸ Igenlő válasz esetén úgy vélem, hogy a 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdésének a) pontjában előírt azon feltétel is teljesül, amely szerint a berendezés használatának a jármű biztonságos üzemeltetése szempontjából indokoltnak kell lennie.

⁶⁹ Az Európai Parlament a gépjárműiparban alkalmazott kibocsátásmérés vizsgálatáról szóló 2017. március 2-i jelentésében (44. o.) megállapította, hogy „a nagyon alacsony környezeti hőmérsékleten (vagy igen magas magasságon, illetve alacsony légnyomáson) megvalósuló vezetés a [kipufogógáz-visszavezető] rendszerekben nehézségeket okozhat a korom, szénhidrogén és kondenzációs termékek esetleges keletkezése miatt, amelyek eltömíthetik az [EGR]-szelepet, illetve a közbenső hőcserélőt, és többek között a részecske- vagy a szennyező szénhidrogén-kibocsátás emelkedéséhez vezethet [...]. Ugyanakkor úgy tűnik, hogy a gyártók indokolatlanul gyorsan, és a vizsgálati ciklusban alkalmazott hőmérsékleti tartományhoz indokolatlanul közel megszákították [kipufogógáz-visszavezető] rendszereket”.

⁷⁰ X ítélet, 113. pont.

(2) bekezdése a) pontja szerinti, kizárólag amiatt történő engedélyezése, mert például a kutatási költségek magasak, a műszaki eszköz költségesebb, vagy hogy a jármű karbantartása gyakoribb és költségesebb a használó számára, megfosztaná lényegétől az említett rendeletet⁷¹.

131. A fenti megállapításokra tekintettel azt javaslom, hogy a Bíróság a C-128/20. sz. ügyben előterjesztett második kérdésre, a C-134/20. sz. ügyben előterjesztett második és harmadik kérdésre, valamint a C-145/20. sz. ügyben szereplő második kérdés második részére azt a választ adja, hogy a 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdésének a) pontját úgy kell értelmezni, hogy az olyan hatástalanító berendezés, amely csak akkor biztosítja a kipufogógáz-visszavezetés teljes körű működését, ha a külső hőmérséklet 15 °C és 33 °C között van, és a közlekedési magasság nem haladja meg az 1000 métert, nem tartozik az ilyen berendezésekre vonatkozó tilalom alóli, a motor károsodás vagy baleset elleni védelmére és a jármű biztonságos üzemeltetésére vonatkozóan e rendelkezésben megfogalmazott kivétel hatálya alá, ha ez a berendezés elsősorban az EGR-szelephez, a kipufogógáz-visszavezető hűtőhöz és a dízelrészecske-szűrőhöz hasonló alkatrészek kímélését szolgálja.

C. A C-134/20. sz. ügyben előterjesztett negyedik kérdésről

132. A C-134/20. sz. ügyben előterjesztett negyedik kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ, hogy a 715/2007 rendelet 5. cikkének (1) és (2) bekezdését úgy kell-e értelmezni, hogy valamely hatástalanító berendezés megengedhető jellege attól függ, hogy ezt a berendezést már a jármű gyártásakor beépítették, vagy azt csak utólag, az 1999/44 irányelv 3. cikkének (2) bekezdése értelmében vett javítás keretében szerelték be.

133. Az 1999/44 irányelv 3. cikkének (2) bekezdése szerint, ha a fogyasztási cikk az átadáskor nem felel meg a szerződésnek, a fogyasztó jogosult akár a (3) bekezdésnek megfelelően a fogyasztási cikk szerződésszerű állapotának kijavítás vagy kicserélés formájában történő térítésmentes helyreállítására, akár az (5) és (6) bekezdésnek megfelelően kérheti a vételár megfelelő leszállítását, vagy az adott fogyasztási cikk vonatkozásában elállhat a szerződéstől.

134. A jelen esetben a C-134/20. sz. ügyben előterjesztett előzetes döntéshozatalra utaló határozatból kitűnik, hogy a hatástalanító berendezést a szóban forgó szoftver formájában abból a célból telepítették, hogy orvosolja az átkapcsolási logika tiltott jellegét, és javítás útján megfeleljen a 715/2007 rendelet rendelkezéseinek. A jelen kérdés azon az előfeltevésen alapul, hogy e szoftver lehetővé tette az érintett autógyár számára e cél elérését. A nemzeti bíróság feladata, hogy az előzőekben vizsgált kérdésekre adott válaszokra tekintettel megvizsgálja, hogy ez a helyzet áll-e fenn.⁷² Nemleges válasz esetén a hatástalanító berendezés e rendelet 5. cikkének (1) és (2) bekezdése alapján semmiképpen sem elfogadható.

135. Feltételezve, hogy a szóban forgó hatástalanító berendezést a kérdést előterjesztő bíróság úgy tekinti, mint amely megfelel a 715/2007 rendelet rendelkezéseinek, úgy vélem, hogy egy ilyen berendezés megengedhető jellege nem függ attól, hogy már a jármű gyártásakor beépítették-e.

⁷¹ Ebben az értelemben a Bíróság ítélezési gyakorlatában arra az általános elvre hivatkozik, amely szerint a közegészség védelmének minden kétséget kizáróan döntő jelentőséget kell tulajdonítani a gazdasági megfontolásokkal szemben (2012. április 19-i *Artogodan kontra Bizottság* ítélet, C-221/10 P, EU:C:2012:216, 99. pont, valamint az ott hivatkozott ítélezési gyakorlat).

⁷² Lásd többek között: a jelen indítvány 126. pontja.

136. Mindenekelőtt ugyanis a 715/2007 rendelet 3. cikke 10. pontjának szövege, összefüggésben értelmezve e rendelet 5. cikkének (1) és (2) bekezdésével, nem tesz különbséget aszerint, hogy a hatástalanító berendezést már a kezdetekkor beépítették-e, vagy azt később szerelték-e be, mivel e rendelkezések nem említik az ilyen berendezés telepítésének időpontját.

137. Ezt követően a 715/2007 rendelet összefüggésében e rendelet 4. cikkének (1) bekezdése kimondja, hogy a gyártók kötelesek bizonyítani, hogy az Unióban értékesített vagy üzembe helyezett minden típusjávahagyást igénylő *új kibocsátáscsökkentő pótkerendezés* az e rendeletben és annak végrehajtási intézkedéseiben foglaltaknak megfelelően típusjávahagyással rendelkezik, és hogy ezek a kötelezettségek magukban foglalják az I. mellékletben meghatározott kibocsátási határértékek és az 5. cikkben említett végrehajtási intézkedések teljesítését is. Ezenkívül a 692/2008 rendelet 10. cikkének (1) bekezdése értelmében „[a] gyártónak biztosítani kell, hogy a [715/2007] rendelet hatálya alá tartozó EK-típusjávahagyással rendelkező járművekbe a [2007/46 irányelv] 10. cikkének (2) bekezdése értelmében vett önálló műszaki egységként beszerelendő szennyezéscsökkentő cserekomponensek rendelkezzenek EK-típusjávahagyással, e rendelet 12. és 13. cikkének, valamint XIII. mellékletének megfelelően.” Amint az e rendelkezésekből kitűnik, a kibocsátás-csökkentő berendezéseknek, függetlenül attól, hogy eredetileg vagy utólag telepítették-e be őket, meg kell felelniük a 715/2007 rendeletben előírt előírásoknak.

138. Végül, amint az már megállapításra került, a 715/2007 rendelet célja a környezet magas szintű védelmének biztosítása. Márpedig az a feltevés, amely szerint kizárólag a jármű gyártásának időpontját kell alapul venni, azt jelentené, hogy a járműgyártók a jármű üzembe helyezését követően nem lennének kötelesek az e rendelet rendelkezéseinek megfelelő hatástalanító berendezés telepítésére. Ez az eset ellentétes lenne az említett rendelet céljával. Ugyanis az ugyanezen rendeletben előírt kötelezettségek megkerülése érdekében elegendő lenne, ha a gyártók a 715/2007 rendeletnek megfelelő eredeti kibocsátáscsökkentő berendezéseket egy kevésbé hatékony és az NOx tekintetében előírt határértékek tiszteletben tartását nem biztosító hatástalanító rendszerrel váltanák fel.

139. Következésképpen úgy vélem, hogy a C-134/20. sz. ügyben előterjesztett negyedik kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 715/2007 rendelet 5. cikkének (1) és (2) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy valamely hatástalanító berendezés megengedhető jellege nem függ attól, hogy ezt a berendezést már a jármű gyártásakor beépítették-e, vagy azt csak utólag, az 1999/44 irányelv 3. cikkének (2) bekezdése értelmében vett javítás keretében szerelték-e be.

D. A C-145/20. sz. ügyben előterjesztett első kérdésről

140. A C-145/20. sz. ügyben előterjesztett első kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keresi a választ, hogy úgy kell-e értelmezni az 1999/44 irányelv 2. cikke (2) bekezdésének d) pontját, hogy a 715/2007 rendelet hatálya alá eső jármű az azonos fajtájú áruk tekintetében szokásos, a fogyasztó által észszerűen elvárható minőséget és teljesítményt mutatja fel, ha a jármű e rendelet 3. cikkének az említett rendelet 5. cikke (2) bekezdésével összefüggésben értelmezett 10. pontja értelmében vett tiltott hatástalanító berendezéssel van felszerelve, a jármű típusa azonban mégis érvényes EK-típusjávahagyással rendelkezik.

141. Előzetesen hangsúlyozom, hogy e kérdés azon az előfeltevésen alapul, amely szerint az érintett járművel a 715/2007 rendelet 3. cikkének az e rendelet 5. cikke (2) bekezdésével összefüggésben értelmezett 10. pontja értelmében vett tiltott hatástalanító berendezéssel szerelték

fel. Amint arra rámutattam,⁷³ a kérdést előterjesztő bíróság feladata annak vizsgálata, hogy ez a helyzet áll-e fenn.

142. Igenlő válasz esetén emlékeztetni kell arra, hogy az 1999/44 irányelv célja – amint azt annak (1) preambulumbekzdése jelzi – a fogyasztóvédelem magas szintjének biztosítása. Különösen ezen irányelv 2. cikkének (1) bekezdése kötelezi az eladót arra, hogy az adásvételi szerződésnek megfelelő fogyasztási cikket adjon át a fogyasztónak.⁷⁴ Az említett irányelv (8) preambulumbekzdése pontosítja, hogy a szerződésszerűség elve alkalmazásának elősegítése céljából hasznos a szerződésszerűség – legáltalánosabb helyzeteket lefedő – megdönthető vélelmének bevezetése; és hogy az erre vonatkozó speciális szerződési feltételek hiányában, valamint minimális védelmi záradék alkalmazása esetén, a vélelem elemei használhatók az áru szerződésnek való megfelelése hibájának megállapítására.

143. Különösen a gépjárműveket illetően megjegyzem, hogy a 2007/46 irányelv (3) preambulumbekzdése értelmében a műszaki követelményeket meghatározó szabályozási aktusoknak „elsősorban arra kell törekedniük, hogy biztosítsák a közúti közlekedés biztonságát, az egészségvédelmet, a környezetvédelmet, az energiahatékonyságot és az illetéktelen használat elleni védelmet”⁷⁵. Ebben az értelemben ezen irányelv 3. cikkének 5. pontja az „EK-típusjóváhagyást” úgy határozza meg, hogy az „olyan eljárás, amellyel a tagállam igazolja, hogy egy jármű, rendszer, alkatrész [helyesen: összetevő] vagy önálló műszaki egység típusa megfelel ezen irányelv és a IV. vagy XI. mellékletben felsorolt szabályozási aktusok vonatkozó igazgatási rendelkezéseinek és műszaki követelményeinek”. Ezen irányelvnek „A Járművek EK-típusjóváhagyásához szükséges követelmények jegyzéke” című IV. melléklete „A korlátlan sorozatban gyártott járművek EK-típusjóváhagyására vonatkozó szabályozási aktusok” című I. részében a 715/2007 rendeletről szól a „[k]önnyű gépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátása/információk elérhetősége” vonatkozásában. Egyébiránt az említett irányelv 4. cikke (3) bekezdésének első albekezdése kimondja, hogy a tagállamok csak azon járműveket veszik nyilvántartásba, illetve csak azok értékesítését vagy forgalomba helyezését engedélyezik, amelyek megfelelnek ezen irányelv követelményeinek.

144. E rendelkezésekből az következik, hogy az EK-típusjóváhagyás keretében az érintett járműveknek meg kell felelniük a 2007/46 irányelv IV. mellékletében foglalt, különösen a hatástalanító berendezésekre vonatkozó követelményeknek. Amennyiben ez nem valósul meg, e járművek nem rendelkeznek az ezen irányelv 18. cikkének (1) bekezdésében szereplő és az említett irányelv 3. cikkének 36. pontjában „a IX. mellékletben meghatározott [⁷⁶], a gyártó által kiállított dokumentum[ként rögzített megfelelőségi nyilatkozattal], amely igazolja, hogy az ezen irányelvvel összhangban jóváhagyott típusorozathoz tartozó jármű megfelel valamennyi szabályozási aktusnak a gyártása idején”. E dokumentum ugyanezen irányelv 26. cikkének (1) bekezdése értelmében kötelező a nyilvántartásba vételhez vagy az értékesítéshez.

145. Írásbeli észrevételeiben a Porsche Inter Auto azt állítja, hogy a fogyasztó kizárólag azt várja el egy járműtől, hogy közlekedhessen vele, és ezt biztonságosan tudja megtenni anélkül, hogy érdekelne e jármű minden szabályozási követelménynek való teljes megfelelése. Hangsúlyozni kell

⁷³ Lásd: a jelen indítvány 126. pontja.

⁷⁴ 2013. október 3-i Duarte Hueros ítélet (C-32/12, EU:C:2013:637, 25. és 26. pont).

⁷⁵ Lásd: a járműnyilvántartás terén hozott másodlagos uniós jogszabályok elveire vonatkozóan Wahl főtanácsnok indítványát az RDW és társai ügyben (C-326/17, EU:C:2018:760, 29–38. pont).

⁷⁶ A 2007/46 irányelv IX. mellékletének 0. pontja kimondja, hogy „[a] megfelelőségi nyilatkozat a jármű gyártója által a vásárlónak annak biztosítása érdekében tett nyilatkozatot jelenti, hogy az általa vásárolt jármű a gyártása időpontjában megfelel az Európai Unió hatályos jogszabályainak”.

azonban, hogy ez az álláspont nem felel meg a 2007/46 irányelv 3. cikke 36. pontja szövegének, amely a megfelelőségi tanúsítvány kiállításához szükséges *valamennyi rendeleti jellegű jogi aktus* tiszteletben tartásáról szól.

146. Mivel a szokásosan tájékozott, észszerűen figyelmes és körültekintő átlagfogyasztó számíthat arra, hogy a járművek EK-típusjóváhagyására vonatkozó jogszabályi követelményeket még egyedi szerződési feltételek hiányában is tiszteletben tartják, számomra egyértelműnek tűnik, hogy az érintett jármű, amennyiben nem teljesül valamennyi követelmény, nem felel meg az 1999/44 irányelv értelmében vett adásvételi szerződésnek.⁷⁷

147. Álláspontom szerint ugyanis pontos megfelelőségi tanúsítvány hiányában az érintett jármű nem felel meg az 1999/44 irányelv 2. cikke (2) bekezdésének a) pontja értelmében vett „eladó által adott leírásnak”. Hasonlóképpen, e gépjármű az ezen irányelv 2. cikke (2) bekezdésének b) és c) pontja értelmében nem „alkalmas a fogyasztó által meghatározott sajátos célra”, és nem „alkalmas minden olyan célra, amelyre az azonos fajtájú árukat szokásosan használják”. Ugyanígy, a kérdést előterjesztő bíróság kérdését illetően, az említett jármű nem mutatja fel az említett irányelv 2. cikke (2) bekezdésének d) pontja értelmében vett „azonos fajtájú áruk tekintetében szokásos minőséget és teljesítményt, amelyet a fogyasztó észszerűen elvárhat”.

148. Amint azt a Bizottság hangsúlyozza, ezt az értelmezést támasztja alá a 2019/771 irányelv „A szerződésszerűség objektív követelményei” című 7. cikke, amely (1) bekezdésének a) pontjában kimondja, hogy a szerződésszerűség szubjektív követelményeinek teljesítése mellett az árunak alkalmasnak kell lennie azokra a célokra, amelyekre az azonos típusú árukat szokásosan használják, figyelembe véve adott esetben a hatályos *uniós* és tagállami *jogot* és műszaki szabványokat, illetve ilyen műszaki szabványok hiányában az alkalmazandó ágazatspecifikus magatartási kódexeket.

149. Véleményem szerint az a tény, hogy az érintett járműtípusra kiterjed az EK-típusjóváhagyás, amely lehetővé teszi számára a közúti közlekedést, nem változtat az előterjesztett kérdésre adandó válaszon.⁷⁸ E jóváhagyást ugyanis többek között akkor is meg lehetett szerezni, ha az illetékes hatóság nem ismerte a tiltott berendezés meglétét. Így a C-145/20. sz. ügyben a kérdést előterjesztő bíróság megjegyzi, hogy az érintett járműtípust eredetileg a KBA hagyta jóvá, míg az átkapcsolási logikát nem közölték e hatósággal, és ha ez utóbbinak tudomása lett volna erről a rendszerről, akkor nem adta volna meg az EK-típusjóváhagyást.

150. Következésképpen, bár az érintett jármű az illetékes nemzeti hatóság által kiállított EK-típusjóváhagyással rendelkezik, ez nem változtat azon, hogy e jármű nem felel meg az 1999/44 irányelv értelmében vett adásvételi szerződésnek.

151. Ennélfogva azt javaslom, hogy a Bíróság a C-145/20. sz. ügyben előterjesztett első kérdésre azt a választ adja, hogy az 1999/44 irányelv 2. cikke (2) bekezdésének d) pontját úgy kell értelmezni, hogy a 715/2007 rendelet hatálya alá eső jármű nem mutatja fel az azonos fajtájú áruk tekintetében szokásos minőséget és teljesítményt, amelyet a fogyasztó észszerűen elvárhat, ha a

⁷⁷ Ebben az értelemben a Bíróság megállapította, hogy a járművet megszerző személy jogszerűen vélhette úgy, hogy e jármű megfelel a gépjárműgyártóra kötelező törvényi előírásoknak (2020. július 9-i Verein für Konsumenteninformation ítélet, C-343/19, EU:C:2020:534, 37. pont). Azon elemzés vonatkozásában, amely szerint a kereskedők és a fogyasztók közötti kapcsolatban az áruknak és szolgáltatásoknak meg kell felelniük a fogyasztók jogos elvárásának, lásd Calais-Auloy, J., Temple, H., és Depincé, M., *Droit de la consommation*, 10. kiadás, Dalloz, Párizs, 2020, 225. és azt követő oldalak.

⁷⁸ Lásd ebben az értelemben: 2018. október 4-i Bizottság kontra Németország ítélet (C-668/16, EU:C:2018:802, 85–89 pont).

jármű e rendelet 3. cikkének az említett rendelet 5. cikke (2) bekezdésével összefüggésben értelmezett 10. pontja értelmében vett tiltott hatástalanító berendezéssel van felszerelve, még akkor sem, ha a jármű típusa érvényes EK-típusjóváhagyással rendelkezik.

E. A C-145/20. sz. ügyben előterjesztett harmadik kérdésről

152. A C-145/20. sz. ügyben előterjesztett harmadik kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ, hogy úgy kell-e értelmezni az 1999/44 irányelv 3. cikkének (6) bekezdését, hogy a járműnek a 715/2007 rendelet 3. cikkének – az e rendelet 5. cikke (1) és (2) bekezdésével összefüggésben értelmezett – 10. pontja szerinti tiltott hatástalanító berendezéssel való felszerelésében megnyilvánuló hiba e rendelkezés értelmében akkor minősül „csekély” mértékűnek, ha az átvevő még e berendezés meglétének és működési módjának ismeretében is megvásárolta volna a járművet.

153. Amint az a Bíróság ítélkezési gyakorlatából kitűnik, az 1999/44 irányelv 2. cikkének (1) bekezdése szerint az eladó köteles a fogyasztónak az adásvételi szerződésnek megfelelő fogyasztási cikket átadni. Ebből a szempontból ezen irányelv 3. cikkének (1) bekezdése szerint az eladó felel a fogyasztóval szemben a fogyasztási cikk átadásának időpontjában meglévő minden hibáért. Ezen 3. cikk (2) bekezdésében felsorolja a fogyasztónak az átadott hibás fogyasztási cikk esetében az eladóval szemben érvényesíthető jogait. Először is a fogyasztó az említett cikk (3) bekezdésének megfelelően követelheti a fogyasztási cikk szerződésszerű állapotának helyreállítását. E helyreállítás lehetetlensége esetén másodszor, ugyanezen cikk (5) bekezdésének megfelelően, kérheti a vételár leszállítását, vagy elállhat a szerződéstől. Mindazonáltal, amint az e 3. cikk (6) bekezdéséből kitűnik, amennyiben az átadott fogyasztási cikk hibája csekély mértékű, a fogyasztó nem állhat el a szerződéstől, és ebben az esetben kizárólag a szóban forgó fogyasztási cikk vételára megfelelő leszállításának igénylésére vonatkozó jog illeti meg⁷⁹.

154. Így az 1999/44 irányelv 3. cikkének (3) és (5) bekezdéséből ezen irányelv (10) preambulumbekkezdésével összefüggésben értelmezve az következik, hogy a szerződő felek érdekében az irányelv a szerződésnek az először előírt két orvoslási módszer révén történő teljesítését részesíti előnyben a szerződéstől való elállással szemben⁸⁰.

155. A jelen ügyben a kérdést előterjesztő bíróság a C-145/20. sz. ügyben rámutat, hogy DS, aki a 3. jármű adásvételi szerződésének megszüntetése érdekében keresetet indított a Porsche Inter Auto ellen, akkor is megvásárolta volna e terméket, bár más feltételekkel, ha tudomása lett volna arról, hogy a járműbe „átkapcsolási logikát”, azaz a 715/2007 rendelet 3. cikkének az e rendelet 5. cikke (1) és (2) bekezdésével összefüggésben értelmezett 10. pontja értelmében vett tiltott hatástalanító berendezést szereltek be. E bíróság a jelen kérdést annak figyelembevételével teszi fel, hogy e jármű a szóban forgó szoftver beszerelését követően továbbra is rendelkezik az e rendelkezés által tiltott hatástalanító berendezéssel.⁸¹

156. Előzetesen rámutatok, hogy e kérdés azon a feltevésen alapul, hogy DS kérheti a 3. jármű adásvételi szerződésének megszüntetését. Márpedig a fogyasztó csak abban az esetben állhat el a szerződéstől az 1999/44 irányelv 3. cikke (5) bekezdésének értelmében, ha nem jogosult a nem szerződésszerű fogyasztási cikk kijavítására vagy kicserélésére, illetve az eladó a hibát e módokon

⁷⁹ 2013. október 3-i Duarte Hueros ítélet (C-32/12, EU:C:2013:637, 26–28. pont).

⁸⁰ 2019. május 23-i Füllä ítélet (C-52/18, EU:C:2019:447, 61. pont).

⁸¹ Emlékeztetek arra, hogy amint arra a jelen indítvány 126. pontjában rámutattam, a kérdést előterjesztő bíróság feladata annak vizsgálata, hogy ez a helyzet áll-e fenn.

nem észszerű határidőn belül vagy nem a fogyasztót érő jelentős kényelmetlenség nélkül orvosolta, kivéve ha ezen irányelv 3. cikke (6) bekezdésének megfelelően a fogyasztási cikk hibája csekély mértékű⁸². A kérdést előterjesztő bíróság feladata annak vizsgálata, hogy e feltételekre tekintettel DS nem jogosult-e a nem szerződésszerű fogyasztási cikk kijavítására, vagy kicserélésére, illetve, hogy a Porsche Inter Auto részéről nem került-e sor valamelyik említett kártalanítási mód teljesítésére.

157. Egyébiránt az 1999/44 irányelv 2. cikkének (3) bekezdése értelmében e cikk alapján nem minősül a megfelelés hibájának, ha a szerződés megkötésének időpontjában a fogyasztó a hibáról tudott vagy arról észszerűen eljárva tudnia kellett, illetve ha a megfelelés hibáját a fogyasztó által adott anyag okozta⁸³. E megfogalmazásra tekintettel úgy vélem, hogy a hibának a fogyasztó általi ismerete objektív jellegű. Ez a feltétel teljesül például akkor, ha az eladó tájékoztatja a fogyasztót az értékesítés időpontjában fennálló hibáról, és ebből következően a fogyasztó a fogyasztási cikket a tények teljes körű ismeretében vásárolja meg. Logikusan e fogyasztó ezt követően már nem hivatkozhat a hiba fennállására.

158. Véleményem szerint az 1999/44 irányelv 2. cikkének (3) bekezdése nem alkalmazható az alapügyben. Nem vitatott ugyanis, hogy a 3. jármű értékesítésének időpontjában DS nem ismerte az állítólagos hibát, és észszerűen eljárva sem kellett volna tudnia arról. Így a kérdést előterjesztő bíróság által előterjesztett kérdés kizárólag DS arra vonatkozó feltételezett szándékán alapul, hogy e járművet az említett hiba ismeretében is megszerezte volna. Olyan szubjektív elemről van szó, amelyet nem lehet bizonyítani, és amely egyébként idővel változhat, különösen a hiba súlyosságára vonatkozóan a fogyasztó rendelkezésére álló információk függvényében.⁸⁴

159. Az 1999/44 irányelv nem határozza meg a „csekély» mértékű hiba» fogalmát.⁸⁵ Egyébiránt a Bíróság közvetlenül nem foglalt állást e fogalom tartalmára vonatkozóan.⁸⁶ Nehéz általános meghatározást adni e fogalomnak, mivel a hiba a konkrét helyzettől függ, és azt esetről esetre, a felek között létrejött szerződés alapján kell meghatározni. Mindenesetre úgy vélem, hogy a fogyasztási cikk biztonságát és megfelelő működését veszélyeztető hiba ezen irányelv 2. cikkének (3) bekezdése értelmében nem minősül „csekély» jellegűnek.⁸⁷ Ugyanígy a hiba nem tekinthető „csekélynek», ha a dolog nem felel meg a szerződés rendelkezéseinek. Például, ha a fogyasztó piros színű gépkocsit rendel, és kék színű autót adnak át neki, a hiba nem tekinthető „csekélynek», ami az említett irányelv 3. cikkének (3) és (5) bekezdése alapján a szerződés megszűnéséhez vezethet.

⁸² 2019. május 23-i Fülfa ítélet (C-52/18, EU:C:2019:447, 60. pont).

⁸³ Ez utóbbi eset az alapügyben nem alkalmazható.

⁸⁴ E tekintetben többek között nem várható el a fogyasztótól, hogy előre találja ki a fogyasztási cikk hibájának jogi minősítésére vonatkozó elemzés eredményét (lásd ebben az értelemben: 2013. október 3-i Duarte Hueros ítélet, C-32/12, EU:C:2013:637, 40. pont).

⁸⁵ A „csekély» mértékű hiba» már a fogyasztási cikkek adásvételéről és a kapcsolódó jótállásról szóló 1996. június 18-i európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló javaslatban (COM(95) 520 végleges, 1. o.) is megjelenik. E javaslat indokolása kimondja, hogy „a megegyezés szellemében és a különböző nemzeti hagyományokhoz igazított irányelv átültetésének lehetővé tétele érdekében a tagállamok korlátozhatják a fogyasztó választását a csekély mértékű hiba esetén» (14. o.). Egyébiránt az 1999/44 irányelvet 2022. január 1-jei hatállyal hatályon kívül helyezte a 2019/771 irányelv, amely szintén nem határozza meg a „csekély» hiba fogalmát.

⁸⁶ Megjegyzem, hogy a 2013. október 3-i Duarte Hueros ítélet (C-32/12, EU:C:2013:637, 17., 18. és 20. pont) alapjául szolgáló ügyben a fogyasztó egy nyitható tetejű gépkocsit vett, és esőben a víz a tetőn keresztül beszivárgott a gépkocsi belsejébe. Mivel e fogyasztó az adásvételi szerződés megszüntetését kérte, a kérdést előterjesztő bíróság úgy ítélte meg, hogy az előtte folyamatban lévő jogvita eredetét képező hiba az 1999/44 irányelv 3. cikkének (6) bekezdése értelmében „csekély» mértékű. Az ezen Duarte Hueros ügyre vonatkozó indítványában (C-32/12, EU:C:2013:128, 57. pont) Kokott főtanácsnok rámutatott arra, hogy más európai bíróságok, különösen legfelsőbb bíróságok hasonló ügyekben úgy döntöttek, hogy új jármű esetén nem tekinthető csekély mértékű hibának a cabrio tető vízáteresztése, és hogy e döntésekben nem játszott szerepet az, hogy a jármű a vízszivárgás ellenére használható szállítóeszközként.

⁸⁷ Lásd ebben az értelemben: Durovic, M., „Consumer sales law in the European Union», *Comparative Consumer Sales Law*, 2018, 1–182. o., különösen a 41. o.

160. Kétségtelen, hogy amint az a Bíróság ítélkezési gyakorlatából kitűnik, az 1999/44 irányelv 3. cikkének az a célja, hogy megfelelő egyensúlyt teremtsen a fogyasztó és az eladó érdekei között azáltal, hogy az előbbi – mint gyengébb szerződéses fél – számára teljes körű és hatékony védelmet biztosít az eladó szerződéses kötelezettségeinek hibás teljesítésével szemben, lehetővé téve ugyanakkor az ezen utóbbi által felhozott gazdasági jellegű megfontolások figyelembevételét⁸⁸. Következésképpen a szerződés megszüntetését, amely a fogyasztó rendelkezésére álló legjelentősebb orvoslási módot jelenti, csak akkor lehet kérni, ha a hiba kellő jelentőséggel bír.

161. Ugyanakkor, amint az a jelen indítvány 146. pontjában megállapításra került, a szokásosan tájékozott, észszerűen figyelmes és körültekintő átlagfogyasztó számíthat arra, hogy a járművek EK-típusjóváhagyására vonatkozó jogszabályi követelményeket még egyedi szerződési feltételek hiányában is tiszteletben tartják. A 715/2007 rendelet 5. cikkének (1) és (2) bekezdése értelmében vett tiltott hatástalanító berendezés esetében a megfelelőségi tanúsítvány nem pontos.⁸⁹ Márpedig a 2007/46 irányelv 26. cikkének (1) bekezdése alapján a tagállamok kizárólag akkor vesznek nyilvántartásba egy járművet, és engedélyezik annak értékesítését vagy forgalomba helyezését, ha az ezen irányelv 18. cikkének megfelelően kibocsátott, érvényes megfelelőségi nyilatkozattal rendelkezik.

162. Ennélfogva, amint arra a C-145/20. sz. ügyben előterjesztett első kérdésre adott válaszban rámutattam, ha valamely jármű a 715/2007 rendelet 5. cikkének (1) és (2) bekezdése értelmében vett tiltott hatástalanító berendezéssel van felszerelve, többek között nem mutatja fel az 1999/44 irányelv 2. cikke (2) bekezdése d) pontjának értelmében vett, azonos fajtájú áruk tekintetében szokásos, a fogyasztó által észszerűen elvárható minőséget és teljesítményt.

163. E körülmények között úgy vélem, hogy az említett gépjárműnek az ilyen eszköz használatából eredő szerződésnek való megfelelésével kapcsolatos hibája nem tekinthető az 1999/44 irányelv 3. cikkének (6) bekezdése értelmében vett „csekély” hibának.

164. A fenti megfontolások alapján azt javaslom, hogy a Bíróság a C-145/20. sz. ügyben előterjesztett harmadik kérdésre azt a választ adja, hogy az 1999/44 irányelv 3. cikkének (6) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy a járműnek a 715/2007 rendelet 3. cikkének – az e rendelet 5. cikke (1) és (2) bekezdésével összefüggésben értelmezett – 10. pontja szerinti tiltott hatástalanító berendezéssel való felszerelésében megnyilvánuló hiba e rendelkezés értelmében még akkor sem minősül „csekély” mértékűnek, ha az átvevő e berendezés meglétének és működési módjának ismeretében is megvásárolta volna a járművet.

V. Végkövetkeztetés

165. A fenti megfontolásokra tekintettel azt javaslom, hogy a Bíróság a Landesgericht Klagenfurt (klagenfurti regionális bíróság, Ausztria), a Landesgericht Eisenstadt (kismartoni regionális bíróság, Ausztria) és az Oberster Gerichtshof (legfelsőbb bíróság, Ausztria) által előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekre a következő választ adja:

1) A 2008. július 18-i 692/2008/EK bizottsági rendelettel módosított, a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló, 2007. június 20-i 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 3. cikkének e

⁸⁸ 2019. május 23-i Fülfa ítélet (C-52/18, EU:C:2019:447, 41. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

⁸⁹ Lásd továbbá: a jelen indítvány 144. pontja.

rendelet 5. cikke (1) bekezdésével összefüggésben értelmezett 10. pontját úgy kell értelmezni, hogy „hatástalanító berendezésnek” minősül az olyan berendezés, amely egy gépjármű valós vezetési feltételei között csak akkor biztosítja a kipufogógáz-visszavezetés teljes körű működését, ha a külső hőmérséklet 15 °C és 33 °C között van, és a közlekedési magasság nem haladja meg az 1000 métert, míg e tartományon kívül 10 °C hőmérsékletváltozás, 1000 méter felett pedig 250 méter magasságváltozás alatt a kipufogógáz-visszavezetés szintjét lineárisan 0-ra csökkentik, aminek következtében az nitrogén-dioxid (NO_x) tekintetében fennálló kibocsátások meghaladják az említett rendeletben megállapított határértéket.

- 2) A módosított 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdésének a) pontját úgy kell értelmezni, hogy az olyan hatástalanító berendezés, amely csak akkor biztosítja a kipufogógáz-visszavezetés teljes körű működését, ha a külső hőmérséklet 15 °C és 33 °C között van, és a közlekedési magasság nem haladja meg az 1000 métert, nem tartozik az ilyen berendezésekre vonatkozó tilalom alóli, a motor károsodás vagy baleset elleni védelmére és a jármű biztonságos üzemeltetésére vonatkozóan e rendelkezésben megfogalmazott kivétel hatálya alá, ha ez a berendezés elsősorban az EGR-szelephez, a kipufogógáz-visszavezető hűtőhöz és a dízelrészecske-szűrőhöz hasonló alkatrészek kímélését szolgálja.
- 3) A módosított 715/2007 rendelet 5. cikkének (1) és (2) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy valamely hatástalanító berendezés megengedhető jellege nem függ attól, hogy ezt a berendezést már a jármű gyártásakor beépítették-e, vagy azt csak utólag, a fogyasztási cikkek adásvételének és a kapcsolódó jótállásnak egyes vonatkozásairól szóló, 1999. május 25-i 1999/44/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 3. cikkének (2) bekezdése értelmében vett javítás keretében szerelték-e be.
- 4) Az 1999/44 irányelv 2. cikke (2) bekezdésének d) pontját úgy kell értelmezni, hogy ha valamely jármű a módosított 715/2007 rendelet 5. cikkének (1) és (2) bekezdése értelmében vett tiltott hatástalanító berendezéssel van felszerelve, nem mutatja fel az 1999/44 irányelv 2. cikke (2) bekezdésének értelmében vett, azonos fajtájú áruk tekintetében szokásos, a fogyasztó által észszerűen elvárható minőséget és teljesítményt.
- 5) Az 1999/44 irányelv 3. cikkének (6) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy a járműnek a módosított 715/2007 rendelet 3. cikkének – az e rendelet 5. cikke (1) és (2) bekezdésével összefüggésben értelmezett – 10. pontja szerinti tiltott hatástalanító berendezéssel való felszerelésében megnyilvánuló hiba e rendelkezés értelmében még akkor sem minősül „csekély” mértékűnek, ha az átvevő még e berendezés meglétének és működési módjának ismeretében is megvásárolta volna a járművet.