



Határozatok Tára

ELEANOR SHARPSTON
FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA
Az ismertetés napja: 2020. április 30.¹

C-693/18. sz. ügy

Procureur de la République
kontra
X társaság,
a CLCV és társai,
A és társai,
B,
az AGLP és társai,
C és társai
részvételével

(a vice-président chargé de l'instruction du tribunal de grande instance de Paris [a párizsi elsőfokú bíróság előtt a vizsgálatért felelős alelnök, Franciaország] által benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem)

„Előzetes döntéshozatal – Jogszabályok közelítése – 715/2007/EK rendelet – Gépjárművek – Szennyezőanyag-kibocsátások – Hatástalanító berendezés – A motorvezérlő számítógép programja – A szennyezőanyag-kibocsátások keletkezésének korlátozását lehetővé tevő technológiák és stratégiák – Dízelmotorok”

Bevezetés

1. A jelen ügyben, a vice-président chargé de l'instruction du tribunal de grande instance de Paris (a párizsi elsőfokú bíróság előtt a vizsgálatért felelős alelnök, Franciaország) által előterjesztett előzetes döntéshozatal iránti kérelem a 715/2007/EK rendelet² 3. cikke 10. pontjának, valamint 5. cikke (2) bekezdésének értelmezésére vonatkozik.

2. Ebben az összefüggésben a Bíróságtól első alkalommal kéri az említett rendeletben szereplő több fogalom – köztük a „hatástalanító berendezés” és a „kibocsátást szabályozó rendszer” fogalma – jelentésének értelmezését.³

¹ Eredeti nyelv: francia.

² 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.).

³ Előzetes döntéshozatal céljából hasonló kérdéseket terjesztettek elő a Bírósághoz a C-690/18, C-691/18 és C-692/18. sz. ügyben, amelyeket a jelen ügyben történő ítélethirdetésig a Bíróság felfüggesztett.

Jogi háttér

A nemzetközi jog

3. Az Egyesült Nemzetek Szervezete Európai Gazdasági Bizottságának (ENSZ-EGB) az Egységes rendelkezések a járműveknek a motor tüzelőanyag-szükséglete szerinti szennyezőanyag-kibocsátása tekintetében történő jóváhagyásáról szóló 83. számú előírása⁴ állapítja meg a gépjárművek típusjóváhagyására vonatkozó technikai feltételeket.⁵

4. Ezen előírás 2.16–2.16.3. pontja szerint:

„»kiiktató eszköz« [(defeat device)]: olyan szerkezeti elem, amely érzékeli a hőmérsékletet, a jármű sebességét, a motor fordulatszámát, az átvitelfokozatot, a gyújtócső vákuumát vagy más paramétereket, és a kapott adatok alapján működésbe hozza, szabályozza, késlelteti vagy kikapcsolja a kibocsátásszabályozó rendszer bármely olyan részét, amely a jármű normál működése és használata során észszerűen várható feltételek között csökkenti a rendszer hatékonyságát. Az ilyen szerkezeti elem nem tekinthető kiiktató eszköznek, ha

2.16.1. azt a motor sérülések vagy baleset elleni védelme és a jármű biztonságos üzemelése érdekében szerelik be, vagy

2.16.2. az csak a motorindításhoz szükséges feltételek között működik, vagy

2.16.3. a feltételeket lényegében tartalmazza az I. vagy a VI. típusú vizsgálati eljárás.”

Az uniós jog

A 97/836/EK határozat

5. A 97/836/EK határozat⁶ 1. cikkének rendelkezése szerint:

„A Közöség csatlakozik az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottsága megállapodásához, amely kerek járművekre és az azokba szerelhető, illetve azokon használható berendezésekre és tartozékokra vonatkozó egységes műszaki előírások elfogadásáról, valamint ezen előírások alapján kibocsátott jóváhagyások kölcsönös elismerésének feltételeiről szól (a továbbiakban: felülvizsgált megállapodás).

[...]”.

6. A 3. cikk (1) bekezdésében „[...] a Közöség kijelenti, hogy csatlakozása az e határozat II. mellékletében felsorolt ENSZ/EGB-előírások megvalósítására korlátozódik”.

⁴ Ezen előírást a gépjárművek berendezéseire és tartozékaira vonatkozó jóváhagyás egységes feltételeinek elfogadásáról és a jóváhagyás kölcsönös elismeréséről szóló, Genfben, 1958. március 20-án kelt megállapodás (kihirdette: az 1966. évi 21. tvr.) alapján fogadták el (amely megállapodás címét a későbbiekben a következőre módosították: „a kerek járművekre és az azokba szerelhető, illetve azokon használható berendezésekre és tartozékokra vonatkozó egységes műszaki előírások elfogadásáról, valamint az ezen előírások alapján kibocsátott jóváhagyások kölcsönös elismerésének feltételeiről szóló megállapodás”). Az említett előírást rendszeresen naprakésszé teszik. Itt egy 2006-ban közzétett változatot idézek (HL 2006. L 375., 242. o.; a továbbiakban: 83. sz. előírás [ENSZ-EGB]). Megjegyzem, hogy egy későbbi változatban (HL 2015. L 172., 1. o.) az előírás 2.16. pontja „kibocsátásszabályozó rendszert” [helyesen: szennyezőgátló rendszert] említ „kibocsátásszabályozó rendszer” helyett.

⁵ Az Uniót köti ez az Egyezmény: lásd a jelen indítvány 5. pontja.

⁶ A Európai Közöségnek az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságának a kerek járművekre és az azokba szerelhető, illetve azokon használható berendezésekre és tartozékokra vonatkozó egységes műszaki előírások elfogadásáról, valamint az ezen előírások alapján kibocsátott jóváhagyások kölcsönös elismerésének feltételeiről szóló megállapodásához (1958. évi felülvizsgált megállapodás) való csatlakozásáról szóló, 1997. november 27-i tanácsi határozat (HL 1997. L 346., 78. o.; magyar nyelvű különkiadás: 11. fejezet, 27. kötet, 52. o.).

7. Az (ENSZ-EGB) 83. sz. előírást e határozat II. melléklete említi.

A 2007/46/EK irányelv

8. A 2007/46/EK irányelv⁷ 34. és 35. cikkének, valamint a IV. mellékletének megfelelően az (ENSZ-EGB) 83. sz. előírást integrálni kell a járművek közösségi típusjóváhagyására irányuló eljárásba.

A 715/2007 rendelet

9. A 715/2007 rendelet (1), (5) (6) és (12) preambulumbekzdésének a szövege a következő:

„(1) [...] A gépjárművek kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyására vonatkozó műszaki követelményeket ezért harmonizálni kell a tagállamonként eltérő követelmények elkerülése érdekében, valamint hogy biztosított legyen a környezet magas szintű védelme.

[...]

(5) Az EU levegőminőségi céljainak megvalósítása a járművek kibocsátásának csökkentésére irányuló folyamatos erőfeszítést igényel. [...]

(6) Különösen a dízelmeghajtású gépjárművek nitrogénoxid-kibocsátását kell jelentősen csökkenteni a levegőminőség javítása és a szennyezési határértékek betartása érdekében. [...]

[...]

(12) Továbbra is erőfeszítéseket kell tenni a szigorúbb kibocsátási értékhatárok érvényesítése érdekében, beleértve a széndioxid-kibocsátások csökkentését, garantálva, hogy ezen értékhatárok a használatban levő járművek tényleges teljesítményére vonatkozzanak”.

10. E rendelet „Fogalommeghatározások” címet viselő 3. cikke a következőképpen rendelkezik:

„[...]

4) »gáz-halmazállapotú szennyező anyagok«: a kipufogógázzal kibocsátott szén-monoxid, nitrogén-oxidok nitrogén-dioxid egyenértékben kifejezve (NO₂) és szénhidrogének;

[...]

6) »kipufogócső-kibocsátás«: a kibocsátott gáz-halmazállapotú szennyezőanyagok és légszennyező részecskék;

[...]

⁷ 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 gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról szóló, európai parlamenti és tanácsi irányelv (keretirányelv) I., III., IV., VI., VII., XI. és XV. mellékletének felváltásáról szóló, 2008. október 7-i 1060/2008/EK bizottsági rendelet (HL 2008. L 292., 1. o.) váltott fel. Lásd még a 1060/2008 rendelet (3) preambulumbekzdése, amely kifejezetten hivatkozik a 83. sz. előírára [ENSZ EGB].

10) »hatástalanító berendezés«: 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;

[...]”.

11. A 4. cikk (1) és (2) bekezdése így 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 rendelkezik. 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 szennyezőanyag-kibocsátást, a jármű rendes üzemeltetési feltételek szerinti normál élettartama folyamán hatékonyan korlátozzák. [...]”

12. Az 5. cikk (1) és (2) bekezdése értelmében:

„(1) A gyártó köteles olyan felszereléssel ellátni a járművet, hogy a kibocsátásokat valószínűsíthetően befolyásoló alkatrészek 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 vagy baleset elleni védelme és a jármű biztonságos 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”.

A 692/2008 rendelet

13. A 692/2008/EK rendelet⁸ az 1. cikke szerint „a [715/2007 rendelet] 4., 5. és 8. cikkének végrehajtására határoz meg intézkedéseket”.

14. E rendelet 2. cikkének 18. pontja értelmében „kibocsátáscsökkentő rendszer” a *fedélzeti diagnosztikai rendszerrel [OBD⁹] 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”.

A francia jog

15. A code de la consommation (fogyasztóvédelmi törvény) 213–1. cikke büntetőjogi szankciót ír elő azon személlyel szemben, „[...] aki függetlenül attól, hogy a szerződő fél, vagy sem, bármilyen módon vagy módszerrel, adott esetben harmadik személy közreműködésével megteveszti vagy megkísérli megteveszteni a szerződő felet a következőket illetően: 1. bármely árucikk jellege, fajtája, eredete, lényeges tulajdonsága, összetétele vagy hatóanyag-tartalma; 2. a szállított dolgok mennyisége vagy azok azonosítása, a szerződés tárgyát képező meghatározott dolog helyett más áru szállítása révén; 3. a termék használatra való alkalmassága és a használatával járó kockázatok, az elvégzett vizsgálatok, a használati módok és a megteendő óvintézkedések. [...]”¹⁰.

16. A fogyasztóvédelmi törvény 213–2. cikke előírja, hogy a büntetés súlyosbítható, ha az elkövetett vétségek „az áruk használatának emberi, illetve állati egészségre való veszélyességét eredményezik”¹¹.

17. A fogyasztóvédelmi törvény 213–6. cikke szerint azon jogi személyekkel szemben, amelyek büntetőjogi felelősségét az e törvénykönyv 213–1. és 213–2. cikkében meghatározott cselekmények elkövetésében megállapították, a code pénale (büntető törvénykönyv) 131–39. cikkének 2–9. pontjában kiszabott büntetések is alkalmazandók. Szó lehet például azon tevékenység megtiltásáról, „amelynek gyakorlása során vagy amelynek alkalmával a bűncselekményt elkövették”.

Az alapeljárás, az előzetes döntéshozatala előterjesztett kérdések és a Bíróság előtti eljárás

18. Az X társaság olyan autógyártó, amely gépjárműveket értékesít Franciaországban. Az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból kitűnik, hogy ez a társaság olyan szoftverrel (továbbiakban: vitatott szoftver) felszerelt járműveket hozott forgalomba, amely alkalmas volt a szennyező gázok, különösen a nitrogén-oxidok kibocsátásával kapcsolatos, a járművek jóváhagyásához szükséges vizsgálatok eredményeinek meghamisítására.

⁸ 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 tanács rendelet módosításáról és végrehajtásáról szóló 2008. július 18-i európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2008. L 199., 1. o.).

⁹ Az OBD az angol „on-board diagnostics” kifejezés rövidítése.

¹⁰ 2014. március 18-ig e cikk megsértése két évig terjedő szabadságvesztéssel és legfeljebb 35 000 euró pénzbüntetéssel vagy e két büntetés egyikével volt büntetendő. 2014. március 19-től 2016. június 30-ig e cikk megsértése két évig terjedő szabadságvesztéssel és legfeljebb 300 000 euró pénzbüntetéssel volt büntetendő. Emellett az említett cikk előírja, hogy a pénzbüntetés összege a jogsértés által szerzett előnyökkel arányosan az elkövetés idején ismert utolsó három éves forgalom alapján számított átlagos éves forgalom 10%-áig terjedhet.

¹¹ A fogyasztóvédelmi törvény 213–2. cikkének 2014. március 18-ig alkalmazandó változata szerint a 213–1. cikkben előírt büntetés a kétszeresére emelhető. 2014. március 19-től 2016. június 30-ig az általában előírt büntetési tételek hét év szabadságvesztésre és 750 000 euró pénzbüntetésre emelkedhetnek (ide értve a vétség kísérletének esetét is). A pénzbüntetés összege szintén a jogsértés által szerzett előnyökkel arányosan az elkövetés idején ismert utolsó három éves forgalom alapján számított átlagos éves forgalom 10%-áig terjedhet.

19. A szennyező gázokra vonatkozó jóváhagyási szakasz keretében a járműveket olyan protokoll szerint tesztelik, amelynek paramétereit jogszabályi szinten pontosan meghatározták. Ezek többek között az alkalmazott sebességprofilra, a hőmérsékletre és a jármű előkondicionálására vonatkoznak. A jóváhagyási teszt során alkalmazott sebességprofil (New European Driving Cycle, röviden: NEDC) négy városi ciklus ismétléséből, valamint egy városon kívüli ciklusból áll, amit egy laboratóriumban (és nem valódi feltételek között) végeznek. Ez a jóváhagyási teszt többek között annak megállapítására irányul, hogy a kibocsátott nitrogén-oxid mennyisége nem haladja-e meg a 715/2007 rendeletben meghatározott határértékeket.

20. A jelen ügy tárgyát képező járművek egy kipufogógáz-visszavezető szeleppel (EGR) rendelkeznek.

21. Az EGR-szelep a járműgyártók (mint amilyen az X társaság) által a végleges nitrogén-oxid-kibocsátás szabályozása és csökkentése érdekében alkalmazott egyik technológia. Olyan rendszerről van szó, amely a belső égésű motor kipufogógázának egy részét visszavezeti a szívócsőbe, vagyis a motor részére biztosított levegő bevezetőjébe, a nitrogén-oxid-kibocsátás csökkentése céljából.

22. Közelebbről, a kipufogógáz-visszakeringetésen alapuló szennyezésmentesítő rendszer egy olyan csőből áll, amely lehetővé teszi (az üzemanyag tökéletlen égéséből származó) kipufogógáz elvezetését az oxigénbevezető felé, és amelyet hőcserélővel szereltek fel, melynek célja az elégetett gázok lehűtése, illetve egy EGR-szelepből, amely megváltoztatja a bevitelbe visszavezetett elégetett gázok mennyiségét.

23. Az említett EGR-szelep nyitását a motorvezérlő számítógép irányítja. E számítógép a járművön belül a fizikai eszközöket irányító beépített informatikai rendszer. A számítógép az érzékelői által szolgáltatott információktól függően irányítja a vezérlőket. E vezérlők kontrollálják a motor különböző mechanikus elemeinek állapotát. Az EGR-szelep nyitását (amelytől függ a bevitelbe visszavezetett gáz mennyisége, és ennek következtében a szennyezésmentesítő rendszer hatásfoka) valós időben vezérli a motorvezérlő számítógép, amely a különböző érzékelők által gyűjtött információk (sebesség, motorhőmérséklet stb.) alapján utasításokat küld az EGR-szelep vezérlőjének. E szelep nyitási arányát tehát ugyanezen számítógép, és végső soron az abban integrált szoftver (vagyis a jelen ügyben a vitatott szoftver¹²) forráskódja határozza meg.

24. A jelen ügyben 2015. szeptember 28-án, sajtócikkek közzétételét követően a vice-président du conseil régional d'Île-de-France (az Ile-de-France-i regionális tanács alelnöke) a közlekedésért felelős alelnökként a parquet de Paris-nál (párizsi ügyészség, Franciaország) feljelentést tett X társaságnak az EGR-szeleppel és a társaság egyes járműveibe beszerelt vitatott szoftverrel kapcsolatos tevékenysége miatt.

25. 2015. október 2-án a parquet de Paris (párizsi ügyészség) csalás minősített eseteként minősítette ezeket a cselekményeket, és kérelmezte, hogy az Office central de lutte contre les atteintes à l'environnement et à la santé publique (a környezetkárosítás és az egészségkárosítás elleni küzdelemmel foglalkozó központi hivatal, OCLAESP) vizsgálja meg az érintett járművek franciaországi forgalomba hozatalának körülményeit.

26. Ezzel párhuzamosan a ministère de l'Écologie (Környezetvédelmi minisztérium, Franciaország) felhívta a direction générale de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des Fraudes (Versenyügyi, Fogyasztóvédelmi és Csaláselleni Főigazgatóság, DGCCRF) irányítása alatt álló Service national des enquêtes-et (nemzeti vizsgálati hivatal, SNE), hogy folytasson vizsgálatokat annak megállapítása céljából, hogy a francia területen forgalomba hozott járművek fel voltak-e szerelve a vitatott szoftverrel.

¹² A kérdést előterjesztő bíróság megemlíti, hogy az X társaság „bizalmas kezelésre” hivatkozva megtagadta az érintett forráskódnak a vizsgálók részére történő átadását.

27. Az SNE jelentést készített, amelyhez csatolta a Franciaországban a járművek jóváhagyási tesztjeinek elvégzésére jogosult egyetlen laboratórium, az Union technique de l'automobile, du motocycle et du cycle (Autós, motorkerékpáros és kerékpáros műszaki egyesület; UTAC) által végzett tesztek és vizsgálatok eredményeit. E tesztek és vizsgálatok célja annak megállapítása volt, hogy fennáll-e egy esetleges csalás. E jelentésből kitűnik, hogy az X társaság egyes járművei esetében a nitrogén-oxidok kibocsátása meglehetősen megnövekedett, olykor a jóváhagyási szakaszban jelzett elméleti értékek 3,6-szorosa volt.

28. Az ezzel megbízott Institut français du pétrole Énergies nouvelles (francia olajipari és új energiákkal foglalkozó intézet, IFPEN) által három járművön végzett kiegészítő tesztek alapján szintén azt lehetett megállapítani, hogy a jóváhagyási ciklus érzékelésekor¹³ az EGR-szelep nyitási ideje jelentős megnövekedésének köszönhetően a nitrogén-oxid-kibocsátás jelentősen csökkent.

29. 2015 októberében a parquet de Paris (párizsi ügyészség) házkutatást végzett az X társaság francia leányvállalatának helyiségeiben annak megállapítása céljából, hogy objektív tények alapján tekinthető-e úgy, hogy ugyanezen leányvállalatnak tudomása volt a vitatott szoftver létezéséről.

30. 2016 januárjában kötetlen tárgyaláson meghallgatták az említett leányvállalat elnökét. Ez utóbbi úgy nyilatkozott, hogy a sajtó révén szerzett tudomást a vitatott szoftver létezéséről, és nem ismerte annak működését. Ezzel összefüggésben e leányvállalat elnöke ugyanakkor pontosította, hogy az említett szoftvert Franciaországban a (hozzávetőlegesen) 950 000 járműből csak néhány dízelmotorba építették be, amelyeket vissza kellett hívni a szoftver frissítésére. Hozzátette, hogy nem ismeri el a – véleménye szerint – a „nitrogén-oxid-csökkentés optimalizálására” szolgáló szoftver csalárd jellegét.

31. A vizsgálat eredményeként 2016. február 19-én előzetes bírói vizsgálat kezdődött, amellyel a kérdést előterjesztő bírót és két további vizsgálóbírókat bízták meg. A vádirat pontosítja, hogy a feltételezett bűncselekmény azáltal valósult meg, hogy „2009. szeptember 1-je óta [...] a dízelmotorokkal [...] felszerelt járművek [...] vevőit valamilyen módon, akár harmadik – szerződéses vagy szerződésen kívüli – fél közreműködésével megtevesztették a járművek lényeges tulajdonságait és az elvégzett vizsgálatokat illetően, ezáltal a tényállás az áruk használatának emberi, illetve állati egészségre való veszélyességét eredményezte”, ami megsértette többek között a fogyasztóvédelmi törvény 213–1. és 213–2. cikkét.

32. Az eljárás e szakaszában az X társaság az eljárás alá vont tanú jogállásával rendelkezett. Az X társaság, miután a vizsgálóbírók 2017. március 28-án beidézték, formálisan megtagadta az utóbbiak által hozzá intézett kérdések megválaszolását. Az X társaság azt is megtagadta, hogy a vizsgálóbírók rendelkezésére bocsássa az általuk kért bizonyítékokat (többek között azokat, amelyek az X társaság által használt motorok kalibrálási módszereire vonatkoznak).

33. Egyébként az előzetes bírói vizsgálat megkezdése óta több mint 1200 személy lépett fel magánfélként.

34. Ezen eljárás keretében egy szakértőt bízták meg a közigazgatási hatóság (vagyis az UTAC és az IFPEN) által elvégzett tesztek és egyéb műszaki elemzések vizsgálatával annak érdekében, hogy le lehessen írni a vitatott szoftver működését, és ismertetni lehessen az e szoftverrel ellátott járművek légkörbe irányuló nitrogén-oxid-kibocsátásának növekedésével kapcsolatos hatásait.

35. A 2017. április 26-án benyújtott jelentésében (a továbbiakban: szakértői jelentés) a szakértő kifejtette, hogy a hatályos szabályozás szerint a kibocsátást szabályozó rendszereknek a jármű rendes működése során kell működniük. Rámutatott, hogy rendes működési körülmények között a vizsgált járművekben az EGR-szelepet nem a jóváhagyásnak megfelelő módon vezérelték. Amint az az UTAC

¹³ E tekintetben további részletekért lásd: a jelen indítvány 36. pontja.

által végzett tesztek során kiderült, a rendes működési mód nem tette lehetővé a jogszabályi határértékek tiszteletben tartását. A jóváhagyási ciklus érzékelése és az EGR-szelep-működés ilyen módosulása nélkül a szóban forgó járművek esetén nem lehetett volna betartani a rendes működési körülmények között ezen határértékeket. Valós helyzetben tehát a szennyezésmentesítési rendszer hatásfoka csökkent.

36. A szakértő tehát arra a következtetésre jutott, hogy létezik egy olyan berendezés, amely lehetővé teszi a jóváhagyási ciklus érzékelését és az elégetett gázok visszaforgatását szolgáló rendszer (EGR-rendszer) e jóváhagyás céljára történő adaptálását. E berendezés létének következtében nő a nitrogén-oxidok kibocsátása a járművek rendes menete során. A szakértő azt is hozzátette, hogy ha az EGR-szelep működése a rendes forgalomban megfelelt volna a jóváhagyás során tanúsított működésnek, e járművek, különösen városi forgalomban, egyértelműen *(körülbelül 50%-kal)* kevesebb nitrogén-oxidot, de kicsit *(körülbelül 5%-kal)* több szén-monoxidot, el nem égett szénhidrogént és szén-dioxidot bocsátottak volna ki.¹⁴ Csekély mértékben a járművek teljesítményében is valószínűleg változás állt volna be. A karbantartási műveletek többek között a beszívó vezetékek megnövekedett kormozódása miatt gyakoribbak és költségesebbek lettek volna.

37. A szakértő végül kifejtette, hogy az EGR-rendszer kibocsátásszabályozó berendezés abban az értelemben, hogy azzal kizárólag a nitrogén-oxid-kibocsátás csökkentése céljából szerelik fel a motort, hogy nyitásának csökkentése csökkenti a kibocsátást szabályozó rendszer hatásfokát, vagyis a nitrogén-oxid-kibocsátás növelését eredményezi, valamint hogy e csökkentés egyértelműen megmutatkozik a járművek rendes használati körülményei között. Ezzel szemben az EGR-szelep nyitásának csökkentése a gyakorlatban fokozottabb motorgyorsulást, valamint nagyobb potenciális teljesítményt eredményez. Ez a beszívó vezetékek, szelepek és az égéstér enyhébb kormozódását eredményezi, ami hozzájárul a motor hosszabb élettartamához és megbízhatóságához.

38. E technikai elemek alapján a kérdést előterjesztő bíró rámutat, hogy a csalás jogi mechanizmusa, ha az megállapítást nyerne, az érintett járművek vevőinek megtévesztése révén valósulna meg, a járműveik lényeges tulajdonságai, vagyis e járművek 715/2007 rendeletnek való meg nem felelése tekintetében, amely a rendelet 3. cikkének 10. pontjában és 5. cikkének (2) bekezdésében szereplő olyan hatástalanító berendezés járműbeli jelenlétéből ered, amely az EGR-szelepre ható motorvezérlő számítógép oly módon történő programozásából áll, hogy az azonosítsa a jóváhagyási ciklust annak érdekében, hogy a nitrogén-oxid-kibocsátást szabályozó rendszer e ciklus során működjön, míg a jármű rendes használati körülményei között ne működjön.

39. A csaláshoz az a súlyosbító körülmény is járult, hogy e járművek használata emberi, illetve állati egészségre veszélyes, mivel a dízelmotorok kipufogógázait a Centre international de recherche sur le cancer (Nemzetközi Rákkutató Ügynökség, IARC) 2012-ben rákkeltő anyagoknak minősítette.

40. A kérdést előterjesztő bíró emlékeztet arra, hogy a kibocsátást szabályozó rendszerek működésének befolyásolására használt berendezések különböző formákat ölthetnek. A „hatástalanító berendezés” fogalmának a 715/2007 rendelet 3. cikkében szereplő meghatározása különböző fogalmakat fed, amelyeket a Bíróság még nem értelmezett.

41. Mivel a csalásnak a jelen ügyben felvázolt minősítése a „hatástalanító berendezés” minősítésén alapul, a kérdést előterjesztő bíróság úgy véli, hogy pontosításra van szükség a fent hivatkozott rendelkezések hatályát illetően, mind az X társaság esetleges vizsgálat alá vonására, mind az e vizsgálat következtében e társasággal szembeni vádemelésre vonatkozó határozat meghozatala érdekében.

¹⁴ Lásd: a szakértői jelentés 76. oldala.

42. A fenti elemekre tekintettel a kérdést előterjesztő bíróság úgy határozott, hogy előzetes döntéshozatalra a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:

„1. A tervezési elem fogalmának értelmezése

1–1: Mit takar a [715/2007 rendelet] hatástalanító berendezés (*defeat device*) fogalmát meghatározó [3. cikkének 10. pontjában] használt tervezési elem fogalma?

1–2: Valamely, a motorvezérlő számítógépébe beépített vagy általánosabban arra kiható program tekinthető-e az e cikk értelmében vett tervezési elemnek?

2. A kibocsátást szabályozó rendszer fogalmának értelmezése

2–1: Mit takar a [715/2007 rendelet] hatástalanító berendezés (*defeat device*) fogalmát meghatározó [3. cikkének 10. pontjában] használt kibocsátást szabályozó rendszer fogalma?

2–2: E kibocsátást szabályozó rendszer kizárólag azokat a technológiákat és stratégiákat tartalmazza, amelyek a kibocsátások (többek között a nitrogén-oxidok) keletkezésüket követő kezelésére és csökkentésére irányulnak, vagy azokra a különböző technológiákra és stratégiákra is kiterjed, amelyek lehetővé teszik azok keletkezésének korlátozását, mint például az [EGR]-technológia?

3. A hatástalanító berendezés (*defeat device*) fogalmának értelmezése

3–1: Az olyan berendezés, amely érzékeli a [715/2007 rendelet] által előírt jóváhagyási eljárások lefolytatásához kapcsolódó valamennyi paramétert a kibocsátást szabályozó rendszer bármely részének működésbe hozása vagy teljesítményének fokozása, ily módon a jármű jóváhagyásának elérése céljából, a 715/2007/EK rendelet [3. cikke 10. pontjának] értelmében vett hatástalanító berendezésnek minősül-e?

3–2: Igenlő válasz esetén e hatástalanító berendezés tiltott-e a [715/2007 rendelet] [5. cikke (2) bekezdésének] rendelkezései alapján?

3–3: A 3. kérdés 1. pontjában ismertetett berendezés »hatástalanító berendezésnek« minősíthető-e, ha a kibocsátást szabályozó rendszer teljesítményének fokozására nemcsak a jóváhagyási eljárások során kerül sor, hanem esetileg akkor is, ha e jóváhagyási eljárások során a kibocsátást szabályozó rendszer teljesítményének fokozása céljából érzékelt pontos feltételek a tényleges forgalomban is megvalósulnak?

4. Az 5. cikkben szereplő kivételek értelmezése

4–1: Mit takar a [715/2007 rendelet] 2. fejezetében található [5. cikkének (2) bekezdésében] rögzített három kivétel?

4–2: A kifejezetten a jóváhagyási eljárások során a kibocsátást szabályozó rendszer bármely részét működésbe hozó vagy teljesítményét fokozó hatástalanító berendezés tilalma mellőzhető-e az [5. cikk (2) bekezdésében] felsorolt okok valamelyike miatt?

4–3: A motor öregedésének és kormozódásának lassítása részét képezi »a motor sérülés vagy baleset elleni védelme«, illetve »a jármű biztonságos üzemeltetése« szempontjából indokolt követelményeknek, amelyek igazolhatják az [5. cikke (2) bekezdése a) pontjának] értelmében vett [hatástalanító berendezés] jelenlétét?”

43. Írásbeli észrevételeket a francia és az olasz kormány, az alapeljárásban részt vevő felek (az X társaság, továbbá A és társai magánfelek), valamint a Bizottság nyújtottak be.

44. A fent említett kormányok, valamint az alapeljárásban részt vevő felek (az X társaság, továbbá A és társai, B és társai, az AGLP és társai, valamint C és társai magánfelek) valamint a Bizottság tettek szóbeli észrevételeket a 2019. november 7-i tárgyaláson.

Elemzés

Előzetes észrevételek

45. Előzetesen érdemesnek látom részletesebben meghatározni a gépjárművek Európai Unión belüli jóváhagyására vonatkozó szabályozási hátteret.

46. A gépjárművek típusjóváhagyására az uniós jogban olyan részletes szabályok vonatkoznak, amelyeknek a belső piac létrehozására és működésére vonatkozó rendelkezések (jelenleg EUMSZ 114. cikk) a jogalapjai.

47. A 2007/46 irányelv hozta létre azt a harmonizált keretet, amely magában foglalja az alkalmazandó közigazgatási rendelkezéseket, valamint az irányelv hatálya alá tartozó valamennyi új (könnyű vagy nehéz) gépjármű jóváhagyására vonatkozó általános műszaki követelményeket.

48. Így az autóiparban minden keretszabályozás meghatározza a járművek típusjóváhagyására irányuló eljárást és annak jogi következményeit. A típusjóváhagyásra alkalmazandó anyagi jogi feltételekről külön szabályozás rendelkezik.

49. A típusjóváhagyás az alábbiak szerint működik: a gyártó bemutatja a jármű prototípusát az illetékes hatóságoknak annak bizonyítása céljából, hogy e jármű megfelel a 2007/46 irányelv IV. mellékletében szereplő jogi aktusokban megállapított valamennyi anyagi jogi feltételnek. Amikor az illetékes közigazgatási hatóság megadja a típusjóváhagyást, a gyártó megkezdi a szóban forgó járműtípus gyártását. A jóváhagyott típusnak megfelelően gyártott járművek további vizsgálatok elvégzése nélkül forgalomba hozhatók.

50. Ebben az összefüggésben a kibocsátásokra vonatkozó harmonizált műszaki követelményeket a 715/2007 rendelet 5. cikke határozza meg. Ez utóbbi kötelezi a gyártókat arra, hogy járműveiket olyan felszereléssel lássák el, hogy a jármű a *rendes használat során* az említett rendeletnek és végrehajtási intézkedéseinek megfeleljen.

51. Az említett rendelet 5. cikkének (2) bekezdése továbbá úgy rendelkezik, hogy néhány jól körülhatárolt kivételtől eltekintve tilos (az ugyanezen rendelet 3. cikkének 10. pontjában meghatározott) hatástalanító berendezések használata.

52. Ennek következtében, a 715/2007 rendelet 5. cikke értelmében a járműveket nemcsak úgy kell megtervezni, hogy a *rendes használat során* megfeleljenek a rendeletben rögzített határértékeknek, hanem úgy is, hogy a kibocsátást szabályozó rendszerük hatásfokát ne lehessen „a jármű szokásos körülmények közötti üzemeltetése és használata során észszerűen várható feltételek mellett” csökkenteni.¹⁵

¹⁵ Itt a 715/2007 rendelet 3. cikke 10. pontjának végére hivatkozom.

53. A 715/2007 rendelet 5. cikkének alkalmazása céljából a Bizottság a 692/2008 rendeletben speciális laboratóriumokban végzett vizsgálati eljárásokat írt elő, amelyek révén a gyártók a típusengedély megszerzése érdekében megállapíthatják, hogy egy új járműtípus megfelel-e a kibocsátási értékhatároknak.

54. A jelen ügyben a vizsgálati eljárás által előírt kibocsátásmérések az egyetlen akkoriban alkalmazható menetcikluson, nevezetesen (a fentiekben meghatározott) NEDC cikluson¹⁶ alapultak. Olyan szabványosított vizsgálatokról van szó, amelyeket laboratóriumban, nem valós körülmények között végeznek, ami nagyobb teret enged az észleléssel és a megkerüléssel kapcsolatos cselfogásoknak.

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések elfogadhatóságáról

55. A Bíróság elé terjesztett kérdések érdemi vizsgálata előtt meg kell állapítani, hogy azok elfogadhatóak-e.

56. Néhány, az alapeljárásban eljáró fél (A és társai) észrevételeiben arra hivatkozott, hogy a „hatástalanító berendezés” minősítés csak a járművek jóváhagyásának szabályszerűségét érinti. Ez a minősítés, függetlenül attól, hogy megállapítható-e, vagy sem, nincs hatással a „lényeges tulajdonságokkal” kapcsolatos csalás fennállására vagy az elvégzett ellenőrzésekre. E felek szerint ugyanis a fogyasztóvédelmi törvény a csalás „bármilyen módon vagy módszerrel” történő megvalósítását elítéli, függetlenül attól, hogy megsértették-e, vagy sem a 715/2007 rendelet rendelkezéseit. Ekképpen az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések már nem alkalmasak arra, hogy alapjogvita eldöntéséhez hasznos válaszhoz vezessenek.¹⁷

57. Az X társaság is azt állítja, hogy ezek a kérdések nem szükségesek az alapjogvita megoldásához. Véleménye szerint ez az előzetes döntéshozatalra utaló határozatban bemutatott jogvita annak megállapításából áll, hogy vizsgálat indítható-e ezen társasággal szemben csalás miatt, és ezen az alapon e társaság bíróság elé állítható-e. Az X társaság arra hivatkozik, hogy a francia büntetőjogban a csalás bűncselekményhez egy objektív tényállási elem és a szándékosság elemének együttes megvalósulására van szükség, ez utóbbi elem fennállása a jelen esetben nem bizonyos. Az X társaság fenntartja, hogy a Bíróság által a kérdést előterjesztő bíróság kérdéseire adható választól függetlenül, e társaságot semmiképpen sem lehet vizsgálat alá vonni (még kevésbé bíróság elé állítani).

58. Emellett az X társaság a bűncselekmények és büntetések törvényességének elvére hivatkozik: a jelen ügyben felrótt cselekményeket bűncselekménnyé nyilvánító jogi szövegek hiányában e társaságot nem lehet csalás miatt elítélni.

59. Egyébiránt az X társaság azt állítja, hogy az előterjesztett kérdésekkel kapcsolatban e szakaszban *semmilyen* vita nem áll fenn a kérdést előterjesztő bíróság előtt, mivel e kérdéseket illetően sem szóban, sem írásban nem fejtette ki álláspontját.¹⁸ E kérdések csupán az uniós jogi szabályokra vonatkozó egyszerű tanácsadó vélemény iránti kérelmet alkotnak, amely egyetlen jogvitával sem áll kapcsolatban. E tekintetben ugyanezek a kérdések tisztán hipotetikusak. Különösen ez a helyzet az előzetes döntéshozatalra előterjesztett negyedik kérdés esetén, amely a 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdésében szereplő kivételekre vonatkozik, amelyekre a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő eljárásban az X társaság eddig még egyszer sem hivatkozott.

¹⁶ Lásd: a jelen indítvány 19. pontja. Azóta a laboratóriumi vizsgálatokat modernizálták és egy másik, a valós vezetési feltételek melletti kibocsátások mérésére irányuló eljárással (angolul: real driving emissions vagy RDE) egészítették ki.

¹⁷ Úgy tűnik, hogy a tárgyaláson az A és társai felek tanácsadója erre az állításra hivatkozott, amikor rámutatott, hogy nem kívánja vitatni az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések elfogadhatóságát, és hogy a „hatástalanító berendezés” minősítés erősíti a bűncselekmény jellegét, miközben önmagában nem szükséges az említett bűncselekmény bekövetkezésének megállapításához.

¹⁸ Az X társaság ezzel összefüggésben vitatja azon jogi véleményre való hivatkozás lehetőségét, amelyet a kérésére a Freshfields Bruckhaus Deringer ügyvédi iroda készített 2015 decemberében, és amelyet az előzetes bírói vizsgálat hivatalos megkezdése előtt átadtak a vizsgálóknak, és amely annak bizonyítására irányult, hogy az EGR-rendszer mennyiben tekinthető „hatástalanító berendezésnek”.

60. Ráadásul, az X társaság szerint az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések a Bírósághoz való benyújtásukat megelőzően nem képezték kontradiktórius vita tárgyát, ami ellentétes a megfelelő igazságszolgáltatás elvével.

61. Végül, a tárgyaláson az X társaság azt is állította, hogy az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések „idő előttiek”, mivel a mostanáig elvégzett (és a szakértői jelentésekben megjelenő) elemzések nem tették lehetővé a jogvita ténybeli hátterének kellően pontos meghatározását.

62. Véleményem szerint az A és társai felek, illetve az X társaság által előadott érvelést teljes egészében el kell utasítani.

63. Először is meg kell jegyezni, hogy a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata szerint a Bíróság és a nemzeti bíróságok között az EUMSZ 267. cikk alapján létrehozott együttműködés keretében kizárólag a jogvitában eljáró és a meghozandó bírósági határozatért felelős nemzeti bíróság feladata, hogy az ügy sajátosságaira tekintettel megítélje mind az előzetes döntéshozatalra utaló határozatnak az ítélet meghozatala szempontjából való szükségességét, mind a Bíróság elé terjesztett kérdések relevanciáját. Következésképpen, amennyiben a feltett kérdések az uniós jog értelmezésére vonatkoznak, a Bíróság – főszabály szerint – köteles határozatot hozni.¹⁹

64. Mellékesen, és jóllehet ez a kérdés az alapeljárásban egyszer sem merült fel, emlékeztetek arra, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat értelmében „a büntetőügyekben eljáró vizsgálóbíró vagy a bűnügyi nyomozást végző bíró az [EUMSZ 267. cikk] értelmében vett bíróságnak minősül, amelynek az igazságszolgáltatási jellegű határozat meghozatalára irányuló eljárás keretében független módon és a jog szerint kell elbírálnia azokat az ügyeket, amelyekben a törvényben ráruházott hatásköre alapján köteles eljárni”²⁰.

65. Ebből következik, hogy az uniós jogra vonatkozó kérdések releváns voltát vélelmezni kell. A nemzeti bíróság által előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésről való határozathozatalt a Bíróság csak abban az esetben tagadhatja meg, ha *nyilvánvaló*, hogy az uniós jog kért értelmezése nem függ össze az alapeljárás tényállásával vagy tárgyával, illetve ha a szóban forgó probléma hipotetikus jellegű, vagy a Bíróság nem rendelkezik azon ténybeli és jogi elemek ismeretével, amelyek szükségesek ahhoz, hogy a feltett kérdésekre hasznos választ adjon.²¹

66. A jelen ügyben az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból egyértelműen kitűnik, hogy a vitatott szoftver – amely meghatározza az EGR-szelep nyitásának mértékét, és ezáltal a végleges nitrogén-oxid-kibocsátás szintjét – „hatástalanító berendezésként” a 715/2007 rendelet 3. cikke 10. pontjának és 5. cikke (2) bekezdésének alapján befolyásolhatja a francia büntetőjog szerinti bűncselekmény (nevezetesen a fogyasztóvédelmi törvény 213–1. és 213–2. cikke szerinti csalás minősített esetének) megállapítását. Az A és társai felek, valamint az X társaság által a feltett kérdések szükségtelen jellegére vonatkozóan kifejtett érvelést tehát el kell utasítani, mivel az előterjesztett kérdések nyilvánvalóan kapcsolódnak az alapeljárás tárgyához.

¹⁹ Lásd: 2018. december 4-i Minister for Justice and Equality és Commissioner of An Garda Síochána ítélet (C-378/17, EU:C:2018:979, 26. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

²⁰ 2004. január 15-i Saetti és Frediani végzés (C-235/02, EU:C:2004:26, 23. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

²¹ Lásd: 2018. december 4-i Minister for Justice and Equality és Commissioner of An Garda Síochána ítélet (C-378/17, EU:C:2018:979, 27. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

67. Mivel a 715/2007 rendelet rendelkezéseinek értelmezése kihathat a bűncselekmény megállapítására, az X társaság által hivatkozott, a francia büntetőjoggal (többek között az objektív tényállási elem és a szándékosság elemének együttes jelenlétével) kapcsolatos érvek nem állják meg a helyüket. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések elfogadhatóságának (az uniós jog szempontjából történő) értékelésénél ezek az érvek nem relevánsak, és olyan kérdésekre vonatkoznak, amelyek kizárólag a kérdést előterjesztő bíróság hatáskörébe tartoznak.²²

68. A bűncselekmények és büntetések törvényességének elvére vonatkozó érvek szintén irrelevánsak, mivel a fent említett rendelet a gépjárművek jóváhagyását szabályozza, és mint ilyen, nem tartalmaz büntetőjogi szabályokat.

69. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések állítólagosan hipotetikus jellegét illetően az X társaság érvelésével kapcsolatban szintén erős kételyeim vannak.

70. Az a tény, hogy az X társaság által a kérdést előterjesztő bíróság előtt követett eljárési stratégia a vizsgálók kérdéseire való válaszadás elmulasztásából, a vitatott szoftver forráskódja közlésének megtagadásából vagy e szoftver csalárd jellegének tagadásából áll, nem teszi lehetővé a jogviták hiányának megállapítását: éppen ellenkezőleg, hajlamos vagyok azt gondolni, hogy ez a stratégia egy valódi vitára utal, ami alapvető fontossággal bír a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő büntetőeljárás kimenetele szempontjából.

71. Különösen az előzetes döntéshozatalra előterjesztett negyedik kérdést illetően (amely a fent említett rendelet 5. cikkének (2) bekezdésében említett hatástalanító berendezések tilalma alóli kivételek értelmezésére vonatkozik) az X társaság azt állította, hogy soha nem hivatkozott az említett kivételekre a kérdést előterjesztő bíróság előtt, így a fent említett kérdés hipotetikus. A Bíróság által e kérdéssel kapcsolatban feltett kérdésre azonban az X társaság egyértelműen elismerte, hogy nem zárja ki annak lehetőségét, hogy a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő eljárás során a későbbiekben hivatkozzon ezekre a kivételekre. Ez a beismerés is azt jelzi számomra, hogy ezek a kérdések nem tekinthetők csupán tisztán hipotetikus kérdésekre vonatkozó „egyszerű, tanácsadó vélemény iránti kérelemnek”.

72. A kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő kontradiktórus jogvita hiányával kapcsolatban elegendő annyit megemlítenem, hogy az EUMSZ 267. cikk nem teszi függővé a Bíróságnál történő keresetindítást azon eljárás kontradiktórus jellegétől, amelynek során a nemzeti bíróság előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdést fogalmaz meg.²³ Ezért az X társaság által előadott érvet is el kell utasítani.

73. Végül, ami a jelen ügyben megfogalmazott előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések állítólagos idő előtti jellegét illeti, megjegyzem, hogy egyedül a kérdést előterjesztő bíróság dönthet abban a kérdésben, hogy mikor intéz kérdést a Bírósághoz.²⁴ Emellett azt is megjegyzem, hogy az X társaság érvelése nem tűnik e tekintetben túl meggyőzőnek számomra. Az alapeljárás alapjául szolgáló tényeket 2015-ben derítették fel, és azokat több műszaki elemzésnek vetették alá, amelyek maguk is részletes vizsgálat tárgyát képezték, amely vizsgálat következtetései szerepelnek a szakértői jelentésben. E tekintetben nehéz volna azt állítani – amint azt az X társaság a tárgyaláson tette –, „hogy ebben a szakaszban nem határozták meg pontosan a jogvita ténybeli hátterét”. Éppen ellenkezőleg, úgy vélem, hogy a Bíróság rendelkezik azokkal a ténybeli és jogi elemekkel, amelyek ahhoz szükségesek, hogy az elé terjesztett kérdésre hasznos választ adhasson.

²² Lásd: 2018. november 13-i Čepelnik ítélet (C-33/17, EU:C:2018:896, 24. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

²³ Lásd: 2009. június 25-i Roda Golf & Beach Resort ítélet (C-14/08, EU:C:2009:395, 33. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

²⁴ Egyébiránt, az állandó ítélkezési gyakorlat értelmében az a körülmény, hogy egy büntetőügy a vizsgálati szakaszban van, nem zárja ki, hogy az eljáró bíróság előzetes döntéshozatalra kérdéseket terjesszen a Bíróság elé; lásd: 2004. január 15-i Saetti és Frediani ítélet (C-235/02, EU:C:2004:26, 23. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat). A részletesebb okfejtéseket illetően lásd még: Von Bardeleben, E., Donnat, F. és Siritzky, D., *La Cour de justice de l'Union européenne et le droit du contentieux européen*, La Documentation française, Párizs, 2012, 179. és 180. o.

74. Következésképpen, a fenti megfontolásokra tekintettel, véleményem szerint az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések elfogadhatósága alátámasztást nyert.

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első kérdésről

75. Előzetes döntéshozatalra előterjesztett első kérdésével (amely két együttesen vizsgálendő alkérdésből áll) a kérdést előterjesztő bíróság lényegében annak meghatározását kéri, hogy valamely, a motorvezérlő számítógépébe beépített vagy általánosabban arra kiható program tekinthető-e a 715/2007 rendelet 3. cikkének 10. pontja értelmében vett „tervezési elemnek”.

76. Véleményem szerint erre a kérdésre igenlő választ kell adni.

77. A fent említett rendelet 3. cikkének 10. pontjában említett „hatástalanító berendezés” fogalma *minden* olyan tervezési elemet jelöl, amely különböző tényezőket érzékel (a hőmérsékletet, a járműsebességét, a motor percenkénti fordulatszámát stb.) a kibocsátást szabályozó rendszer bármely részének működésbe hozása, működésének modulálása, késleltetése vagy kikapcsolása céljából, és amely csökkenti a kibocsátást szabályozó rendszer hatásfokát.

78. Amint arra a francia kormány helyesen rámutatott, egy ilyen meghatározás tág terjedelemmel ruházza fel a tervezési elem fogalmát. Ilyen elem mind mechanikus alkatrész, mind ezen alkatrész működtetését irányító számítógépes szoftver lehet, amennyiben befolyásolja a kibocsátást szabályozó rendszer működését, és csökkenti annak hatásfokát. Egyébként ugyanez az X társaság által az írásbeli észrevételeiben képviselt álláspont is.

79. Leszögezem, hogy ezen elemnek a jármű *gyártójától kell származnia*. Mivel fedélzeti szoftverről van szó, nincs jelentősége annak, hogy azt a jármű eladása előtt előre telepítették, vagy később, egy frissítés alkalmával töltötték le (az említett gyártó előírására vagy ajánlására): ezzel szemben nem lehet szó *kizárólag a jármű tulajdonosának vagy használójának* kezdeményezésére beszerelt, a gyártótól független elemről.

80. Azt javaslom tehát a Bíróságnak, hogy az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első kérdést a következőképpen válaszolja meg: A 715/2007 rendelet 3. pontjának 10. pontját úgy kell értelmezni, hogy valamely, a motorvezérlő számítógépébe beépített vagy általánosabban arra kiható program e rendelkezés értelmében vett tervezési elemnek tekinthető, amennyiben az említett számítógép szerves részét képezi.

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett második kérdésről

81. Előzetes döntéshozatalra előterjesztett második kérdésével (amely két együttesen vizsgálendő alkérdésből áll) a kérdést előterjesztő bíróság – lényegében – azt kérdezi, hogy a 715/2007 rendelet 3. cikkének 10. pontját úgy kell-e értelmezni, hogy a „kibocsátást szabályozó rendszer” kizárólag azokat a technológiákat és stratégiákat tartalmazza, amelyek a kibocsátások utólagos (a keletkezésüket követő) csökkentésére irányulnak, vagy épp ellenkezőleg, azokra a különböző technológiákra és stratégiákra is kiterjed, amelyek, az EGR-rendszerhez hasonlóan előre (a keletkezésük folyamán) csökkentik a kibocsátásokat.

82. A gyártók rendelkezésére álló, a járműveik szennyezőanyag-kibocsátásának optimalizálására alkalmas módszereknek ugyanis két fő kategóriája van: egyrészt az úgynevezett „motoron belül alkalmazott” stratégiák (például az EGR-rendszer), amelyek a szennyező gázok képződésének magában a motorban történő minimalizálásából állnak, és másrészt az úgynevezett „utólagos kezelési” stratégiák, amelyek a kibocsátások képződést követő kezelését jelentik (például a katalizátoros nitrogén-oxid-csapda rendszere).

83. Az X társaság a „kibocsátást szabályozó rendszer” fogalmának rendkívül szűk körű értelmezését képviseli. Véleménye szerint ez a fogalom csak a kipufogórendszeren *belüli* kibocsátással kapcsolatos alkatrészekre vonatkozik, a motoron belül alkalmazott stratégiákra nem. Ez az értelmezés (lényegében) a 692/2008 rendelet 2. cikkének (18) bekezdésén alapul, amely szerint a „kibocsátáscsökkentő rendszer” „a fedélzeti diagnosztikai rendszerrel (OBD) összefüggésben „az elektronikus motorvezérlő egység és a kipufogórendszerben [...] lévő azon kibocsátással kapcsolatos [komponenseket jelöli], amelyek ennek a vezérlőnek bemenő jeleket adnak, vagy attól kimenő jeleket kapnak”²⁵.

84. Nem értek egyet az X társaság elemzésével.

85. Kiindulópontként megjegyzem, hogy a 715/2007 rendelet nem határozza meg a „kibocsátást szabályozó rendszer” fogalmának jelentését.

86. A hatály pontosítása érdekében utalni kell a Bíróság által megállapított értelmezési kritériumokra. Emlékeztetőül: az állandó ítélkezési gyakorlatnak megfelelően valamely uniós jogi rendelkezés értelmezéséhez „nemcsak annak kifejezéseit, hanem szövegkörnyezetét, és annak a szabályozásnak a célkitűzéseit is figyelembe kell venni, amelynek az részét képezi”.²⁶

Szó szerinti értelmezés

87. Magából a szövegből kiindulva egy „kibocsátást szabályozó rendszer” valamely járműnek a kibocsátása szabályozására szolgáló alkatrésze.

88. E tekintetben megjegyzem, hogy ezáltal az EGR-rendszer eleve e fogalom hatálya alá tartozhat, mivel célja a végleges nitrogén-oxid-kibocsátás csökkentése. Az előzetes döntéshozatalra utaló határozathoz csatolt szakértői jelentés egyértelműen rámutat, hogy az EGR-rendszerrel „*kizárólag a nitrogén-oxid-kibocsátás csökkentése céljából* szerelik fel a motort”, és hogy „az EGR-rendszeren keresztül áramló gázok végül a légkörbe kerülnek”²⁷. Valóban egy, a „nitrogén-oxid-kibocsátás szabályozására szolgáló eszköztől van szó”²⁸.

89. Ez megfelel annak az álláspontnak is, amelyet a Bizottság az írásbeli észrevételeiben képviselt, amelyben ez utóbbi – véleményem szerint helyesen – megjegyzi, hogy az EGR-rendszer nyilvánvalóan egy kibocsátást szabályozó rendszer része, mivel lehetővé teszi az említett kibocsátásoknak előzetesen meghatározott paraméterek szerinti szabályozását azáltal, hogy több-kevesebb kipufogógázt visszavezet a motor szívórendszerébe.²⁹

90. A francia és az olasz kormány, valamint azok a magánfelek, amelyek írásbeli észrevételeikben vagy a tárgyaláson ismertették véleményüket, hasonló értelmezésre jutottak.

91. Az X társasággal ellentétben nem gondolom, hogy a „kibocsátást szabályozó rendszer” fogalmának ezen értelmezése túlságosan tág, vagy olyan jellegű lenne, hogy magában foglalja a jármű bármely olyan alkatrészét, amely hatással van a szennyezőanyag-kibocsátás mennyiségére. A tárgyaláson az X társaság azt állította, hogy az elektromos ablakemelő rendszer vagy a légkondicionáló rendszer szintén hatással van a járművek kibocsátására, azonban mégsem lehet „kibocsátást szabályozó rendszerről” beszélni.

25 Kiemelés tőlem.

26 Lásd: 2018. február 7-i American Express ítélet (C-304/16, EU:C:2018:66, 54. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

27 Ez az állítás a szakértői jelentés 65. oldalán szerepel (kiemelés tőlem). A teljesség kedvéért megjegyzem, hogy ezt az állítást az X társaság nem vitatta.

28 Lásd: a szakértői jelentés 66. oldala (8.5. pont).

29 Ezzel kapcsolatban irreleváns az a tény, hogy a nitrogén-oxid-mennyiség jelentős csökkentésével az EGR-szelep működtetése marginálisan más típusú (szénmonoxid- vagy részecske-) kibocsátásokat megnövelhet: ezzel kapcsolatban a jelen indítvány 36. pontjában kifejtett számadatokra hivatkozom.

Ezeket a példákat nem találom relevánsnak: az X társaság által hivatkozott szerkezetek nem a nitrogén-oxid-kibocsátás korlátozására irányulnak, míg az EGR-rendszernek pontosan ez a célja.³⁰ Éppen ez a célját illető eltérés indokolja az EGR-rendszer kibocsátást szabályozó rendszerként történő besorolását.³¹

Rendszertani értelmezés

92. Rendszertani szempontból először is meg kell vizsgálni a 715/2007 rendelet többi rendelkezését annak megállapítása érdekében, hogy ez utóbbiak hozzájárulhatnak-e a hasznos válaszhoz.

93. A rendelet 4. cikkének (2) bekezdése egy *eredménykötelmet* ír elő a gyártók számára: ez utóbbiak kötelesek gondoskodni arról, hogy az alkalmazott műszaki intézkedéseik *biztosítsák* a kipufogócsőnél keletkező szennyezőanyag kibocsátásának hatékonyan korlátozását. A 3. cikk (6) pontja határozza meg a „kipufogócső-kibocsátás” fogalmát: ez minden további pontosítás nélkül a kibocsátott gáz-halmazállapotú szennyezőanyagokat és légszennyező részecskéket jelenti.

94. Következésképpen sem a 4. cikk (2) bekezdése, sem a 3. cikk (6) bekezdése nem pontosítja, hogy a jármű működésének melyik szakaszában (vagy melyik technikai eszköz révén) kell ezeket a kibocsátásokat szabályozni vagy csökkenteni.

95. A 715/2007 rendelet technológiasemleges, mivel nem ír elő külön technológiai megoldást. Csak a *kipufogócsőből való távozáskor* mért kibocsátás csökkentésével elérni kívánt célt rögzíti.

96. Ezért az X társaság által a motoron belül alkalmazott stratégiákra és a kipufogógáz utólagos kezelésére vonatkozó módszerek közötti különbségtételt nem igazolja a 715/2007 rendelet szövege. Ráadásul a tények szempontjából aligha van e megkülönböztetésnek értelme. Noha az X társaság joggal állíthatta a tárgyaláson, hogy „ami nem jön ki a motorból, az nem kibocsátás”, ebből nem következik, hogy a gyakorlatban – ahogy azt a Bizottság szinte hétköznapi szóhasználatával megjegyezte – a nitrogén-oxidok nitrogén-oxidok maradnak: végül mindig távoznak a kipufogócsővön keresztül (függetlenül attól, hogy képződésüket előzetesen, a motorban csökkentik, vagy utólag, a kipufogórendszerben kezelik).³²

97. Az X társaság által javasolt, az előzetes és utólagos csökkentésre irányuló módszerek közötti bonyolult különbségtételt az (ENSZ-EGB) 83. sz. előírás, és különösen annak 2.16. pontja sem igazolja.³³ Az a tény, hogy ezen előírás 11. melléklete 1. függelékének 6.5.1.3. pontja két utókezelési módszert említ kibocsátást szabályozó rendszerként (vagy kibocsátáscsökkentő rendszerként), önmagában nem jelenti azt, hogy más módszer (mint amilyen az EGR-rendszer) nem tartozhat e fogalom hatálya alá: itt csupán szigetelt példákról és nem kizárólagos felsorolásról van szó.

³⁰ Az X társaság azt is állította, hogy a kiszámíthatóság érdekében megszorító értelmezést kell alkalmazni, mivel az eljárás (a jelen ügyben) bűncselekmény megállapítására irányul. Amint arra a jelen indítvány 68. pontjában rámutattam, ez a szempont nem releváns: a 715/2007 rendelet nem tartalmaz büntetőjogi rendelkezéseket.

³¹ Az EGR-rendszer véleményem szerint mind „a kibocsátásokat valószínűsíthetően befolyásoló alkatrészek” (a 715/2007 rendelet 5. cikkének (1) bekezdésében említett) tágabb kategóriájába, mind a „kibocsátáscsökkentő rendszerek” (a 715/2007 rendelet 3. cikke 10. pontjának és 5. cikke (2) bekezdésének értelmében vett) szűkebb kategóriába beletartozik. Emellett az EGR-rendszer az említett rendelet 3. cikkének 11. pontja értelmében vett *kibocsátáscsökkentő berendezésnek*, vagyis a jármű olyan alkatrészének is minősül, amely ellenőrzi és/vagy korlátozza a kipufogócső kibocsátását (ami magyarázatot ad például az EGR-rendszernek a 692/2008 rendelet I. mellékletének 3.3. pontjában való megemlítésére). Az általam vizsgált rendeletben semmi sem enged arra következtetni, hogy egy adott elem nem tartozhat egyszerre több kategóriába (a jelen esetben „a kibocsátásokat valószínűsíthetően befolyásoló alkatrészek”, „kibocsátáscsökkentő berendezések” és „kibocsátáscsökkentő rendszerek”).

³² Lásd még a jelen indítvány 88. pontját: az EGR-rendszer által keringtetett gáz (végül) kikerül a légkörbe.

³³ Egyébiránt megjegyzem, hogy ugyanezen előírás 2015-ben elfogadott változatának francia szövegében a „kibocsátásszabályozó rendszer” helyébe a „szennyezésgátló rendszer” kifejezés lép. Ez a változás, amely nem feltétlenül jelenik meg hasonlóképpen a többi nyelvi változatban, véleményem szerint szintén e fogalom tág értelmezése mellett szól. Lásd még a jelen indítvány 4. lábjegyzetét.

98. Mi a helyzet az X társaság által mind írásbeli észrevételeiben, mind a tárgyaláson hivatkozott 692/2008 rendelettel?

99. Először is megjegyzem, hogy a Bizottság által kibocsátott 692/2008 rendelet³⁴ a jogszabályok hierarchiájában alacsonyabb helyet elfoglaló jogi eszköz, mint a – a Tanácstól és az Európai Parlamenttől származó – 715/2007 rendelet: főszabály szerint nem korlátozhatja ez utóbbi hatályát. Ráadásul a 692/2008 rendeletnek – az X társaság által hivatkozott – 2. cikke (18) bekezdését „a fedélzeti diagnosztikai rendszerrel összefüggésben” kell alkalmazni, és az nem rendelkezik általános hatállyal.

100. Egyébként úgy tűnik, hogy az X társaság álláspontja e 2. cikk (18) bekezdésének téves értelmezésén alapul. Az X társaság szerint ugyanis ez a rendelkezés azt feltételezi, hogy egy kibocsátást szabályozó rendszer csak a „kibocsátásokhoz kapcsolódó” és „a kipufogórendszerben található” alkatrész lehet.³⁵ Márpedig, az említett rendelkezés – többek között a francia változatában³⁶ – a kipufogórendszer minden – a kibocsátásokkal kapcsolatos – alkatrészére vonatkozik. Így tehát ezen alkatrészeknek nem feltétlenül kell fizikailag a kipufogórendszeren *belül* elhelyezkednie.

101. Hajlamos vagyok egyetérteni a Bizottsággal abban, hogy feltételezhető, hogy e téves értelmezés eredete a 692/2008 rendelet angol változatában keresendő, amelyben „any emission-related component in the exhaust [...] system”³⁷ szerepel. Úgy vélem, hogy az a fordulat (az angol változatban³⁸) a 715/2007 rendelet alapján – amely következetesen a „tailpipe emissions” kifejezést alkalmazza (a francia változatban ezt a kifejezést „émissions au tuyau arrière d'échappement”-nak [kipufogócsőnél történő kibocsátás]³⁹ fordították) – helytelen. Az alkalmazott kifejezések egyértelműen tükrözik a 715/2007 rendeleten végigvonuló azon gondolatmenetet, amely szerint a kibocsátásokat minden esetben a kipufogócsőből való távozáskor kell mérni, *mivel* mindig ez utóbbin keresztül *távoznak* (mielőtt szennyezik a levegőt). Ugyanakkor, a kibocsátás szabályozását lehetővé tevő mechanizmusnak nem kell mindenképpen a szoros értelemben vett kipufogórendszeren *belül* elhelyezkednie.

102. Végül még azt állapítom meg, hogy az említett 692/2008 rendelet XI. mellékletének 2. függeléke kifejezetten felsorolja az EGR-rendszert a kibocsátáscsökkentő rendszerek között. Ez az elem – amennyiben szükséges – megerősíti, hogy téves a 2. cikk (18) bekezdésének az X társaság által képviselt értelmezése.

Teleologikus értelmezés

103. Most pedig rátérek a 715/2007 rendelet céljaira, valamint azoknak a „kibocsátást szabályozó rendszer” fogalmának értelmezésére kifejtett hatására.

104. A rendelet (1) és (5) preambulumbekkezdéséből kitűnik, hogy e rendelet célja többek között a környezet magas szintű védelmének biztosítása, és hogy az Unió levegőminőségi céljainak megvalósítása a járművek kibocsátásának csökkentésére irányuló folyamatos erőfeszítést igényel. A (6) preambulumbekkezdés pontosítja, hogy „különösen a dízelmeghajtású gépjárművek [nitrogén-oxid-]kibocsátását kell jelentősen csökkenteni a levegőminőség javítása és a szennyezési határértékek betartása érdekében”.

34 Egy olyan rendeletről van szó ugyanis, amelyet a Bíróság a 715/2007 rendelet egyes rendelkezéseinek (nevezetesen a 4. az 5. és a 8. cikkének) alkalmazása céljából fogadott el.

35 Az X társaság írásbeli észrevételeiből idézek.

36 Példaként megemlítem, hogy ugyanez a helyzet a szóban forgó rendelet olasz („del sistema di scarico”), spanyol („del sistema de escape”), illetve a lengyel (az „układu” kifejezésnek nem a helyhatározós, hanem a birtokos esete szerepel) változatában is.

37 Kiemelés tőlem.

38 Ezt a fordulatot vette át a 692/2008 rendelet német változata is, amelyben az „im Abgas- oder Verdunstungssystem” kifejezés szerepel.

39 A 715/2007 rendelet német változata az „Auspuffemissionen” kifejezést tartalmazza.

105. Ezenkívül a rendelet 4. cikkéből kitűnik, hogy e rendelet célja annak biztosítása, hogy kibocsátásokat a jármű rendes üzemeltetési feltételek szerinti normál élettartama folyamán *hatékonyan* korlátozzák.

106. Figyelembe véve az uniós jogalkotó akaratát, amelyet e rendelkezések egyértelműen kifejeznek, a francia kormány és a Bizottság véleményével egyetértve úgy vélem, hogy a „kibocsátást szabályozó rendszer” fogalmát tágan kell értelmezni. E fogalom hatályának a kipufogógázok utólagos kezelésére történő korlátozása (kizárva az olyan motoron belül alkalmazott stratégiákat, mint amilyen az EGR-rendszer) jelentős mértékben megfosztaná a 715/2007 rendeletet a hatékony érvényesülésétől. E tekintetben az X társaság által kifejtett különbségtétel nem indokolt.

Következtetés

107. A 715/2007 rendelet rendelkezéseinek szó szerinti, rendszertani és teleologikus értelmezése alapján úgy vélem, hogy az előzetes döntéshozatalra előterjesztett második kérdésre a következő választ kell megfogalmazni: a 715/2007 rendelet 3. cikkének 10. pontját úgy kell értelmezni, hogy a „kibocsátást szabályozó rendszer” fogalmába éppúgy beletartoznak azok a technológiák, stratégiák, mechanikus vagy informatikai alkatrészek, amelyek az EGR-rendszerhez hasonlóan hozzájárulnak a kibocsátások (köztük a nitrogén-oxid-kibocsátások) előzetes csökkentéséhez, mint azok, amelyek e kibocsátások utólagos, a keletkezésüket követő kezelését és csökkentését teszik lehetővé.

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett harmadik kérdésről

108. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett harmadik kérdés három alkérdést foglal magában: a második alkérdéssel az előzetes döntéshozatalra előterjesztett negyedik kérdésnek a jelen indítvány következő részében történő vizsgálata során foglalkozom.

109. Az első és harmadik alkérdés lényegében arról szól, hogy a 715/2007 rendelet 3. cikkének 10. pontját úgy kell-e értelmezni, amely szerint az olyan berendezés, amely érzékeli az ugyanezen rendelet által előírt jóváhagyási eljárások lefolytatásához kapcsolódó valamennyi paramétert a kibocsátást szabályozó rendszer bármely részének működésbe hozása vagy teljesítményének fokozása, ily módon a jármű jóváhagyásának elérése céljából, az e rendelkezés értelmében vett hatástalanító berendezésnek minősül, és ez akkor is igaz, ha a kibocsátást szabályozó rendszer teljesítményének fokozása esetleg is megvalósul akkor, amikor az e fokozás céljából érzékelt pontos feltételek a tényleges forgalomban is megvalósulnak.

110. Véleményem szerint erre a kérdésre igenlő választ kell adni.

111. A „hatástalanító berendezés” egy olyan tervezési elem, amely különböző tényezőket érzékel (a hőmérsékletet, a járműsebességet stb.) 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.

112. Az X társaság két érvre hivatkozik abból a célból, hogy cáfolja ezt a minősítést a jelen ügyben.

113. Először is azt állítja, hogy az EGR-rendszer nem minősül kibocsátást szabályozó rendszernek, és hogy ennek következtében egy olyan tervezési elem, amely az EGR-rendszer működését módosítja, nem minősülhet „hatástalanító berendezésnek”. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett második kérdésre általam javasolt válaszra tekintettel ez az érv nem állja meg a helyét. Ezért ezt a kérdést a továbbiakban nem tárgyalom.

114. Második érve a következő: a hatástalanító berendezések, amelyek *a laboratóriumi vizsgálatok során* (mint például a NEDC-tesztek) felfelé manipulálják a kibocsátást szabályozó rendszer működését, nem csökkentik a rendszer hatásfokát. Kizárólag a jármű normál használata során alkalmazott modulálás teszi lehetővé egy hatástalanító berendezés meglétének megállapítását.

115. Számomra ez az érv egyszerre tűnik megtévesztőnek és megalapozatlannak, mind ténybeli, mind jogi szempontból.

116. *Ténybeli szempontból* az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból és a szakértői jelentésből kitűnik, hogy az EGR-rendszer két üzemmódban működik, amelyeket a vitatott szoftver irányít. Amikor az EGR-rendszer a jóváhagyási teszt egyik jellegzetes ciklusát érzékeli, az „1. üzemmódba” lép. Ennek hiányában, amikor a jóváhagyási teszt jellegzetes körülményeinek hiányát érzékeli, a rendszer a „0. üzemmódot választja”.

117. Az 1. üzemmódban az EGR-szelep nyitásának mértéke megnő, és lehetővé teszi, hogy a jármű betartsa a nitrogén-oxid-kibocsátásokra vonatkozó jogszabályi határértékeket. Ezzel szemben a 0. üzemmódban (vagyis a gyakorlatban az az üzemmód, amely a valós vezetési feltételek mellett működik) az EGR-szelep nincs teljesen kikapcsolt állapotban, csak a nyitásának mértéke csökken. Az ilyen üzemmód sokkal magasabb nitrogén-oxid-kibocsátást eredményez, mint ami a vizsgálati szakaszban megjelenik,⁴⁰ és mindenképpen olyan eredményre vezet, amely nem felel meg a 715/2007 rendeletben megállapított határértékeknek.⁴¹

118. Így, amint azt a Bizottság és a francia kormány helyesen megjegyezte, nyilvánvaló, hogy a szóban forgó berendezés a kibocsátást szabályozó rendszer egy részének működését „modulálja”, mivel az egyik üzemmódból a másikba váltva különböző, előre meghatározott paraméterektől függően megváltoztatja a kibocsátás szintjét.

119. Másként megfogalmazva: ha a jármű szokásos használati körülményei között a 0 az alapértelmezett üzemmód, akkor az alkalmazott eljárás hatására lefelé módosul a kibocsátást szabályozó rendszer hatásfoka. Az a tény, hogy ez a folyamat csak a jóváhagyási tesztre jellemző feltételek érzékelése esetén idéz elő fokozott aktivitást, nem befolyásolja ezt a megállapítást.

120. *Jogi szempontból* meg kell állapítani, hogy az X társaság által képviselt álláspont a 715/2007 rendelet 3. cikke 10. pontjának szövegével és rendszerével sem áll összhangban.

121. Ugyanis, amint azt a Bizottság helyesen megjegyezte, e rendelkezés alapja nem a járművek típusjóváhagyására irányuló eljárás céljából végzett vizsgálati szakaszának és az azt követő, a jármű szokásos használati szakaszának kettőssége. A gépjárművek jóváhagyása *olyan vizsgálati eljárásokon alapul, amelyeknek* a lehető legnagyobb mértékben *összhangban kell állniuk a járműnek* a forgalomba hozatalát követő *jövőbeni szokásos használatával*. A teszt célja az, hogy *ex ante* reprodukálja azokat a valós vezetési körülményeket, amelyekkel a jármű a szokásos használata során találkozni fog.

122. A NEDC-teszt egyfajta elméleti útvonalból áll, amely (vázlatosan) összefoglalja ezeket „a jármű normál működése és használata során észszerűen várható feltételeket”. A kibocsátást szabályozó rendszer egészének vagy egy részének olyan programozott kikapcsolása, amelynek ezen elméleti útvonalon kívül következetesen be kell következnie, a szokásos használati körülmények között szükségszerűen csökkenti e rendszer hatásfokát. Ez a mesterséges kikapcsolás kizárólag a 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdésének megsértését eredményezheti.

123. Az X társaság által képviselt álláspontnak tehát nincs jogszabályi alapja.

⁴⁰ A szakértői jelentés megemlíti, hogy a „nitrogén-oxid-kibocsátások szintje 3 kibocsátási tényezővel emelkedett, ami jelentősen meghaladja a mérési és a jegyzőkönyvben megállapított értékre vonatkozó hibahatárt”; lásd a szakértői jelentés 74. oldalát.

⁴¹ Ugyanott.

124. Ezenkívül, *rendszeretani szempontból* a 715/2007 rendelet 4. cikkének (2) bekezdésére is hivatkozni kell: ez a rendelkezés a kipufogócsőnél és a párolgással keletkező szennyezőanyag-kibocsátásnak a jármű normál élettartama folyamán *rendes használati feltételek* mellett történő hatékony korlátozása biztosítására irányuló kötelezettséget tartalmaz.⁴² Egy olyan berendezés, amelynek egyetlen célja a szabályozási korlátok betartásának biztosítása a laboratóriumi vizsgálatok során, *de facto* ellentétes e kötelezettséggel. A szakértői jelentés egyetért ezzel: a szakértő szerint „a törvény értelmében a kibocsátást szabályozó rendszereknek működniük kell a jármű rendes működése közben”⁴³. Az X társaság feltevésének elfogadása annak elismerésével járna, „hogy a jogszabály célja nem a napi szennyezőanyag-kibocsátások csökkentése [...], hanem csupán a technológiák szintfelmérő teszteknek való alávetése”⁴⁴. Magától értetődik, hogy egy ilyen értelmezés nem állna összhangban az 715/2007 rendelet rendszerének logikájával.

125. A szakértő által megfogalmazott gondolat természetesen elvezet a kérdés *teleológiai* szempontjaihoz: tekintettel a 715/2007 rendeletben kitűzött (a jelen indítvány 104. és 105. pontjában kifejtett) célokra, nem kétséges, hogy az X társaság által képviselt álláspont indokolatlanul korlátozza a 715/2007 rendelet hatékony érvényesülését, valamint az említett rendelet 3. cikkének 10. pontjában és 5. cikkének (2) bekezdésében említett berendezések tilalmát.

126. Végül, a Bizottsággal és a francia kormánnyal egyetértve úgy vélem, hogy irreleváns az a tény, hogy a kibocsátást szabályozó rendszer teljesítményének fokozása a jármű rendes használata során *esetenként* előfordulhat. Amint a Bizottság azt megjegyezte, végtelenül csekély annak esélye, hogy egy ilyen egybeesés bekövetkezzen (tekintettel a NEDC-teszt sajátosságaira). Annak, hogy egy jármű a rendes használat során megfelel a szóban forgó rendelet által rögzített határértékeknek, a *szabálynak* kell lennie, nem pedig egy *kivételnek*, amely a jóváhagyási vizsgálatokhoz hasonló feltételek véletlenszerű együttes bekövetkezéséhez kapcsolódik.

127. A fenti okfejtésekre figyelemmel úgy vélem, hogy az előzetes döntéshozatalra előterjesztett harmadik kérdést a következőképpen kell megválaszolni: a 715/2007 rendelet 3. cikkének 10. pontját úgy kell értelmezni, hogy az olyan berendezés, amely érzékeli az ugyanezen rendelet által előírt jóváhagyási eljárások lefolytatásához kapcsolódó valamennyi paramétert a kibocsátást szabályozó rendszer bármely részének működésbe hozása vagy teljesítményének fokozása, és ily módon a jármű jóváhagyásának elérése céljából, az e rendelkezés értelmében vett hatástalanító berendezésnek minősül, és ez akkor is igaz, ha e kibocsátást szabályozó rendszer teljesítményének fokozása esetleg is megvalósulhat akkor, amikor az e fokozás céljából érzékelt pontos feltételek a tényleges forgalomban is előfordulnak.

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett negyedik kérdésről

128. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett harmadik kérdés második alkérdésével, valamint a negyedik kérdéssel (amely maga három alkérdésből áll) a kérdést előterjesztő bíróság az egy, az alapügyben szereplőhöz hasonló hatástalanító berendezés jogszerűségére kérdez rá, és különösen arra, hogy egy ilyen berendezés a 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdésében szereplő tilalom alóli kivételek egyikének hatálya alá tartozhat-e. A kérdést előterjesztő bíróság közelebbről azt szeretné meghatározni, hogy a motor öregedésének és kormozódásának lassítása részét képezi-e az e rendelet 5. cikke (2) bekezdésének a) pontja értelmében vett, „a motor sérülés vagy baleset elleni védelmével”, illetve „a jármű biztonságos üzemeltetésével” kapcsolatos követelményeknek, amelyek igazolhatják az említett hatástalanító berendezés jelenlétét.

⁴² Lásd még a 715/2007 rendelet 5. cikkének a járművek „rendes használatát” említő (1) bekezdését.

⁴³ Lásd: a szakértői jelentés 75. oldala.

⁴⁴ Ugyanott.

129. Emlékeztetek arra, hogy tilos a hatástalanító berendezéseknek a kibocsátást szabályozó rendszerek hatásfokának csökkentése érdekében történő használata, és hogy e tilalom alól főszabály szerint csak három kivétel van: nevezetesen, amikor a) a *berendezés használata* a motor sérülés vagy baleset elleni védelme és a jármű biztonságos 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 párolgási kibocsátás és az átlagos kibocsátás a kipufogócsőnél.

130. A 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdésének b) és c) pontjában foglalt kivételek a jelen ügyben nyilvánvalóan irrelevánsak, tekintettel a fent ismertetett tényállásra.

131. Ezzel szemben elemezni szükséges a 715/2007 rendelet 5. cikk (2) bekezdésének a) pontjában foglalt kivételt, amely abban az esetben igazolhatja egy hatástalanító berendezés jelenlétét, amennyiben ez utóbbi szükséges a motor sérülés vagy baleset elleni védelme és a jármű biztonságos üzemeltetésének biztosítása szempontjából.

132. Emlékeztetni kell arra, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a kivételeket *szigorúan kell értelmezni* annak érdekében, hogy e kivételek az általános szabályokat *ne fosszák meg tartalmuktól*.⁴⁵ E tekintetben a kivételeket nem lehet a szóban forgó rendeletben kifejezetten szereplő eseteken túlterjeszkedő módon értelmezni.⁴⁶

133. Ezért eleve el kell tekintenem az X társaság azon érvelésétől, amely szerint a szóban forgó kivétel „tág” értelmezése vagy alkalmazása mellett kell dönten. ⁴⁷

134. A jelen esetben a „baleset” és a „sérülés” fogalmát kell értelmezni. Véleményem szerint e fogalmak tartalmára e fogalmak szó szerinti és teleologikus értelmezése világíthat rá.

135. *Magából a szövegből kiindulva* megjegyzem, hogy általánosan elfogadott, hogy a „baleset” kifejezés olyan váratlan és hirtelen eseményre utal, amely kárt vagy veszélyt – mint amilyen a sérülés vagy a halál – idéz elő.⁴⁸ A „sérülés” kifejezés olyan kárra utal, amely általában erőszakos vagy hirtelen okból következik be.⁴⁹ Véleményem szerint a 715/2007 rendelet angol változatában használt „*accident*” és „*damage*” kifejezés nem ellenétes e jelentéssel.⁵⁰

136. Amennyiben egy uniós jogi rendelkezés egyértelmű és határozott, abból kell kiindulni.⁵¹

137. Ennélfogva egy hatástalanító berendezés a fent említett rendelet 5. cikke (2) bekezdésének a) pontja alapján csak akkor indokolt, ha a motor *hirtelen bekövetkező* sérülések elleni védelméhez *s szükséges*.

45 2010. április 22-i Bizottság kontra Egyesült Királyság ítélet (C-346/08, EU:C:2010:213, 39. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

46 Lásd többek között: 2013. május 16-i Melzer ítélet (C-228/11, EU:C:2013:305, 24. pont); 2015. március 5-i Copydan Bándkopi ítélet (C-463/12, EU:C:2015:144, 87., valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

47 Az X társaság szerint ezt a tág értelmezést (vagy alkalmazást) azért kell előnyben részesíteni, mert a fent említett kivétel „nem követeli meg a rendelkezésre álló legjobb technológia alkalmazását, és [...] egy absztrakt értelemmel való felruházás helyett egyedi értékelés keretében kell értelmezni”. E tekintetben megjegyzem, hogy a szóban forgó kivétel nem utal a „rendelkezésre álló legjobb technológia” alkalmazásának szükségességére (vagy annak hiányára). Mivel ez a kivétel egy általánosan alkalmazandó szabályt fejez ki, szükségszerűen normatív és elvont hatállyal kell rendelkeznie. Ezért az X társaság által felhozott érv hatástalan.

48 E fogalomnak a francia nyelvben fennálló jelentését illetően lásd: *Le Petit Robert* szótár, Société du Nouveau Littré, Párizs, 1973., „Accident” szócikk.

49 E fogalomnak a francia nyelvben fennálló jelentését illetően lásd: *Le Petit Robert* szótár, Société du Nouveau Littré, Párizs, 1973., „Dégât” szócikk.

50 Így az angol „damage” szó jelentését a következőképpen lehet meghatározni: „physical harm that impairs the value, usefulness, or normal function of something” (lásd ebben az értelemben, Oxford Dictionary of English, OUP, 2016). Az „Accident” kifejezés meghatározása ugyanezen szótárban „An unfortunate incident that happens unexpectedly and unintentionally, typically resulting in damage or injury. An event that happens by chance or that is without apparent or deliberate cause”.

51 2005. december 8-i BEKB kontra Németország ítélet (C-220/03, EU:C:2005:748, 31. pont).

138. Ezért véleményem szerint el kell utasítani az olasz kormány kiterjesztő értelmezését, amely szerint a „kár” fogalmát ki kell terjeszteni a járműveknek a motor öregedéséből és fokozódó kormozódásából eredő kopására, hatásfokvesztésére vagy vagyoni értékének elvesztésére.

139. Amint arra a Bizottság és a francia kormány helyesen rámutatott, a motor vagy a motor részeinek öregedése és szennyeződése a jármű *rendes* használatának elkerülhetetlen eredménye. Ezek a szennyeződéseknek a motorban a jármű rendes élettartama alatt történő fokozatos felhalmozódásával járó *szokásos* és *kiszámítható* hatások, amelyek egyébként a hosszú távra tervezett rendszeres karbantartások segítségével enyhíthetőek. Nincs tehát szó a jármű biztonságos üzemeltetése szempontjából felmerülő balesetekről, károkról vagy veszélyekről.

140. Most rátérek a kérdés teleológiai szempontjára. Véleményem szerint, tekintettel a 715/2007 rendelet célkitűzéseire, különös tekintettel a környezetvédelemre és az Unión belüli levegőminőség javítására,⁵² az olasz kormány által képviselt kiterjesztő értelmezés egyáltalán nem indokolt.

141. Ez az értelmezés a lényegtől fosztaná meg az általános szabályt (más szóval, a kibocsátást szabályozó rendszerek hatásfokát csökkentő hatástalanító berendezések tilalmát).

142. A járműgyártóknak ugyanis gondoskodniuk kell arról, hogy a járművek *rendes működésük alatt* megfeleljenek a kibocsátásokkal kapcsolatos jogi szabályozásnak,⁵³ és arról, hogy ezek a járművek biztonságosan, e korlátokat tiszteletben tartva működjenek. Noha nem lehet kizárni, hogy egy kibocsátást szabályozó rendszer működése (hosszú távon) negatívan befolyásolja a motor élettartamát vagy megbízhatóságát, ez a körülmény egyáltalán nem indokolja, hogy ezt a rendszert a jármű rendes használati feltételek melletti rendes üzemeltetése során, kizárólag a motornak az öregedéstől vagy a fokozatos kormozódástól való védelme érdekében kikapcsolják.

143. Másként kifejezve, a (jelen ügyben) az olasz kormány által bemutatott értelmezés sem elfogadható, mivel a fent említett tilalmat megfosztja a hatékony érvényesülésétől, és az uniós jogalkotó szándékával nyilvánvalóan ellentétes hatást ér el, amely a forgalomba hozott járművek mindegyikére kötelező határértékek meghatározásával a szennyezőanyag-kibocsátások csökkentésének biztosítására irányul.

144. Ráadásul egy ilyen értelmezés *de facto* azt jelentené, hogy a gazdasági érdekek (mint amilyen a jármű viszonteladásakor az értékének megőrzése) elsőbbséget élveznek a közegészségüggyel szemben.⁵⁴ Ez az eredmény ellentétes lenne a 715/2007 rendelet szövegével éppúgy, mint a szellemével.⁵⁵

145. A jelen ügyben mire kell ebből következtetni?

146. Véleményem szerint csak a motor megbízhatóságát befolyásoló és a jármű vezetése során bekövetkező *konkrét* veszélyhelyzetet előidéző károk közvetlen kockázata igazolja a hatástalanító berendezés jelenlétét.

⁵² Lásd: a jelen indítvány 104. és 105. pontja.

⁵³ Lásd még: a jelen indítvány 50. és 52. pontja.

⁵⁴ Főszabály szerint a közegészség védelmének a gazdasági megfontolásokhoz képest elsődleges jelentőséggel kell bírnia: lásd analógia útján: 1997. július 17-i Affish ítélet (C-183/95, EU:C:1997:373, 43. pont).

⁵⁵ Megemlítem, hogy az általam javasolt értelmezés hasonló ahhoz, amelyet a Bizottság a 2017. január 26-i C(2017) 352 final közleményében (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) fogad el. A fent említett közleménynek azonban nincs kötelező ereje, és – önmagában – nem szolgálhat a Bíróság jogértelmezési munkájának alapjául. Egyébiránt meg kell jegyezni, hogy az alapeljárás tényállása korábbi, mint e közlemény elfogadása. Véleményem szerint emiatt ezt a közleményt a jelen ügyben figyelmen kívül kell hagyni.

147. A kérdést előterjesztő bíróságnak kell – a tényállás elbírálására illetékes egyetlen fórumként – megállapítania, hogy az alapügyben szóban forgó berendezés a fentiekben vizsgált kivétel körébe tartozik-e.⁵⁶

148. Ugyanakkor úgy vélem, hogy érdemes megemlíteni, hogy a szakértői jelentés szerint „az EGR-rendszer nem károsítja a motort”⁵⁷. Azonban ez a rendszer használat közben zavarhatja a motor teljesítményét, és felgyorsíthatja a kormozódását, ami „gyakoribb és költségesebb” karbantartási műveletekhez vezethet.⁵⁸ E megállapítás alapján úgy látom, hogy a kérdéses hatástalanító berendezés nem szükséges a motor *baleset* vagy *sérülés* elleni védelméhez és a *jármű biztonságos üzemelésének biztosításához*.

149. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett harmadik kérdés második alkérdésére, valamint a negyedik kérdésre adandó választ a következőképpen kell megfogalmazni: a 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdésének a) pontját úgy kell értelmezni, hogy a motor öregedésének vagy kormozódásának lassítására irányuló cél nem igazolja egy, az e rendelkezés értelmében vett hatástalanító berendezés alkalmazását.

Véggövetkeztetés

150. A fenti megfontolásokra tekintettel azt javaslom a Bíróságnak, hogy a vice-président chargé de l'instruction du tribunal de grande instance de Paris (a párizsi elsőfokú bíróság előtt a vizsgálatért felelős alelnök, Franciaország) által előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekre a következő választ adja:

1) Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első kérdés

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. pontjának 10. pontját úgy kell értelmezni, hogy a motorvezérlő számítógépébe beépített vagy általánosabban arra kiható program e rendelkezés értelmében vett tervezési elemnek tekinthető, amennyiben az említett számítógép szerves részét képezi.

2) Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett második kérdés

A 715/2007 rendelet 3. cikkének 10. pontját úgy kell értelmezni, hogy a „kibocsátást szabályozó rendszer” fogalmába éppúgy beletartoznak azok a technológiák, stratégiák, mechanikus vagy informatikai alkatrészek, amelyek az elégetett gázok visszaforgatását szolgáló rendszerhez hasonlóan hozzájárulnak a kibocsátások (köztük a nitrogén-oxid-kibocsátások) előzetes csökkentéséhez, mint azok, amelyek e kibocsátások utólagos, a keletkezésüket követő kezelését és csökkentését teszik lehetővé.

3) Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett harmadik kérdés

A 715/2007 rendelet 3. cikkének 10. pontját úgy kell értelmezni, hogy az olyan berendezés, amely érzékeli az ugyanezen rendelet által előírt jóváhagyási eljárások lefolytatásához kapcsolódó valamennyi paramétert a kibocsátást szabályozó rendszer bármely részének működésbe hozása vagy teljesítményének fokozása, és ily módon a jármű jóváhagyásának elérése céljából, az e

⁵⁶ Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint ugyanis a nemzeti bíróság az egyetlen, amely megállapíthatja és értékelheti az alapeljárás tényeit; lásd: 2019. május 8-i Dodić ítélet (C-194/18, EU:C:2019:385, 45. pont).

⁵⁷ Lásd: a szakértői jelentés 74. és 75. oldala.

⁵⁸ Lásd: a szakértői jelentés 76. oldala.

rendelkezés értelmében vett hatástalanító berendezésnek minősül, és ez akkor is igaz, ha e kibocsátást szabályozó rendszer teljesítményének fokozása esetileg is megvalósulhat akkor, amikor az e fokozás céljából érzékelt pontos feltételek a tényleges forgalomban is előfordulnak.

4) Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett negyedik kérdés

A 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdésének a) pontját úgy kell értelmezni, hogy a motor öregedésének vagy kormozódásának lassítására irányuló cél nem igazolja egy, az e rendelkezés értelmében vett hatástalanító berendezés alkalmazását.