



Határozatok Tára

A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (második tanács)

2020. december 17.*

„Előzetes döntéshozatal – Jogszabályok közelítése – 715/2007/EK rendelet – A 3. cikk 10. pontja – Az 5. cikk (2) bekezdése – Hatástalanító berendezés – Gépjárművek – Dízelmotor – Szennyezőanyag-kibocsátás – A motorvezérlő számítógép működésére kiható program – A szennyezőanyag-kibocsátás keletkezésének korlátozását lehetővé tévő technológiák és stratégiák”

A C-693/18. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a tribunal de grande instance de Paris (párizsi általános hatáskörű elsőfokú bíróság, Franciaország) vizsgálóbírói a Bírósághoz 2018. október 29-én érkezett, 2018. október 26-i határozatukkal terjesztettek elő

az **X**

ellen folytatott,

a **CLCV és társai,**

A és társai,

B,

az **AGLP és társai,**

C és társai

részvételével folyamatban lévő büntetőeljárásban,

A BÍRÓSÁG (második tanács),

tagjai: A. Arabadjiev tanácselnök, T. von Danwitz és P. G. Xuereb (előadó) bírák,

főtanácsnok: E. Sharpston,

hivatalvezető: V. Giacobbo tanácsos,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2019. november 7-i tárgyalásra,

* Az eljárás nyelve: francia.

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

- az X képviseletében D. Lecat, P. Benson és J. Philippe avocats, valamint R. B. A. Wollenschläger Rechtsanwalt,
- A és társai képviseletében C. Constantin-Vallet avocat,
- B képviseletében P. Peuvrel és X. Leuck avocats,
- az AGLP és társai képviseletében F. Sartre avocat,
- C és társai képviseletében J. Bensaid és F. Verdier avocats,
- a francia kormány képviseletében kezdetben: D. Colas, J. Traband, E. Leclerc és A.-L. Desjonquères, később: J. Traband, E. Leclerc és A.-L. Desjonquères, meghatalmazotti minőségben,
- az olasz kormány képviseletében G. Palmieri, meghatalmazotti minőségben, segítői: G. Palatiello és P. Pucciariello avvocati dello Stato,
- az Európai Bizottság képviseletében J.-F. Brakeland, M. Huttunen és A. C. Becker, meghatalmazotti minőségben,

a főtanácsnok indítványának a 2020. április 30-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

meghozta a következő

Ítéletet

- 1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem 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 (HL 2007. L 171., 1. o.) 3. cikke 10. pontjának és 5. cikke (2) bekezdésének értelmezésére vonatkozik.
- 2 Ezt a kérelmet az X gépjárműgyártó társaság ellen amiatt indított büntetőeljárás keretében terjesztették elő, hogy a francia piacon olyan szoftverrel felszerelt gépjárműveket hozott forgalomba, amely az általa észlelt vezetési feltételek alapján módosíthatja a gáz halmazállapotú szennyezőanyagok kibocsátását szabályozó rendszert.

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 című, 83. sz. előírása (HL 2006. L 375., 242. o.) állapítja meg a gépjárművek típusjóváhagyására vonatkozó műszaki feltételeket.

4 Az említett rendelet 2.16. pontja a következőket tartalmazza:

„Ezen előírás alkalmazásában:

[...]

2.16. »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.”

5 A 83. sz. ENSZ-EGB előírás 7.3.1.2 pontjában foglaltak szerint a kipufogógáz-visszavezető rendszer [*Exhaust Gas Recirculation (EGR)*] a kibocsátásszabályozó rendszer paraméterei között szerepel.

Az uniós jog

A 97/836/EK határozat

6 Az Európai Közösségnek az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságának a kerekes járművekre és az azokba szerelhető, illetve az 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.) 1. cikke alkalmazásával az Európai Közösség csatlakozott ehhez a megállapodáshoz.

7 A határozat 3. cikkének (1) bekezdése szerint:

„A[z 1958. évi felülvizsgált megállapodás] 1. cikkének (5) bekezdése alapján a Közösség kijelenti, hogy csatlakozása az e határozat a II. mellékletében felsorolt ENSZ/EGB-előírások megvalósítására korlátozódik.”

8 A II. mellékletben felsorolt ENSZ/EGB-előírások között szerepel a 83. sz. ENSZ-EGB előírás.

A keretirányelv

- 9 A 2008. október 7-i 1060/2008/EK bizottsági rendelettel (HL 2008. L 292., 1. o.) módosított, a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról szóló, 2007. szeptember 5-i 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL 2007. L 263., 1. o.; a továbbiakban: keretirányelv) (11) preambulumbekzdése értelmében:

„[...] Következésképpen az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottságának (ENSZ-EGB) előírásait, amelyekhez az előbb említett határozatot alkalmazva csatlakozik a Közösség, valamint azon ENSZ-EGB-előírások módosításait, amelyekhez már csatlakozott a Közösség, integrálni kell a közösségi típus-jóváhagyási eljárásba vagy EK-jármű-típusjóváhagyási követelményként vagy a meglévő közösségi jogszabályok alternatíváiként. [...]”

- 10 A keretirányelv 34. cikkének (1) bekezdése a következőket írja elő:

„Azok az ENSZ-EGB-előírások, amelyekhez a Közösség csatlakozott, és amelyeket a IV. melléklet I. része és a XI. melléklet sorol fel, részét képezik az EK-jármű-típusjóváhagyásnak, ugyanolyan feltételek mellett, mint a külön irányelvek vagy rendeletek. Ezeket az előírásokat a IV. melléklet I. részében és a XI. mellékletben található táblázat vonatkozó oszlopaiban felsorolt járműkategóriákra kell alkalmazni.”

- 11 Az említett irányelv 35. cikke (1) bekezdésének első albekezdése a következőképpen rendelkezik:

„A IV. melléklet II. részében felsorolt ENSZ-EGB-előírások az azoknak megfelelő külön irányelvekkel vagy rendeletekkel egyenértékűnek tekintendők annyiban, amennyiben hatályuk és tárgyuk azonos.”

- 12 A 83. sz. ENSZ-EGB előírás szerepel a keretirányelv IV. mellékletében.

A 715/2007 rendelet

- 13 A 715/2007 rendelet (1) és (4)–(6) preambulumbekzdése értelmében:

„(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.

[...]

(4) [...] a levegőminőségre vonatkozó európai uniós célok eléréséhez a közlekedési ágazat (légi, tengeri és szárazföldi közlekedés), a háztartások és az energia-, mezőgazdasági és ipari ágazat kibocsátásának további csökkentésére van szükség. [...]

(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. [...]”

14 E rendelet 3. cikkének 6. és 10. pontja a következőképpen rendelkezik:

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

[...]

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

[...]

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.”

15 Az említett rendelet 4. cikkének (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 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. [...]

[...]”

16 A 715/2007 rendelet 5. cikkének (1) és (2) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„(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 [helyesen: károsodás] 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.”

17 E rendelet „Kibocsátási határértékek” című I. melléklete többek között a nitrogén-oxid-kibocsátási határértékeket írja elő.

A 692/2008/EK rendelet

18 A 715/2007/EK európai parlamenti és tanács rendelet módosításáról és végrehajtásáról szóló, 2008. július 18-i 692/2008/EK bizottsági rendeletet (HL 2008. L 199. 1. o., helyesbítés: HL 2010. L 336., 68. o.; a továbbiakban: 692/2008 rendelet) 1. cikke a következőképpen rendelkezik:

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

19 A 692/2008 rendelet 2. cikkének 18. pontja értelmében:

„E rendelet alkalmazásában:

[...]

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.”

20 Az említett rendeletnek „Az átlagos kipufogógáz-kibocsátások ellenőrzése szokásos környezeti viszonyok mellett (1. típusú mérés)” című III. melléklete a következőképpen rendelkezik:

„1. Bevezetés

Ez a melléklet a szokásos környezeti viszonyok közötti átlagos kipufogógáz-kibocsátást ellenőrző 1. típusú mérés eljárását írja le.

[...]”

21 A 692/2008 rendelet „Fedélzeti diagnosztika gépjárművekhez” című XI. melléklete „[a] járműcsalád lényeges jellemzői[re]” vonatkozó 2. függelékében a következőket írja elő:

„[...]”

Kibocsátáscsökkentő [helyesen: kibocsátást szabályozó] rendszer:

[...]

– kipufogógáz-visszavezetés (azaz van vagy nincs).

[...]”

A francia jog

- 22 A code de la consommation (fogyasztóvédelmi törvény) 2014. március 18-ig alkalmazandó változatának L. 213-1. cikke a következőképpen rendelkezik:

„Két évig terjedő szabadságvesztéssel és legfeljebb 35 000 euró pénzbüntetéssel vagy e két büntetés egyikével büntetendő az, aki függetlenül attól, hogy szerződő félnek minősül-e, 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 vele járó kockázatok, az elvégzett vizsgálatok, a használati módok és a megteendő óvintézkedések.”

- 23 A törvény 2014. március 19-től 2016. június 30-ig alkalmazandó változatának L. 213-1. cikke a következőképpen rendelkezik:

„Két évig terjedő szabadságvesztéssel és 300 000 euró pénzbüntetéssel büntetendő az, aki függetlenül attól, hogy szerződő félnek minősül-e, 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 vele járó kockázatok, az elvégzett vizsgálatok, a használati módok és a megteendő óvintézkedések.

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.”

- 24 Az említett törvény 2014. március 18-ig alkalmazandó változatának L. 213-2. cikke a következőképpen rendelkezik:

„Az L. 213-1. cikkben előírt büntetési tételek a kétszeresükre emelkednek, ha:

1° az említett cikkben szereplő vétségek az áruk használatának emberi, illetve állati egészségre való veszélyességét eredményezik;

2° az L. 213-1. cikkben szereplő vétség vagy kísérlete elkövetésére:

- a) hamis vagy pontatlan súlyok, mértékek, illetve más eszközök segítségével került sor;
- b) az elemzési, adagolási, súlymérési, mérési műveletek meghamisítására, illetve akár ezen műveleteket megelőzően is az áruk összetételének, súlyának vagy mennyiségének csalárd megváltozására irányuló cselekmények vagy eljárások révén került sor;

- c) korábbi és pontos műveletbe vetett bizalom elérésére irányuló csalárd információszolgáltatás révén került sor.”
- 25 A törvény 2014. március 19-től 2016. június 30-ig alkalmazandó változatának L. 213-2. cikke a következőképpen rendelkezik:
- „I.- Az L. 213-1. cikkben előírt büntetési tételek öt év szabadságvesztésre és 600 000 euró pénzbüntetésre emelkednek, ha az ugyanezen L. 213-1. cikkben szereplő vétség vagy kísérlete elkövetésére:
- 1° hamis vagy pontatlan súlyok, mértékek, illetve más eszközök segítségével került sor;
- 2° az elemzési, adagolási, súlymérési, mérési műveletek meghamisítására, illetve akár ezen műveleteket megelőzően is az áruk összetételének, súlyának vagy mennyiségének csalárd megváltozására irányuló cselekmények vagy eljárások révén került sor;
- 3° korábbi és pontos műveletbe vetett bizalom elérésére irányuló csalárd információszolgáltatás révén került sor.
- II.- Az L. 213-1. cikkben előírt büntetési tételek hét év szabadságvesztésre és 750 000 euró pénzbüntetésre emelkednek, ha az ugyanezen L. 213-1. cikkben szereplő vétség vagy kísérlete:
- 1° az áruk használatának emberi, illetve állati egészségre való veszélyességét eredményezi;
- 2° elkövetésére bünszövetségben került sor.
- III.- A jelen cikkben előírt pénzbüntetés összege a jogsértés által szerzett előnyökkel arányosan az elkövetés idején ismert utolsó három éves forgalom alapján számított átlagos éves forgalom 10%-áig terjedhet.”
- 26 A fogyasztóvédelmi törvény L. 213-6. cikke értelmében:

„Azon jogi személyekkel szemben, amelyek büntetőjogi felelősségét a büntető törvénykönyv 121-2. cikkében szereplő feltételek mellett megállapították a büntető törvénykönyv L. 213-1–L. 213-4. cikkében rögzített bűncselekmények miatt, a büntető törvénykönyv 131–38. cikkében előírt szabályok szerint kiszabott pénzbüntetésen kívül az ugyanezen törvény 131-39. cikkének 2°–9° pontjában kiszabott büntetések is alkalmazandók.

A büntető törvénykönyv 131-39. cikkének 2° pontjában hivatkozott tilalom azon tevékenységre vonatkozik, amelynek folytatása során vagy alkalmával a bűncselekményt elkövették.”

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

- 27 Az X társaság olyan autógyártó, amely gépjárműveket forgalmaz Franciaország területén. Az előzetes döntéshozatalra utaló határozatban foglaltak szerint a társaságnak azt rótták fel, hogy Franciaország területén olyan szoftverrel felszerelt járműveket hozott forgalomba, amely a járművek jóváhagyási szakaszának érzékelése révén alkalmas a szennyező gázok, különösen a nitrogén-oxidok (NOx) kibocsátását illetően a jóváhagyási szakaszban elvégzett vizsgálatok eredményeinek meghamisítására.

- 28 2015. szeptember 28-án a vice-président du conseil régional d'Île-de-France chargé des transports (az Île-de-France-i regionális tanács közlekedési ügyekért felelős alelnöke, Franciaország) a sajtóban megjelent információk alapján feljelentést tett a parquet de Paris-nál (párizsi ügyészség, Franciaország) X társaságnak az ilyen szoftverrel felszerelt járművek forgalomba hozatalával kapcsolatos tevékenysége miatt.
- 29 2015. október 2-án a parquet de Paris (párizsi ügyészség, Franciaország), miután úgy ítélte meg, hogy a cselekményeket „csalás minősített esetének” kell minősíteni, az Office central de lutte contre les atteintes à l'environnement et à la santé publique-hez (a környezetkárosítás és az egészségkárosítás elleni küzdelemmel foglalkozó központi hivatal, Franciaország) fordult, hogy az indítson vizsgálatot az érintett járművek franciaországi forgalomba hozatalának körülményeire vonatkozóan.
- 30 Ezzel párhuzamosan a ministre française de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie (a környezetvédelemért, a fenntartható fejlődésért és az energiáért felelős miniszter, Franciaország) felhívta a Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (versenyügyi, fogyasztóvédelmi és csaláselleni főigazgatóság, Franciaország) irányítása alatt álló Service national des enquêtes-et (nemzeti vizsgálati hivatal, SNE) annak kivizsgálására, hogy a Franciaország területén forgalomba hozott járművek fel voltak-e szerelve ilyen szoftverrel.
- 31 A szennyezőanyag-kibocsátással kapcsolatos részleges jóváhagyás keretében a járműveket olyan protokoll szerint tesztelik, amely jogszabályi szinten meghatározott paraméterekkel (alkalmazott sebességprofil, hőmérséklet, a jármű előkondicionálása) rendelkezik. A jóváhagyási teszt során alkalmazott „New European Driving Cycle” (NEDC) elnevezésű sebességprofil laboratóriumban végzik, és négy városi ciklus ismétléséből áll, amelyeket egy városon kívüli ciklus követ. Ily módon lehetővé teszi annak ellenőrzését, hogy a kibocsátott NOx mennyisége nem éri el a 715/2007 rendelet I. mellékletében előírt felső határértéket.
- 32 A kipufogógáz-visszavezető szelep (a továbbiakban: EGR-szelep) az egyik olyan technológia, amelyet az autógyártók – köztük az X társaság – az üzemanyag tökéletlen égése során keletkezett NOx-kibocsátás ellenőrzésére és csökkentésére használnak.
- 33 Az EGR-szelep a kinyitáskor lehetővé teszi a kipufogógáz elvezetését a szívócsőbe, másodszori elégetés és hőcserélő segítségével történő lehűtés céljából. Az ellenőrzést motorvezérlő számítógép végzi, amely a járműbe beépített informatikai rendszert jelöli, és amely a járműbe beépített különböző – például a motorvezérléssel, a sebességfokozattal vagy a biztonsággal kapcsolatos – funkciók elektronikus vezérlését végzi. Az EGR-szelep kinyitását a számítógép valós időben irányítja, és a különböző érzékelők által adott információk – például sebesség, motorhőmérséklet, levegő-hőmérséklet – alapján utasításokat küld az EGR-szelep vezérlőjének. A szennyezőanyag-mentesítés hatékonysága tehát az EGR-szelep megnyitásához kapcsolódik, amelyet a számítógépbe integrált szoftver forráskódja szab meg.
- 34 Jelentéséhez az SNE csatolta a Franciaországban a járművek jóváhagyási tesztjeinek elvégzésére kizárólagosan jogosult laboratórium, az Union technique de l'automobile du motocycle et du cycle (autós, motorkerékpáros és kerékpáros műszaki egyesület; UTAC) által végzett tesztek és vizsgálatokat. Ezek a tesztek, amelyek célja annak feltárása volt, hogy feltételezhető-e csalás a szennyezőanyag-kibocsátási tesztek során, kimutatták, hogy az X társaság egyes ellenőrzött járműveinek NOx-kibocsátása a járművek jóváhagyási eljárása során megállapított értékeknek járműtől függően a 2-szerese, 3,2-szerese, 3,4-szerese vagy 3,6-szerese volt.
- 35 A környezetvédelemért, a fenntartható fejlődésért és az energiáért felelős miniszter megbízásából az Institut français du pétrole Énergies nouvelles (olajipari és új energiákkal foglalkozó intézet; IFPEN, Franciaország) által az X társaság három járművén végzett kiegészítő tesztek alapján szintén azt lehetett megállapítani, hogy a jóváhagyási szakasz érzékelésekor az EGR-szelep nyitási idejének jelentős megnövekedése miatt a NOx kibocsátási szintje csökkent.

- 36 2015. október 16-án az X társaság francia leányvállalatának elnöke kötetlen tárgyaláson jelezte, hogy nem tájékoztatták a szoftver működési mechanizmusáról és csalárd jellegéről, és úgy nyilatkozott, hogy az azzal felszerelt járműveket az említett szoftver frissítése érdekében vissza kell hívni.
- 37 2015. december 15-én és 18-án egy ügyvédi iroda az X társaság kérésére átadott egy dokumentumot a nyomozóknak annak bizonyítására, hogy az EGR-rendszer nem tekinthető a 715/2007 rendelet értelmében vett „hatástalanító berendezésnek”.
- 38 2016. február 19-én a nyomozás lezárását követően a procureur de la République (ügyész, Franciaország) a tribunal de grande instance de Paris (párizsi általános hatáskörű elsőfokú bíróság, Franciaország) három vizsgálóbírójához fordult. A vádiratban foglaltak szerint az X társaság Franciaország területén 2009. szeptember 1-jétől kezdve a 715/2007 rendelettel ellentétes hatástalanító berendezés elhelyezésével a járművek lényeges tulajdonságait, valamint az elvégzett vizsgálatokat illetően megtévesztette az Euro 5 és Euro 6 dízelmotorral felszerelt járművek vevőit, azzal a súlyosító körülménnyel, hogy a cselekmények az áruk használatának emberi, illetve állati egészségre való veszélyességét eredményezték.
- 39 A tribunal de grande instance de Paris (párizsi általános hatáskörű elsőfokú bíróság, Franciaország) vizsgálóbírói a közigazgatási hatóság (vagyis az UTAC és az IFPEN) által elvégzett tesztek elemzésére és egyéb műszaki vizsgálatok elvégzésére irányuló, a szóban forgó szoftver mechanizmusának leírása és a szoftverrel ellátott járművek NOx-kibocsátásának növekedésével kapcsolatos hatásainak ismertetése céljából lefolytatott igazságügyi szakértői vizsgálatot rendeltek el. 2017. április 26-án benyújtott jelentésében a szakértő megállapította, hogy az érintett járművekben van egy olyan berendezés, amely lehetővé teszi a jóváhagyási eljárás észlelését, az elégetett gázok visszaforgatását szolgáló rendszernek a jóváhagyáshoz történő igazítását, valamint ezen eljáráshoz igazodva a NOx-kibocsátás csökkentését. Megállapítása szerint a kibocsátást szabályozó rendszereiket úgy állították be, hogy jóváhagyási szakasz érzékelése esetén növekedjen az EGR-szelep kinyitása. A járművek rendes üzemeltetési feltételei mellett a szelep kinyitásának csökkentése korlátozza a kibocsátást szabályozó rendszer hatékonyságát, és a NOx-kibocsátás növekedését eredményezi.
- 40 A szakértő szerint, ha az EGR-szelep rendes üzemeltetési feltételek melletti működése megegyezett volna a jóváhagyási eljárás során megállapított működéssel, akkor az érintett járművek egyértelműen kevesebb NOx-ot bocsátottak volna ki, a fogyasztásuk és a teljesítményük csökkent volna, a karbantartásukra pedig gyakrabban és drágábban került volna sor. A beállítás a járműveknél fokozottabb motorgyorsulást, nagyobb teljesítményt, a szívócső, a szelepek és az égéstér enyhébb szennyeződését eredményezi, ami a motor hosszabb élettartamát és megbízhatóságát segíti elő. E beállítás nélkül tehát az érintett járművek nem lettek volna jóváhagyva.
- 41 2017. március 28-án az X társaságot beidézték a tribunal de grande instance de Paris (párizsi általános hatáskörű elsőfokú bíróság, Franciaország) vizsgálóbírói elé. Minthogy a társaság jogi képvisellel rendelkező tanú jogállásával rendelkezett, megtagadta a válaszadást a feltett kérdésekre. Az X társaság székhelye szerinti tagállam igazságügyi hatóságai szintén megtagadták a vizsgálóbírók által kért nyomozati iratok továbbítását. A bírói vizsgálat keretében egyébként több mint 1200 személy lépett fel magánfélként.
- 42 A tribunal de grande instance de Paris (párizsi általános hatáskörű elsőfokú bíróság) vizsgálóbírói ismertetik, hogy mivel a járművekhez tartozó kibocsátásszabályozó rendszer működésének befolyásolására használt berendezések különböző formákat ölthetnek, fontos tisztázni, hogy mit takar a 715/2007 rendelet 3. cikkének 10. pontja értelmében vett „hatástalanító berendezés” fogalma, a rendelkezés ugyanis ezt a fogalmat több olyan fogalom használatával határozza meg, amelyeket a Bíróság még nem értelmezett.

- 43 Mivel az alapügyben szereplő bűnügyi nyomozás keretében kilátásba helyezett „csalásnak” való minősítés a 715/2007 rendelet 3. cikkének 10. pontja és 5. cikkének (2) bekezdése értelmében vett „hatástalanító berendezésnek” való minősítésen alapul, a tribunal de grande instance de Paris (párizsi általános hatáskörű elsőfokú bíróság, Franciaország) vizsgálóbírói úgy vélik, hogy e rendelkezések értelmezése szükséges ahhoz, hogy határozatot lehessen hozni az X társasággal szembeni esetleges vádemelésről, valamint az ügynek a vizsgálati szakaszt követően ítélő bíróság elé történő utalásáról.
- 44 E körülmények között a tribunal de grande instance de Paris (párizsi általános hatáskörű elsőfokú bíróság, Franciaország) vizsgálóbírói úgy határoztak, hogy az eljárást felfüggesztik, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:
- „1. A tervezési elem fogalmának értelmezése
- Mit takar a 715/2007 rendelet hatástalanító berendezés (*defeat device*) fogalmát meghatározó 3. cikkének 10. pontjában használt »tervezési elem« fogalma?
 - 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
- Mit takar a 715/2007 rendelet hatástalanító berendezés (*defeat device*) fogalmát meghatározó 3. cikkének 10. pontjában használt »kibocsátást szabályozó rendszer« fogalma?
 - E »kibocsátást szabályozó rendszer« kizárólag azokat a technológiákat és stratégiákat tartalmazza, amelyek a kibocsátások (többek között a NOx) 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
- 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?
 - Igenlő válasz esetén e hatástalanító berendezés tiltott-e a 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdésének rendelkezései alapján?
 - A harmadik kérdés a) 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?

A [715/2007 rendelet] 5. cikk[é]ben szereplő kivételek értelmezése

- Mit takar a 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdésében rögzített három kivétel?
- A kifejezetten a jóváhagyási eljárások során a kibocsátást szabályozó rendszer bármely részét működésbe hozó vagy teljesítményét fokozó hatástalanító berendezés tilalma mellőzhető-e az [e rendelet] 5. cikk[ének] (2) bekezdésében felsorolt okok valamelyike miatt?
- A motor öregedésének és kormozódásának lassítása részét képezi »a motor [károsodás] vagy baleset elleni védelme«, illetve »a jármű biztonságos üzemeltetése« szempontjából indokolt követelményeknek, amelyek igazolhatják az [említett rendelet] 5. cikke (2) bekezdése a) pontjának értelmében vett hatástalanító berendezés jelenlétét?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

Az elfogadhatóságról

- 45 Az X társaság az előzetes döntéshozatal iránti kérelem elfogadhatatlanságára hivatkozik, először is azzal az indokkal, hogy a Bíróságnak az előterjesztett kérdésekre adandó válasza nem szükséges ahhoz, hogy a kérdést előterjesztő bíróság az alapeljárásban ítéletet tudjon hozni. E tekintetben arra hivatkozik, hogy a kérdésekre adandó válasz nincs kihatással a vele szemben a francia büntetőjog alapján felhozott csalás minősített esete tényállási elemeinek minősítésére.
- 46 Másodszor, az X társaság úgy véli, hogy a bűncselekmény minősítésének a 715/2007 rendelet értelmezésétől való függővé tétele a bűncselekmények és büntetések törvényessége elvének megsértését eredményezi.
- 47 Harmadszor, az X társaság azt állítja, hogy ebben a szakaszban a feltett kérdésekkel kapcsolatban az előterjesztő bíróság előtt nincs folyamatban jogvita, így azok tisztán hipotetikus jellegűek. Mivel az előterjesztő bíróság ezekben a kérdésekben nem foglalt állást, azok csupán uniós jogi szabályokra vonatkozó tanácsadó vélemény iránti kérelemnek tekinthetők.
- 48 Negyedszer, az előterjesztett kérdések nem képezték kontradiktórius vita tárgyát, ami sérti a megfelelő igazságszolgáltatás elvét.
- 49 Ötödször, még ha a feltett kérdések az előterjesztő bíróság érvelését tükrözik is, az X társaság úgy véli, hogy az előzetes döntéshozatalra utaló határozat nem fejt ki kellő egyértelműséggel azokat az okokat, amelyek miatt e bíróság úgy véli, hogy a 715/2007 rendeletben szereplő rendelkezések értelmezése hasznos lenne az alapügy megoldása szempontjából, és azt sem ismerteti, milyen kapcsolat áll fenn az értelmezés és az ügy között. E tekintetben a társaság azt is pontosította, hogy az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdéseket idő előtt terjesztették elő, mivel a ténybeli háttérrel a vizsgálat ezen szakaszában nem állapították meg kellő pontossággal.
- 50 Emlékeztetni kell arra, hogy a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata szerint a Bíróság és a nemzeti bíróságok között az EUMSZ 267. cikk alapján létrehozott együttműködés keretében kizárólag az alapügyben eljáró és a meghozandó bírósági határozatért felelős nemzeti bíróság feladata, hogy az ügy sajátosságaira tekintettel megítélje az előzetes döntéshozatalra utaló határozatnak az ítélete meghozatala tekintetében fennálló szükségességét, valamint a Bíróság elé terjesztett kérdések relevanciáját. Következésképpen, ha a feltett kérdések az uniós jog értelmezésére vonatkoznak, a Bíróság főszabály szerint köteles határozatot hozni (2020. november 24-i Openbaar Ministerie [Okirat-hamisítás] ítélet, C-510/19, EU:C:2020:953, 25. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 51 Ebből következően az uniós jogra vonatkozó kérdések releváns voltát vélelmezni kell. A Bíróság csak akkor utasíthatja el a nemzeti bíróságok által előterjesztett előzetes döntéshozatal iránti kérelmet, ha az uniós jog kért értelmezése nyilvánvalóan nincs összefüggésben az alapügy tényállásával vagy tárgyával, ha a probléma hipotetikus jellegű, vagy ha nem állnak a Bíróság rendelkezésére azok a ténybeli és jogi elemek, amelyek szükségesek ahhoz, hogy az elé terjesztett kérdésekre hasznos választ adhasson (2020. november 24-i Openbaar Ministerie [Okirat-hamisítás] ítélet, C-510/19, EU:C:2020:953, 26. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 52 A jelen esetben először is meg kell állapítani, hogy az előzetes döntéshozatalra utaló határozat tartalmazza az alapjogvita jogi és ténybeli háttérének indokolással ellátott ismertetését, valamint azon indokokat is, amelyek miatt az előterjesztő bíróság úgy ítélte meg, hogy a jogvitában előterjesztett kérdésekre adandó válasz szükséges a határozata meghozatalához.

- 53 Az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból az is kitűnik, hogy az X társaságnak felrótthoz hasonló cselekmények tekintetében a nemzeti jog alapján „csalás minősített esetének” történő minősítés attól a kérdéstől függ, hogy az alapügyben szereplő szoftver olyan, a 715/2007 rendelet 3. cikkének 10. pontja értelmében vett „hatástalanító berendezésnek” tekinthető-e, amelynek használata ugyanezen rendelet 5. cikkének (2) bekezdése értelmében tilos.
- 54 Ilyen körülmények között nem állapítható meg, hogy az uniós jog kért értelmezése ne lenne összefüggésben az alapügy tényállásával vagy tárgyával.
- 55 Ezt követően a francia büntetőjog szerinti csalás minősített esete tényállási elemeinek megállapítását illetően emlékeztetni kell arra, hogy mivel az EUMSZ 267. cikkben említett eljárás keretében a nemzeti jog értelmezése és az abban előírt feltételek vizsgálata kizárólag a kérdést előterjesztő bíróság feladata (2018. november 13-i Čepelnik ítélet, C-33/17, EU:C:2018:896, 24. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat), a kérdések releváns voltára vonatkozó vélelem nem dönthető meg az X társaság által előadott okfejtéssel.
- 56 Ugyanez vonatkozik az X társaságnak a bűncselekmények és büntetések törvényességének elvére vonatkozó érvelésére. A 715/2007 rendelet ugyanis nem vezet be büntetőjogi szankciókat, így ez az elv nem releváns a jelen előzetes döntéshozatal iránti kérelem elfogadhatóságának értékelése szempontjából.
- 57 Végül nem fogadható el az X társaság arra irányuló érvelése, hogy az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések nem képezték kontradiktórius vita tárgyát, mivel az EUMSZ 267. cikk a Bírósághoz fordulás lehetőségét nem teszi függővé attól, hogy a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő eljárás kontradiktórius jellegű-e (2020. július 16-i Governo della Repubblica italiana [Az olasz békebírák jogállása] ítélet, C-658/18, EU:C:2020:572, 63. pont).
- 58 Következésképpen az előzetes döntéshozatal iránti kérelem elfogadható.

Az ügy érdeméről

Az első kérdésről

- 59 Első kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ, hogy a 715/2007 rendelet 3. cikkének 10. pontját úgy kell-e értelmezni, hogy e rendelkezés értelmében „tervezési elemnek” minősül a motorvezérlő számítógépbe beépített vagy arra kiható szoftver.
- 60 A 715/2007 rendelet 3. cikkének 10. pontja a „hatástalanító berendezés” fogalmát úgy határozza meg, mint „bármely olyan tervezési elem[et], amely érzékeli a hőmérsékletet, a jármű sebességét, a motor fordulatszámát (a percnkénti 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”.
- 61 A rendelkezés tehát nem határozza meg a „tervezési elem” fogalmát.
- 62 E tekintetben a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata szerint azon kifejezések értelmét és terjedelmét, amelyekre az uniós jog nem ad meghatározást, az általános nyelvhasználatban elfogadott szokásos jelentésük alapján kell meghatározni, figyelembe véve azon szöveggörnyezetet, amelyben a kifejezéseket használják, és azon szabályozás célkitűzéseit, amelynek részét képezik (2020. október 1-jei Entoma ítélet, C-526/19, EU:C:2020:769, 29. pont).

- 63 Először is meg kell állapítani, hogy a „tervezési elem” kifejezés szokásos jelentése alapján olyan tárgyat jelöl, amelyet egy funkcionális egységbe történő integrálás céljából készítettek.
- 64 Másodszer, a rendelet 3. cikkének 10. pontjában foglaltak szerint a hatástalanító berendezés e rendelkezésben szereplő fogalma „bármely” tervezési elemet jelöl. E tekintetben a francia kormánnyal és a Bizottsággal egyezően meg kell állapítani, hogy a hatástalanító berendezés ilyen meghatározása tehát tág jelentést ad a „tervezési elem” fogalmának, amely magában foglalja mind a mechanikus alkatrészeket, mind pedig az ilyen alkatrészek működtetését irányító elektronikus elemeket, amennyiben azok befolyásolják a kibocsátást szabályozó rendszer működését, és csökkentik annak hatásfokát.
- 65 A jelen ügyben az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból kitűnik, hogy az EGR-szelep nyitását valós időben vezérli a gépjárműbe beépített informatikai rendszer részét képező egyik motorvezérlő számítógép. Így a különböző érzékelők által adott információk, például a sebesség és a motorhőmérséklet alapján a számítógép utasításokat küld az EGR-szelep vezérlőjének. A szennyezőanyag-mentesítés hatékonysága az EGR-szelep megnyitásához kapcsolódik, amelyet a számítógépbe integrált szoftver forráskódja szab meg.
- 66 Következésképpen, amennyiben hatással van a kibocsátást szabályozó rendszer működésére, és csökkenti annak hatásfokát, az alapügyben szereplőhöz hasonló, a motorvezérlő számítógépbe beépített szoftver a 715/2007 rendelet 3. cikkének 10. pontja értelmében vett „tervezési elemnek” minősül.
- 67 A „tervezési elem” fogalmának ezen tág értelmezését megerősíti a 715/2007 rendelet által követett célkitűzés, amely – amint az a (6) preambulumbekzdéséből kitűnik – a levegőminőség javítása és a szennyezési határértékek betartása érdekében a dízelmeghajtású gépjárművek NO_x-kibocsátásának jelentős csökkentésére irányul.
- 68 A fenti megfontolások összességére tekintettel az első kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 715/2007 rendelet 3. cikkének 10. pontját úgy kell értelmezni, hogy e 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.

A második kérdésről

- 69 Második kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ, hogy a 715/2007 rendelet 3. cikkének 10. pontját úgy kell-e értelmezni, hogy az e rendelkezés értelmében vett „kibocsátást szabályozó rendszer” fogalma alá kizárólag a „kipufogógáz utólagos kezeléséből” álló technológiák és stratégia tartoznak, amelyek a kibocsátást utólagosan, azaz a keletkezését követően csökkentik, vagy azok is, amelyek az EGR-rendszerhez hasonlóan előre, azaz a keletkezése során csökkentik a kibocsátást.
- 70 Előzetesen emlékeztetni kell arra, hogy a gyártók a dízelüzemű járművekben a szennyezőanyag-kibocsátás csökkentése érdekében két stratégiát alakíthatnak ki. Az egyik a „motoron belüli” stratégia, például az EGR-rendszer, amely magában a motorban csökkenti szennyezőanyagok képződését, a másik pedig a „kipufogógáz utólagos kezelésére” irányuló stratégia, amely a kipufogógáz kibocsátását a képződését követően kezeli.
- 71 Maga a 715/2007 rendelet nem határozza meg a „kibocsátást szabályozó rendszer” fogalmát, de a preambulumban emlékeztet arra, hogy figyelembe véve a rendeletben említett kibocsátáscsökkentési célkitűzést, rendelkezni kell az olyan berendezésekről is, amelyek a járműhasználat során keletkező kibocsátás mérésére, ezáltal ellenőrzésére szolgálnak.

- 72 A jelen ítélet 62. pontjában ismertetett ítélkezési gyakorlat szerint azon kifejezések jelentését és tartalmát, amelyekre az uniós jog nem ad meghatározást, az általános nyelvhasználatban elfogadott szokásos értelmük szerint kell meghatározni, figyelembe véve azon szövegkörnyezetet, amelyben a kifejezéseket használják, és azon szabályozás célkitűzéseit, amelynek részét képezik.
- 73 Először is meg kell állapítani, hogy szó szerinti értelemben a kibocsátást szabályozó rendszer a jármű olyan alkatrészének minősül, amelynek célja a jármű kibocsátásának ellenőrzése.
- 74 E tekintetben az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból kitűnik, hogy az EGR-rendszer olyan berendezés, amelynek célja kizárólag a NO_x-kibocsátás csökkentésére, ezáltal szabályozására irányul. Következésképpen a 715/2007 rendelet 3. cikkének 10. pontjából nem vonható le az a következtetés, hogy egy ilyen berendezés műszakilag nem képezheti részét a kibocsátást szabályozó rendszernek, mivel lehetővé teszi a NO_x-kibocsátás mennyiségének előre meghatározott paraméterek alapján történő szabályozását.
- 75 Ezt az értelmezést továbbá a 715/2007 rendelet 3. cikke (10) bekezdésének szövegkörnyezete is megerősíti. Ezt a rendelkezést, amely a rendelet tárgyára, hatályára és fogalom meghatározásaira vonatkozó I. fejezetében szerepel, a rendeletben foglalt különböző rendelkezésekre, valamint a rendelet háttérét nyújtó, a gépjárművek Európai Unión belüli jóváhagyására vonatkozó szabályozási keretre tekintettel kell megvizsgálni.
- 76 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a keretirányelv IV. mellékletének I. része felsorolja a gépjárművek típusjóváahagyásához teljesítendő érdemi feltételeket előíró jogalkotási aktusokat. A 715/2007 rendelet szerepel ebben a mellékletben, és 5. cikkében úgy rendelkezik, hogy 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. A kibocsátásszabályozással kapcsolatban ez a cikk különleges műszaki követelményeket ír elő, amelyeket a 692/2008 rendeletben határoztak meg. Ez utóbbi rendelet a járművek típusjóváahagyására vonatkozó bizonyos műszaki követelményeket illetően pedig a 83. sz. ENSZ-EGB előírásra hivatkozik.
- 77 Ami először is a 715/2007 rendeletet illeti, a rendelet 4. cikkének (2) bekezdése úgy rendelkezik, hogy a gyártó műszaki intézkedéseinek biztosítaniuk kell a többek között a kipufogócsőnél keletkező szennyezőanyag-kibocsátásnak a jármű rendes üzemeltetési feltételek szerinti normál élettartama folyamán történő hatékony korlátozását. E tekintetben a rendelet 3. cikkének (6) pontja a „kipufogócső-kibocsátás” fogalmát „a kibocsátott gáz-halmazállapotú szennyezőanyagok és légszennyező részecskék” fogalmaként határozza meg.
- 78 Ezek a rendelkezések tehát kizárólag a gyártók által elérendő célt, azaz a kipufogócső-kibocsátás korlátozását rögzítik, anélkül hogy a cél eléréséhez szükséges eszközöket pontosítanák.
- 79 Következésképpen a 715/2007 rendelet 3. cikkének a rendelet egyéb rendelkezéseire tekintettel vizsgált 10. pontját úgy kell értelmezni, hogy a „kibocsátást szabályozó rendszer” fogalma nem zárja ki azokat a technológiákat és azt a stratégiát, amelyek a szennyezőanyag-kibocsátást előre, azaz a keletkezése során csökkentik.
- 80 Másodszor meg kell állapítani, hogy a 83. sz. ENSZ-EGB előírás és különösen annak 2.16. cikke szintén utal a „kibocsátásszabályozó rendszer” fogalmára, de azt nem határozza meg, hogy ez a fogalom az arra irányuló intézkedésekre utal-e, hogy a kibocsátást a keletkezését követően kezeljék, vagy az arra irányulóakra, hogy a kibocsátásképződést korlátozzák.

- 81 Ez a rendelkezés a „kiiktató eszköz” fogalmát ugyanis a 715/2007 rendelet 3. cikkének 10. pontjában foglaltakhoz hasonlóan határozza meg. Következésképpen ebből a 2.16. cikkből nem lehet azt a következtetést levonni, hogy az e cikk értelmében vett „kibocsátást szabályozó rendszer” csak azokra a technológiákra és stratégiákra vonatkozik, amelyek a kipufogógáz-kibocsátást annak keletkezését követően csökkentik, és nem a kibocsátás keletkezésének korlátozására irányulnak.
- 82 Ezenkívül a 83. sz. ENSZ-EGB előírásnak „A szennyezéscsökkentő rendszer” című 7.3.1.2. pontjában az szerepel, hogy az EGR-rendszer ennek egyik paramétere. Ezekből a rendelkezésekből tehát az következik, hogy az EGR-rendszer a „kibocsátást szabályozó rendszer” fogalma alá tartozik.
- 83 Harmadszor, bár a 692/2008 rendelet 2. cikkének 18. pontjában a „kibocsátást szabályozó rendszert” a következőképpen határozza meg: „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”, és bár ugyanez a rendelet számos rendelkezést tartalmaz a járművek kipufogórendszerében lévő különböző kibocsátáskezelő rendszerekre vonatkozóan és azokat „kibocsátást szabályozó rendszernek” minősíti, ugyanezen minősítéssel a kibocsátás keletkezésének csökkentésére irányuló, motoron belüli rendszereket is felsorol. E tekintetben a rendelet XI. mellékletének 2. függeléke a kipufogógáz-visszavezető rendszert kifejezetten megemlíti a kibocsátást szabályozó rendszerek felsorolásában. Márpedig ez az EGR-rendszer tárgya.
- 84 Egyébiránt emlékeztetni kell arra, hogy a gépjárművek típusjövahagyási eljárásaiban a kibocsátás szintjét mindig a kipufogócsőből való távozáskor mérik, amint az a 692/2008 rendelet 3. mellékletéből is kitűnik. Ezért nem lehet különbséget tenni azon stratégiák között, amelyek a kipufogógáz-kibocsátást annak keletkezését követően csökkentik, és amelyek a kibocsátás keletkezésének korlátozására irányulnak.
- 85 A 715/2007 rendelet 3. cikke 10. pontjának szövegösszefüggéséből kitűnik, hogy a „kibocsátást szabályozó rendszer” fogalma a járművek olyan motoron belüli technológiáit és stratégiáit is magában foglalja, amelyek a keletkezését követően csökkentik a kibocsátást, és azokat is, amelyek a kibocsátás keletkezésének korlátozására irányulnak.
- 86 Végül ezt az értelmezést támasztja alá a 715/2007 rendelet által elérni kívánt, a környezet magas szintű védelmének biztosítására irányuló célkitűzés is.
- 87 Amint azt ugyanis a 715/2007 rendelet (1) preambulumbekzdése kifejti, a gépjárművek kibocsátás tekintetében történő típusjövahagyására vonatkozó műszaki követelményeket többek között e cél biztosítása érdekében harmonizálni kell. A rendelet (5) preambulumbekzdése továbbá kimondja, hogy az EU levegőminőségi céljainak megvalósítása a járművek kibocsátásának csökkentésére irányuló folyamatos erőfeszítést igényel. A (6) preambulumbekzdés pontosítja, hogy különösen a dízelmeghajtású gépjárművek NO_x-kibocsátását kell jelentősen csökkenteni a levegőminőség javítása és a szennyezési határértékek betartása érdekében.
- 88 A 715/2007 rendelet 4. cikke kötelezi a gyártót annak bizonyítására, hogy az általa fogantatosított műszaki intézkedések biztosítják a többek között a kipufogócsőnél keletkező szennyezőanyag-kibocsátásnak a jármű rendes üzemeltetési feltételek szerinti normál élettartama folyamán történő hatékony korlátozását.
- 89 Következésképpen megfelel az e rendelet által követett célnak a „kibocsátást szabályozó rendszer” fogalmának a 715/2007 rendelet 3. cikkének 10. pontjában foglalt azon értelmezése, amely szerint a „kibocsátást szabályozó rendszer” fogalma a járművek olyan motoron belüli technológiáit és stratégiáit is magában foglalja, amelyek a keletkezését követően csökkentik a kibocsátást, és azokat is, amelyek a kibocsátás keletkezésének korlátozására irányulnak. Amint ugyanis arra a főtanácsnok az

indítványának 106. pontjában rámutatott, e fogalom hatályának kizárólag azon technológiákra és stratégiákra való korlátozása, amelyek a keletkezését követően csökkentik a kipufogógáz-kibocsátást, jelentős részben megghiúsítaná a 715/2007 rendelet hatékony érvényesülését.

- 90 A fenti megfontolásokra tekintettel a második kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 715/2007 rendelet 3. cikkének 10. pontját úgy kell értelmezni, 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.

A harmadik kérdés a) és c) pontjáról

- 91 Harmadik kérdésének a) és c) pontjával a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ, hogy a 715/2007 rendelet 3. cikkének 10. pontját úgy kell-e értelmezni, hogy az olyan berendezés, amely érzékeli a 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.
- 92 Emlékeztetni kell arra, hogy a szennyezőanyag-kibocsátásra vonatkozó részleges jóváhagyás keretében a járműveket a NEDC-sebességprofil alapján kell tesztelni, amely négy városi ciklus, majd egy városon kívüli ciklus laboratóriumban végzett ismétléséből áll. Ez többek között annak ellenőrzését teszi lehetővé, hogy a kibocsátott NO_x mennyisége alacsonyabb-e a 715/2007 rendeletben előírt határértéknél. A gépjárművek kibocsátására vonatkozó tesztciklusok ezekben az eljárásokban nem valós közlekedési feltételeken alapulnak.
- 93 Az alapügyben szereplő szoftver lehetővé teszi a NEDC-profil szerint végzett laboratóriumi teszteknek megfelelő paraméterek érzékelését és adott esetben az EGR-szelep nyitási szintjének növelését, hogy ezzel a kipufogógáz nagyobb része visszakerüljön a szívócsőbe, és csökkenjen a tesztelt jármű kibocsátása. Ez a szoftver tehát lehetővé teszi az EGR-szelep működésének fokozását annak érdekében, hogy a kibocsátás megfeleljen a 715/2007 rendeletben meghatározott határértékeknek. Az előzetes döntéshozatalra utaló határozatban foglaltak szerint amennyiben az említett szoftver nem érzékeli a NEDC-profil, és ebből következően úgy véli, hogy a jármű rendes üzemeltetési feltételek között működik, akkor a tesztszakaszban mértnél nagyobb NO_x-kibocsátást állapítható meg, amely a 715/2007 rendeletben előírt határértékeknek sem felel meg.
- 94 A Bíróság állandó ítélkezési gyakorlatának megfelelően az uniós jogi rendelkezések értelmezésénél nemcsak a rendelkezés megfogalmazását, hanem a szövegkörnyezetét, és annak a szabályozásnak a célkitűzéseit is figyelembe kell venni, amelynek a részét képezi (2020. november 18-i Kaplan International colleges UK ítélet, C-77/19, EU:C:2020:934, 39. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 95 A 715/2007 rendelet 3. cikke 10. pontjának szövegében mindenekelőtt az áll, hogy a hatástalanító berendezés célja „a jármű szokásos körülmények közötti üzemeltetése és használata során észszerűen várható feltételek mellett csökkenti a kibocsátást szabályozó rendszer határfokát”.
- 96 Következésképpen e rendelkezés szövegéből arra lehetne következtetni, hogy az olyan berendezésnek, mint amilyen az alapügyben szereplő, a 715/2007 rendeletnek megfelelő kibocsátáskorlátozás érdekében létrehozott EGR-rendszer, a laboratóriumi jóváhagyási tesztelés során és a jármű szokásos körülmények között történő használata során is működőképesnek kellene lennie.

- 97 Ami először is a 715/2007 rendelet 3. cikke 10. pontjának szöveggörnyezetét illeti, a jelen ítélet 77. pontjában foglaltak szerint a rendelet 4. cikkének (2) bekezdése úgy rendelkezik, hogy a gyártó műszaki intézkedéseinek biztosítaniuk kell a többek között a kipufogócsőnél keletkező szennyezőanyag-kibocsátásnak a jármű rendes üzemeltetési feltételek szerinti normál élettartama folyamán történő hatékony korlátozását. A rendelet 5. cikkének (1) bekezdése továbbá úgy rendelkezik, hogy a gyártó köteles olyan felszereléssel ellátni a járművet, hogy a kibocsátásokat valószínűsíthetően befolyásoló alkatrészek lehetővé tegyék a jármű számára a rendes használat során az e rendeletnek és végrehajtási intézkedéseinek való megfelelést.
- 98 Meg kell állapítani, hogy ebben a szöveggörnyezetben nem szerepelnek olyan elemek, amelyek alapján különbséget lehetne tenni a vitatott berendezésnek a jóváhagyási teszt szakaszában, illetve a rendes használati feltételek közötti járművezetés során történő működése között. Egy olyan berendezés létrehozása ugyanis – amint erre a főtanácsnok az indítványának 124. pontjában rámutatott –, amelynek egyetlen célja a 715/2007 rendeletben előírt kibocsátási határértékek tiszteletben tartásának kizárólag a jóváhagyási teszt szakaszában történő biztosítása, ellentétes lenne a kibocsátásnak a jármű rendes üzemeltetési feltételei között történő hatékony korlátozásának biztosítására irányuló kötelezettséggel.
- 99 Következésképpen a 715/2007 rendelet 3. cikke 10. pontjának olyan értelmezését kell elfogadni, amely szerint az e rendelkezés értelmében vett „hatástalanító berendezésnek” minősül az alapügyben szereplőhöz hasonló szoftver, amely a gépjárművek kibocsátási szintjét az általa észlelt vezetési feltételek alapján módosítja, és csak akkor biztosítja a kibocsátási határértékek betartását, ha ezek a feltételek megegyeznek a jóváhagyási eljárások során alkalmazott feltételekkel. Az ilyen berendezés így tehát hatástalanító berendezésnek minősül abban az esetben is, ha a kibocsátást szabályozó rendszer teljesítményének javulása a jármű rendes üzemeltetési feltételei között is pontosan megfigyelhető.
- 100 Ezt az értelmezést végül a 715/2007 rendelet által megvalósítani kívánt célkitűzés is alátámasztja, amely – amint az a jelen ítélet 86. és 87. pontjából kitűnik – a NO_x-kibocsátás jelentős csökkentésére és a környezet magas szintű védelmének biztosítására irányul.
- 101 Az a tény ugyanis, hogy a járművek rendes üzemeltetési feltételei kivételesen – amint ez az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból is kitűnik – megfelelőhetnek a jóváhagyási eljárások során alkalmazott vezetési feltételeknek, és így konkrétan javíthatják a szóban forgó berendezés teljesítményét, nem befolyásolja ezt az értelmezést, mivel a járművek rendes üzemeltetési feltételei között a NO_x-kibocsátás csökkentésére irányuló célt rendszerint nem sikerül elérni.
- 102 A fenti megállapításokra tekintettel a harmadik kérdés a) és c) pontjára azt a választ kell adni, hogy a 715/2007 rendelet 3. cikkének 10. pontját úgy kell értelmezni, hogy az olyan berendezés, amely érzékeli a 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.

A harmadik kérdés b) pontjáról és a negyedik kérdéstről

- 103 Előzetesen rá kell mutatni, hogy a harmadik kérdés b) pontja és a negyedik kérdés a 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdésében előírt valamennyi kivételre vonatkozik. Márpedig az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból kitűnik, hogy a rendelet 5. cikke (2) bekezdésének b) és c) pontjában foglalt kivételek az alapügy megoldása szempontjából nem relevánsak. Következésképpen nem szükséges értelmezni az említett 5. cikk (2) bekezdésének b) és c) pontját.

- 104 Az említett kérdésekkel a kérdést előterjesztő bíróság így tehát lényegében arra kér választ, hogy a 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdésének a) pontját úgy kell-e értelmezni, hogy az olyan hatástalanító berendezés, mint amelyről az alapügyben szó van, amely a jóváhagyási eljárások folyamán a rendes üzemeltetési feltételek során megállapítotthoz képest szisztematikusan javítja a járművek kibocsátást szabályozó rendszerének teljesítményét, az e rendelkezésben foglalt, ilyen berendezésekre vonatkozó tilalom alóli kivétel hatálya alá tartozhat-e abban az esetben, ha ez a berendezés segít megakadályozni a motor kopását, illetve szennyeződését.
- 105 A 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdése értelmében tilos a kibocsátást szabályozó rendszerek hatásfokát csökkentő hatástalanító berendezések használata. E tilalom alól azonban van három kivétel, köztük az egyik az e rendelkezés a) pontjában szerepel, amely szerint a tilalom nem vonatkozik arra az esetre, amikor „a berendezés használata a motor károsodás vagy baleset elleni védelme és a jármű biztonságos üzemeltetése szempontjából indokolt”.
- 106 Meg kell állapítani, hogy a „károsodás” és a „baleset” fogalmát sem a 715/2007 rendelet 5. cikke, sem az említett rendelet más cikkei nem határozzák meg.
- 107 Emlékeztetni kell arra, hogy a jelen ítélet 62. pontjában hivatkozott ítélkezési gyakorlatban foglaltak szerint, mivel ezekre a fogalmakra a 715/2007 rendelet nem ad meghatározást, a kifejezések jelentését és tartalmát a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata szerint az általános nyelvhasználatban elfogadott szokásos értelmük alapján kell meghatározni, figyelembe véve azon szöveggörnyezetet, amelyben a kifejezéseket használják, és azon szabályozás célkitűzéseit, amelynek részét képezik.
- 108 Az általános nyelvhasználatban elfogadott szokásos jelentésében a „baleset” kifejezés – amint arra a főtanácsnok indítványának 135. pontjában rámutatott – olyan váratlan és hirtelen eseményre utal, amely károsodást vagy veszélyt – például sérülést vagy halált – idéz elő. A „károsodás” kifejezés olyan kárra utal, amely általában erőszakos vagy hirtelen okból következik be.
- 109 Következésképpen igazolható az a hatástalanító berendezés, amely csökkenti a kibocsátást szabályozó rendszer hatásfokát, amennyiben a 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdésének a) pontja értelmében lehetővé teszi a motor váratlan és rendkívüli károkkal szembeni védelmét.
- 110 E tekintetben meg kell állapítani, hogy a motor szennyeződése és kopása nem tekinthető e rendelkezés értelmében „balesetnek” vagy „károsodásnak”, mivel – amint azt a Bizottság megjegyzi – ezek az események főszabály szerint a jármű rendes működésének előre látható velejárói.
- 111 Ezt az értelmezést támasztja alá a 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdése a) pontjának szöveggörnyezete is, amely kivételt fogalmaz meg a kibocsátást szabályozó rendszerek hatékonyságát csökkentő hatástalanító berendezések használatának tilalma alól, valamint az említett rendelet által kitűzött cél is megerősíti ezt. Minden kivételt szigorúan kell ugyanis értelmezni, biztosítva hatékony érvényesülését és tiszteletben tartva célját (lásd analógia útján: 2014. szeptember 3-i Deckmyn és Vrijheidsfonds ítélet, C-201/13, EU:C:2014:2132, 22. és 23. pont).
- 112 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.
- 113 Ezt az értelmezést támasztja alá a 715/2007 rendelet által kitűzött, a környezet magas szintű védelmének biztosítására és az Unión belüli levegőminőség javítására irányuló cél is, amely magában foglalja a NOx-kibocsátásnak a járművek rendes élettartama során történő tényleges csökkentését is. Az említett rendelet 5. cikke (2) bekezdésének a) pontjában foglalt tilalom lényegét vesztené, és nem érvényesülne hatékonyan, ha megengednék a gyártóknak, hogy a gépjárműveket kizárólag abból a célból, hogy a motort megvédjék a szennyeződéstől és a kopástól, ilyen hatástalanító berendezésekkel szereljék fel.

- 114 Következésképpen – amint arra a főtanácsnok indítványának 146. pontjában rámutatott – kizárólag a jármű vezetése során bekövetkező konkrét veszélyhelyzetet előidéző károsodás közvetlen kockázata igazolhatja a hatástalanító berendezés használatát.
- 115 A fenti megfontolásokra tekintettel a harmadik kérdés a) pontjára és a negyedik kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdésének a) pontját úgy kell értelmezni, hogy az olyan hatástalanító berendezés, mint amelyről az alapügyben szó van, amely a jóváhagyási eljárások folyamán a rendes üzemeltetési feltételek során megállapíthatóhoz képest 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.

A költségekről

- 116 Mivel ez az eljárás az alapeljárásban részt vevő felek számára a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő eljárás egy szakaszát képezi, ez a bíróság dönt a költségekről. Az észrevételeknek a Bíróság elé terjesztésével kapcsolatban felmerült költségek, az említett felek költségeinek kivételével, nem téríthetők meg.

A fenti indokok alapján a Bíróság (második tanács) a következőképpen határozott:

- 1) **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 10. pontját úgy kell értelmezni, hogy e 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.**
- 2) **A 715/2007 rendelet 3. cikkének 10. pontját úgy kell értelmezni, 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.**
- 3) **A 715/2007 rendelet 3. cikkének 10. pontját úgy kell értelmezni, hogy az olyan berendezés, amely érzékeli a 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.**
- 4) **A 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdésének a) pontját úgy kell értelmezni, hogy az olyan hatástalanító berendezés, mint amelyről az alapügyben szó van, amely a jóváhagyási eljárások folyamán a rendes üzemeltetési feltételek során megállapíthatóhoz képest 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.**

Aláírások