



Határozatok Tára

A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (nagytanács)

2022. július 14.*

„Előzetes döntéshozatal – Jogszabályok közelítése – 715/2007/EK rendelet – Gépjárművek típusjóváahagyása – A 3. cikk 10. pontja – Az 5. cikk (1) és (2) bekezdése – Hatástalanító berendezés – Gépjárművek – Dízelmotor – Szennyezőanyag-kibocsátás – Kibocsátást szabályozó rendszer – A motorvezérlő számítógépbe beépített szoftver – Kipufogógáz-visszavezető szelep (EGR-szelep) – A nitrogén-oxid-kibocsátás »hőmérsékleti tartomány« által való korlátozással történő csökkentése – A kibocsátáscsökkentő berendezések hatásfokát csökkentő hatástalanító berendezések használatának tilalma – Az 5. cikk (2) bekezdésének a) pontja – E tilalom alóli kivétel”

A C-128/20. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Landesgericht Klagenfurt (klagenfurti regionális bíróság, Ausztria) a Bírósághoz 2020. február 19-én érkezett, ugyanazon a napon hozott határozatával terjesztett elő

a **GSMB Invest GmbH & Co. KG**

és

az **Auto Krainer GesmbH**

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (nagytanács),

tagjai: K. Lenaerts elnök, L. Bay Larsen elnökhelyettes, A. Arabadjiev, A. Prechal, K. Jürimäe, C. Lycourgos és I. Ziemele tanácselnökök, M. Ilešič, J.-C. Bonichot, F. Biltgen, P. G. Xuereb (előadó), N. Piçarra és N. Wahl bírák,

főtanácsnok: A. Rantos,

hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

– a GSMB Invest GmbH & Co. KG képviselőjében T. Kainz Rechtsanwalt,

* Az eljárás nyelve: német.

- az Auto Krainer GesmbH képviselőiben H. Gärtner, F. Gebert, F. Gonsior, C. Harms, N. Hellermann, F. Kroll, M. Lerbinger, S. Lutz-Bachmann, L.-K. Mannefeld, K.-U. Opper, H. Posser, J. Quecke, K. Schramm, W. F. Spieth, J. von Nordheim, K. Vorbeck, B. Wolfers és B. Wollenschläger Rechtsanwälte,
- a német kormány képviselőiben J. Möller és D. Klebs, meghatalmazotti minőségben,
- az Európai Bizottság képviselőiben M. Huttunen és M. Noll-Ehlers, meghatalmazotti minőségben,

a főtanácsnok indítványának a 2021. szeptember 23-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 (1) és (2) bekezdésének értelmezésére vonatkozik.
- 2 E kérelmet a GSMB Invest GmbH & Co. KG és az Auto Krainer GesmbH között a kipufogógáz-visszavezetést az érzékelt hőmérséklet és magasság függvényében csökkentő szoftverrel felszerelt gépjárműre vonatkozó adásvételi szerződés semmisségének megállapítása iránti kérelem tárgyában folyamatban lévő jogvitában terjesztették elő.

Jogi háttér

Az uniós jog

A 715/2007 rendelet

- 3 A 715/2007 rendelet (1) és (6) preambulumbekkezdése 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.
[...]
(6) Különösen a dízelmeghajtású gépjárművek nitrogénoxid-kibocsátását kell jelentősen csökkenteni a levegőminőség javítása és a szennyezési határértékek betartása érdekében.
[...]”

- 4 E rendelet 1. cikkének (1) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

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

- 5 Az említett rendelet 3. cikkének 10. pontja a következőképpen szól:

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

[...]

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

- 6 Ugyanezen rendelet 4. cikkének (1) és (2) bekezdése a következőképpen fogalmaz:

„(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 pótkerendezés 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 párolgással keletkező szennyező anyag kibocsátást, a jármű rendes üzemeltetési feltételek szerinti normál élettartama folyamán hatékonyan korlátozzák. [...]

[...]”

- 7 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 [helyesen: összetevők] tervezése, kialakítása és összeállítása lehetővé tegye a jármű számára a rendes használat során az e rendeletnek és végrehajtási intézkedéseinek való megfelelést.

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

- a) a berendezés használata a motor sérülés [helyesen: károsodás] vagy baleset elleni védelme és a jármű 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.”

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

A 692/2008 rendelet

- 9 A 715/2007 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) a 2011. június 8-i 566/2011/EU bizottsági rendelet (HL 2011. L 158., 1. o.) módosította. A 692/2008 rendeletet 2022. január 1-jével hatályon kívül helyezte a 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet kiegészítéséről, a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv, a 692/2008/EK bizottsági rendelet és az 1230/2012/EU bizottsági rendelet módosításáról, valamint a 692/2008/EK bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2017. június 1-jei (EU) 2017/1151 bizottsági rendelet (HL 2017. L 175., 1. o.; helyesbítés: HL 2018. L 56., 66. o.). Az alapügy tényállásának időpontjára tekintettel azonban a 692/2008 rendelet továbbra is alkalmazandó az alapeljárásra.

- 10 A 692/2008 rendelet 1. cikke előírta:

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

- 11 A 692/2008 rendelet 2. cikkének 18. pontja a következőképpen szólt:

„E rendelet alkalmazásában:

[...]

18. »kibocsátáscsökkentő 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.”

- 12 A 3. cikk 9. pontja a következőket írta elő:

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

A típusjóváhagyás kérésekor azonban a gyártónak be kell nyújtania a jóváhagyó hatósághoz olyan információkat, amelyek bizonyítják, hogy [a nitrogén-oxid (NO_x)]-utókezelő elegendően nagy

hőmérsékletet ér el ahhoz, hogy a 6. típusú mérésben leírt -7°C -os hidegindítás után 400 s-on belül hatékonyan működjön.

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

Az információknak tartalmazniuk kell a kibocsátásokra gyakorolt hatások leírását is.

A jóváhagyó hatóság nem adhat meg típusjóváagyást, ha a beadott információ nem elégséges annak igazolására, hogy az utókezelő a megadott időn belül ténylegesen eléri a hatékony működéshez elegendően nagy hőmérsékletet.

[...]

- 13 Az említett rendelet „Szennyezéscsökkentő komponensek” című 10. cikkének 1. pontja előírta:

„A gyártónak biztosítani kell, hogy a 715/2007/EK rendelet hatálya alá tartozó EK-típusjóváagyással rendelkező járművekbe [a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek {helyesen: összetevőinek} és önálló műszaki egységeinek jóváagyásáról szóló, 2007. szeptember 5-i 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (keretirányelv) (HL 2007. L 263., 1. o.)] 10. cikkének (2) bekezdése értelmében vett önálló műszaki egységként beszerelendő szennyezéscsökkentő cserekomponensek rendelkezzenek EK-típusjóváagyással, e rendelet 12. és 13. cikke, valamint XIII. mellékletének megfelelően.

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

[...]

- 14 A 692/2008 rendeletnek „Az EK-típusjóváagyásra vonatkozó közigazgatási rendelkezések” című I. mellékletének „Kiterjesztések a szennyezéscsökkentő rendszerek tartóssága tekintetében (5. típusú mérés)” című 3.3. pontja kimondta:

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

3.3.1.1. Jármű:

[...]

3.3.1.2. Motor

[...]

3.3.1.3. A szennyezéscsökkentő rendszer paraméterei:

a) Katalizátoros átalakítók és részecskeszűrők:

[...]

[...]

c) Kipufogógáz-visszavezető rendszer:

van vagy nincs

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

[...]

Az osztrák jog

- 15 Az Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch (általános polgári törvénykönyv; a továbbiakban: ABGB) alapügyben alkalmazandó változata 879. §-ának (1) bekezdése a következőket írja elő:

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

- 16 Az ABGB 932. §-ának (1) és (4) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

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

[...]

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

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

- 17 2011. január 9-én a GSMB Invest adásvételi szerződést kötött az Auto Krainerrel egy Volkswagen márkájú, VW Caddy Maxi Comfortline 4 Motion TDI típusú, Euro 5 generációs EA 189 típusú, 2 liter hengerűrtartalmú dízelmotorral ellátott, kipufogógáz-visszavezető szeleppel (a továbbiakban: EGR-szelep) rendelkező gépjárműre vonatkozóan.
- 18 2017. december 27-én a GSMB Invest az ABGB 879. §-ának (1) bekezdése és 932. §-ának (4) bekezdése alapján ezen adásvételi szerződés semmisségének kártalanítás megfizetésére kötelezés melletti megállapítása iránt keresetet nyújtott be a kérdést előterjesztő bíróság, a Landesgericht Klagenfurt (klagenfurti regionális bíróság, Ausztria) előtt.
- 19 Keresete alátámasztására a GSMB Invest arra hivatkozik, hogy a szóban forgó jármű megvásárlásakor abban a hiszemben volt, hogy egy új, környezetbarát járművet vásárol, amelynek többek között a kipufogógáz-kibocsátási értékei megfelelnek a hatályos jogszabályi előírásoknak. Márpedig az említett járműbe beszerelt motorvezérlő számítógépébe telepített szoftvernek a Volkswagen által 2017. május 9-én elvégzett frissítését követően a kipufogógáz-tisztítás csupán akkor működik, ha a külső hőmérséklet 15 és 33 °C közötti marad, valamint ha a közlekedési magasság nem haladja meg az 1000 métert (a továbbiakban: hőmérsékleti tartomány). Ez a hőmérsékleti tartomány tiltott berendezésnek minősül, mivel a 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdésében előírt kivételek egyike sem igazolhatja. Különösen a kipufogógáz-tisztítás hőmérsékleti tartomány függvényében való csökkentése nem szolgálná a szóban forgó jármű motorjának a közvetlen károsodásokkal szembeni védelmét.

- 20 Az Auto Krainer azt állítja, hogy az Euro 5 kategóriába tartozó dízelüzemű járművek valamennyi gyártója alkalmaz hőmérsékleti tartományt, és hogy a Kraftfahrt-Bundesamt (szövetségi gépjárműforgalmi hatóság, Németország), a típusjóváhagyás terén Németországban hatáskörrel rendelkező hatóság a 715/2007 rendelet értelmében mindig is megengedett eljárásnak tekintette ezt a hőmérsékleti tartományt. Ezenkívül a szóban forgó szoftver frissítésének ellenőrzése során e hatóság megállapította, hogy az semmilyen negatív hatást nem gyakorol a kibocsátáscsökkentő berendezések élettartamára.
- 21 A kérdést előterjesztő bíróság úgy véli, hogy a 715/2007 rendelet 3. cikkének 10. pontjából és 5. cikkének (2) bekezdéséből az következik, hogy a hőmérsékleti tartomány tiltott hatástalanító berendezés. Ugyanis az európai uniós országok többségében, többek között Németországban és Ausztriában a környezeti hőmérséklet az év nagy részében 15 °C alatt van, és az országok földrajzi helyzete miatt a járművek igen gyakran 1000 méter fölött közlekednek, így észszerűen elvárható, hogy e közlekedési feltételek megfeleljenek a 3. cikk 10. pontja értelmében vett, a jármű szokásos körülmények közötti üzemeltetésének és használatának.
- 22 Márpedig e bíróság szerint a 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdésének a) pontjában előírt kivétel nem szolgálhat olyan hatástalanító berendezés jogalapjául, amely a gépjárművek „szokásos” használata mellett lép működésbe.
- 23 Az említett bíróság hozzáteszi, hogy a 692/2008 rendelet 3. cikkének 9. pontja meghatározza azt az időtartamot, amely alatt a motor hatékony működését a hidegindítást követően el kell érni. E rendelkezés szerint az NO_x-utókezelőnek -7 °C-os hidegindítás után 400 másodpercen belül kell elegendően nagy hőmérsékletet elérnie ahhoz, hogy hatékonyan működjön. A jóváhagyó hatóságok nem adhatnak meg EK-típusjóváhagyást, ha az említett rendelkezésben foglalt feltételek fennállását nem igazolják megfelelően. E bizonyítási teherből az következik, hogy az uniós jogalkotó egyértelműen megállapította, hogy a hőmérsékleti tartomány nem igazolható, ha az nem felel meg e feltételeknek.
- 24 A kérdést előterjesztő bíróság ugyanakkor rámutat, hogy a Bíróság még nem határozott az előtte folyamatban lévő jogvitában a 715/2007 rendelet rendelkezéseinek értelmezésével kapcsolatban felmerült kérdésekről.
- 25 E körülmények között a Landesgericht Klagenfurt (klagenfurti regionális bíróság) úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:
- „1) Úgy kell-e értelmezni a [715/2007] rendelet 5. cikkének (1) bekezdését, hogy a 715/2007 rendelet 1. cikkének (1) bekezdése értelmében nem elfogadható a jármű olyan felszerelése, amely szerint a [z EGR-szelep], tehát egy, a kibocsátásokat valószínűsíthetően befolyásoló alkatrész úgy van megtervezve, hogy a kipufogógáz-visszavezetési szintet, tehát a visszavezetett kipufogógáz mértékét úgy szabályozzák, hogy csak [a hőmérsékleti tartományban], e hőmérsékleti tartományon kívül pedig 10 °C hőmérséklet-változás, 1000 méter felett pedig 250 méter magasságváltozás alatt csökkentik lineárisan 0-ra, tehát [a nitrogén-oxid (NO_x)]-kibocsátások meghaladják a 715/2007 rendeletben megállapított határértéket?

- 2) Úgy kell-e értelmezni a [715/2007] rendelet 5. cikkének (2) bekezdésében szereplő »a motor sérülés [helyesen: károsodás] vagy baleset elleni védelme« kifejezést, hogy a különösen az [EGR-szelephez], a kipufogógáz-visszavezető hűtőhöz és a dízelrészecske-szűrőhöz hasonló alkatrészek kímélését szolgáló kipufogógáz-stratégia nem felel meg az eltérést megengedő rendelkezéseknek?
- 3) Úgy kell-e értelmezni a [715/2007] rendelet 5. cikkének (1) bekezdését, hogy a kibocsátáscsökkentő berendezések teljes mértékű működését csak a [...] hőmérsékleti tartományban [...] biztosító [...], és ezért Európában, különösen Ausztriában az év nagy részében nem teljes mértékben működő kipufogógáz-stratégia nem felel meg az (e rendelet) 5. cikk (1) bekezdése szerinti előírásnak (a jármű működése rendes használat során), és tiltott hatástalanító berendezésnek minősül?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

Az első és a harmadik kérdésről

- 26 Elöljáróban emlékeztetni kell arra, hogy az állandó ítélkezési gyakorlatnak megfelelően a nemzeti bíróságok és a Bíróság között az EUMSZ 267. cikkel bevezetett együttműködési eljárás keretében a Bíróság feladata, hogy a nemzeti bíróságnak az előtte folyamatban lévő ügy eldöntéséhez hasznos választ adjon. Következésképpen, még ha a kérdést előterjesztő bíróság formálisan az uniós jog egy bizonyos rendelkezésének értelmezésére korlátozta is kérdését, az ilyen körülmény nem képezi akadályát annak, hogy a Bíróság a nemzeti bíróság részére az uniós jognak az előtte folyamatban lévő ügy elbírálásához hasznos, valamennyi értelmezési szempontját megadja, függetlenül attól, hogy a nemzeti bíróság kérdései megfogalmazásában utalt-e azokra, vagy sem. E tekintetben a Bíróságnak kell a nemzeti bíróság által szolgáltatott információk összessége és különösen az előzetes döntéshozatalra utaló határozat indokolása alapján meghatározni az említett jog azon rendelkezéseit, amelyeknek az értelmezése az alapjogvita tárgyára figyelemmel szükséges (2021. július 15-i DocMorris ítélet, C-190/20, EU:C:2021:609, 23. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 27 A jelen ügyben az együttesen megválaszolandó első és harmadik kérdés a 715/2007 rendelet 5. cikkének (1) bekezdésére hivatkozik. Ugyanakkor az előzetes döntéshozatal iránti kérelemből kitűnik, hogy a kérdést előterjesztő bíróság azt kívánja meghatározni, hogy a hőmérsékleti tartomány az e rendelet 3. cikkének 10. pontja értelmében vett olyan „hatástalanító berendezésnek” minősül-e, amelynek használata az említett rendelet 5. cikkének (2) bekezdése értelmében főszabály szerint tilos.
- 28 Meg kell jegyezni, hogy írásbeli észrevételeiben az Auto Krainer azt állítja, hogy a kérdést előterjesztő bíróság tévesen mutatja be a szóban forgó szoftver működését. Ez a szoftver ugyanis a kipufogógáz-visszavezetés szintjének csökkentését eredményezi, amennyiben a motorba beszívott levegő – nem pedig a környezeti levegő – hőmérséklete 15 °C-nál alacsonyabb. Márpedig műszaki szempontból nem vitatott, hogy a motorba beszívott levegő hőmérséklete átlagosan 5 °C-kal meghaladja a környezeti hőmérsékletet. Következésképpen a kipufogógázok teljes mértékben visszavezetésre kerülnek, amennyiben a környezeti hőmérséklet eléri vagy meghaladja a 10 °C-ot – nem pedig a 15 °C-ot –, ami megfelel a németországi éves átlaghőmérsékletnek, azaz 10,4 °C-nak. Ezenkívül a kérdést előterjesztő bíróság elmulasztotta

jelezni, hogy amennyiben a környezeti hőmérséklet 10 °C-nál alacsonyabb, a kipufogógáz-visszavezetés szintje csak fokozatosan csökken 0-ra, mindaddig, amíg a környezeti hőmérséklet el nem éri a -5 °C-ot.

- 29 Emlékeztetni kell azonban arra, hogy az EUMSZ 267. cikkben említett eljárás keretében, amely a nemzeti bíróságok és a Bíróság feladatainak világos szétválasztásán alapul, az alapügy tényállásának a megállapítása és megítélése, valamint a nemzeti jog értelmezése és alkalmazása kizárólag a nemzeti bíróság hatáskörébe tartozik (2020. július 9-i Raiffeisen Bank és BRD Groupe Sociétés Générale ítélet, C-698/18 és C-699/18, EU:C:2020:537, 46. pont).
- 30 E körülmények között, annak érdekében, hogy hasznos választ lehessen adni a kérdést előterjesztő bíróság kérdésére, úgy kell tekinteni, hogy első és harmadik kérdésével ez a bíróság lényegében arra vár választ, hogy a 715/2007 rendelet 3. cikkének 10. pontját az e rendelet 5. cikkének (1) bekezdésével összefüggésben úgy kell-e értelmezni, hogy a 3. cikk 10. pontja értelmében vett „hatástalanító berendezésnek” minősül az olyan berendezés, amely csak a hőmérsékleti tartományon belül biztosítja az említett rendeletben előírt kibocsátási határértékek betartását.
- 31 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 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”.
- 32 A Bíróság kimondta, hogy a hatástalanító berendezés ilyen meghatározása 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 (2020. december 17-i CLCV és társai [Dízelmotoron elhelyezett hatástalanító berendezés] ítélet, C-693/18, EU:C:2020:1040, 64. pont)
- 33 A Bíróság azt is kimondta, hogy a 715/2007 rendelet 3. cikkének 10. pontja 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 technológia és stratégia (2020. december 17-i CLCV és társai [Dízelmotoron elhelyezett hatástalanító berendezés] ítélet, C-693/18, EU:C:2020:1040, 90. pont)
- 34 A jelen ügyben az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból kitűnik, hogy a szóban forgó jármű EGR-szeleppel és a motorvezérlő számítógépbe telepített szoftverrel van ellátva. Ez a szelep a járműgyártók által az üzemanyag hiányos elégetésével okozott nitrogén-oxid (NOx)-kibocsátás ellenőrzésére és csökkentésére használt technológiák egyike. A szennyezésmentesítés hatékonysága az EGR-szelepnek a fent említett szoftver által vezérelt kinyitásához kapcsolódik. Az említett szoftver frissítésekor meghatározott és a jelen ítélet 19. pontjában említett hőmérsékleti tartományon kívül a kipufogógáz-visszavezetés szintje lineárisan 0-ra csökken, ami a 715/2007 rendeletben a nitrogén-oxidra (NOx) vonatkozóan megállapított kibocsátási határértékek túllépéséhez vezet.

- 35 Így az alapügyben szóban forgó, a hőmérsékleti tartomány függvényében programozott szoftver a 715/2007 rendelet 3. cikkének 10. pontja értelmében „a kibocsátást szabályozó rendszer bármely részének működésbe hozása, működésének modulálása, késleltetése vagy kikapcsolása céljából” érzékeli a levegő hőmérsékletét és a közlekedési magasságot.
- 36 Következésképpen, mivel hatással van a kibocsátást szabályozó rendszer működésére, és csökkenti annak hatásfokát, az ilyen szoftver az e rendelkezés értelmében vett „tervezési elemnek” minősül (lásd ebben az értelemben: 2020. december 17-i CLCV és társai [Dízelmotoron elhelyezett hatástalanító berendezés] ítélet, C-693/18, EU:C:2020:1040, 66. pont)
- 37 Annak meghatározása érdekében, hogy az alapügyben szóban forgó szoftver a 715/2007 rendelet 3. cikkének 10. pontja értelmében vett hatástalanító berendezésnek minősül-e, azt is meg kell vizsgálni, hogy ez a szoftver csökkenti-e a kibocsátást szabályozó rendszer hatásfokát „bizonyos, a jármű szokásos körülmények közötti üzemeltetése és használata során észszerűen várható feltételek mellett”.
- 38 A 715/2007 rendelet nem határozza meg a „jármű szokásos körülmények közötti üzemeltetése és használata” fogalmát, és nem is utal a tagállamok jogára e fogalom jelentésének és hatályának meghatározása érdekében.
- 39 Ennélfogva ez a fogalom uniós jogi fogalom, amelyet az egész Unióban önállóan és egységesen kell értelmezni, figyelembe véve nem csupán az azt tartalmazó rendelkezések szövegét, hanem e rendelkezések összefüggéseit és az általuk követett célt is (lásd analógia útján: 2021. január 26-i Hessischer Rundfunk ítélet, C-422/19 és C-423/19, EU:C:2021:63, 45. pont).
- 40 Amint az magából a 715/2007 rendelet 3. cikke 10. pontjának szövegéből kitűnik, a jármű „szokásos körülmények közötti üzemeltetése és használata” fogalma a jármű rendes vezetési körülmények közötti használatára utal, vagyis nem csupán – amint azt lényegében az Auto Krainer az írásbeli észrevételeiben állítja – az alapeljárás tényállásának idején alkalmazandó „New European Driving Cycle” (NEDC) elnevezésű, laboratóriumban végzett, négy városi és egy városon kívüli ciklus ismétléséből álló típusjóváahagyási teszt során alkalmazott feltételek melletti használatára. Ez a fogalom tehát a jármű valós, az Unió területén szokásosan fennálló vezetési feltételek melletti használatára utal (lásd ebben az értelemben: 2020. december 17-i CLCV és társai [Dízelmotoron elhelyezett hatástalanító berendezés] ítélet, C-693/18, EU:C:2020:1040, 96. és 101. pont) A jóváahagyási eljárás során a gépjárművek kibocsátására vonatkozó tesztciklusok nem valós közlekedési feltételeken alapulnak (lásd ebben az értelemben: 2020. december 17-i CLCV és társai [Dízelmotoron elhelyezett hatástalanító berendezés] ítélet, C-693/18, EU:C:2020:1040, 92. pont).
- 41 Ezt az értelmezést a 715/2007 rendelet 3. cikke 10. pontjának szövegkörnyezete is megerősíti. E rendelet 4. cikkének (2) bekezdése értelmében ugyanis a gyártó által elfogadott műszaki intézkedéseknek biztosítaniuk kell, hogy többek között a kipufogócsőnél a kibocsátást a jármű rendes üzemeltetési feltételek szerinti normál élettartama folyamán hatékonyan korlátozzák. Ezenkívül az említett rendelet 5. cikkének (1) bekezdése úgy rendelkezik, hogy a gyártó köteles olyan felszereléssel ellátni a járművet, hogy a kibocsátásokat valószínűsíthetően befolyásoló, az alapügyben szóban forgó szoftverhez hasonló összetevők lehetővé tegyék a jármű számára a rendes használat során az e rendeletben és végrehajtási intézkedéseiben meghatározott kibocsátási határértékeknek való megfelelést (2020. december 17-i CLCV és társai [Dízelmotoron elhelyezett hatástalanító berendezés] ítélet, C-693/18, EU:C:2020:1040, 97. pont).

- 42 Márpedig e rendelkezésekből nem tűnik ki semmilyen olyan tényező, amely alapján különbséget lehetne tenni az alapügyben szóban forgó szoftverhez hasonló berendezésnek a típusjóváahagyási teszt szakaszában, illetve a rendes használati feltételek közötti járművezetés során történő működése között. Éppen ellenkezőleg, egy olyan berendezés telepítése, amely csak a jóváahagyási teszt szakaszában teszi lehetővé a 715/2007 rendeletben előírt kibocsátási határértékek betartásának biztosítását, jöllehet e vizsgálati szakasz nem teszi lehetővé a jármű szokásos használati feltételeinek reprodukálását, ellentétes lenne a kibocsátások ilyen használati körülmények között történő tényleges korlátozásának biztosítására irányuló kötelezettséggel (lásd ebben az értelemben: 2020. december 17-i CLCV és társai [Dízelmotoron elhelyezett hatástalanító berendezés] ítélet, C-693/18, EU:C:2020:1040, 97. és 98. pont). Ugyanez vonatkozik az olyan berendezés telepítésére is, amely csak olyan hőmérsékleti tartományon belül biztosítja a megfelelőséget, amely - bár lefedi a típusjóváahagyási tesztet övező feltételeket - nem felel meg a jelen ítélet 40. pontjában meghatározott rendes vezetési körülményeknek.
- 43 A jelen ítélet 40. pontjában szereplő értelmezést, amely szerint a jármű „szokásos körülmények közötti üzemeltetése és használata” fogalma a jármű valós, az Unió területén szokásosan fennálló vezetési feltételek melletti használatára utal, a 715/2007 rendelet által követett célkitűzés is megerősíti, amely – amint az a rendelet (1) és (6) preambulumbekzdéséből kitűnik – a környezet magas szintű védelmének biztosítására, és különösen a dízelmeghajtású gépjárművek NOx-kibocsátásának a levegőminőség javítása és a szennyezési határértékek betartása érdekében történő jelentős csökkentésére irányul (lásd ebben az értelemben: 2020. december 17-i CLCV és társai [Dízelmotoron elhelyezett hatástalanító berendezés] ítélet, C-693/18, EU:C:2020:1040, 67., 86. és 87. pont).
- 44 Ami azt a kérdést illeti, hogy az alapügyben szóban forgóhoz hasonló szoftver a rendes vezetési körülmények között csökkenti-e a kibocsátást szabályozó rendszer hatásfokát, nem vitatott, hogy az 15 °C alatti környezeti hőmérséklet, valamint az 1000 méter feletti légmagasságú utakon történő vezetés az Unió területén szokásos jellegűnek tekinthető.
- 45 Ezenkívül meg kell jegyezni, hogy az alapügy tényállására alkalmazandó 692/2008 rendelet, amely az 1. cikke értelmében a 715/2007 rendelet 4., 5. és 8. cikkének végrehajtására határoz meg intézkedéseket, a 3. cikke 9. pontjának második bekezdésében előírja, hogy a gyártók olyan adatokat közölnek a jóváahagyó hatósággal, amelyek bizonyítják, hogy járműveikben a NOx-utókezelő elegendően nagy hőmérsékletet ér el ahhoz, hogy 7 °C-os hidegindítás után 400 másodpercen belül hatékonyan működjön. A 3. cikk 9. pontjának ötödik bekezdése szerint a jóváahagyó hatóság nem adhatja meg a típusjóváahagyást, ha a beadott információ nem elégséges annak igazolására, hogy az utókezelő a megadott időn belül ténylegesen eléri a hatékony működéshez elegendően nagy hőmérsékletet. Ez utóbbi rendelkezés megerősíti azt az értelmezést, amely szerint a 715/2007 rendeletben előírt kibocsátási határértékeket be kell tartani akkor is, ha a hőmérséklet jóval 15 °C alatt van.
- 46 Ennélfogva meg kell állapítani, hogy az alapügyben szóban forgóhoz hasonló szoftver a 715/2007 rendelet 3. cikkének 10. pontja értelmében „a jármű szokásos körülmények közötti üzemeltetése és használata során észszerűen várható feltételek mellett” csökkenti a kibocsátást szabályozó rendszer hatásfokát, és ezért az e rendelkezés értelmében vett hatástalanító berendezésnek minősül.

- 47 Következésképpen az első és a harmadik kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 715/2007 rendelet 3. cikkének 10. pontját e rendelet 5. cikkének (1) bekezdésével összefüggésben úgy kell értelmezni, hogy a 3. cikk 10. pontja értelmében vett „hatástalanító berendezésnek” minősül az olyan berendezés, amely csak a hőmérsékleti tartományon belül biztosítja az említett rendeletben előírt kibocsátási határértékek betartását.

A második kérdésről

- 48 Második kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ, hogy a 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdésének a) pontját úgy kell-e értelmezni, hogy az olyan hatástalanító berendezés, amely csak a hőmérsékleti tartományon belül biztosítja az e rendeletben előírt kibocsátási határértékek betartását, e rendelkezésben meghatározott, az ilyen berendezés használatának tilalma alóli kivétel hatálya alá tartozhat, amennyiben ez a berendezés az EGR-szelephez, a kipufogógáz-visszavezető hűtőhöz és a dízelszecske-szűrőhöz hasonló összetevők kímélését szolgálja.
- 49 A 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdése értelmében tilos a kibocsátáscsökkentő berendezések hatásfokát csökkentő hatástalanító berendezések használata. E tilalom alól azonban van három kivétel, köztük az 5. cikk (2) bekezdésének a) pontjában szereplő kivétel, nevezetesen ha „a berendezés használata a motor sérülés [helyesen: károsodás] vagy baleset elleni védelme és a jármű biztonságos üzemeltetése szempontjából indokolt”.
- 50 Mivel a rendelkezés kivételt állapít meg a kibocsátáscsökkentő berendezések hatásfokát csökkentő hatástalanító berendezések használatának tilalma alól, ezt a rendelkezést szigorúan kell értelmezni (lásd ebben az értelemben: 2020. december 17-i CLCV és társai [Dízelmotoron elhelyezett hatástalanító berendezés] ítélet, C-693/18, EU:C:2020:1040, 111. és 112. pont).
- 51 Először is, ami a „motor” fogalmát illeti, amint arra a főtanácsnok az indítványának 118. és 119. pontjában rámutatott, a 692/2008 rendelet I. melléklete egyértelműen különbséget tesz a motor és a szennyezéscsökkentő rendszer között. A „Motor[ra]” vonatkozó előírásokat ugyanis e melléklet 3.3.1.2. pontja tartalmazza, míg „A szennyezéscsökkentő rendszer paraméterei[re]” vonatkozó előírások az említett melléklet 3.3.1.3. pontjában szerepelnek. Ez utóbbi pont a) és c) alpontja kifejezetten tartalmazza a részecskeszűrőket és a kipufogógáz-visszavezető rendszert. Ezenkívül e rendelet 10. cikke 1. pontjának második bekezdése szerint e rendelet alkalmazásában a részecskeszűrők szennyezéscsökkentő komponenseknek minősülnek.
- 52 Következésképpen az EGR-szelep, a kipufogógáz-visszavezető hűtő és a dízelszecske-szűrő a motortól elkülönülő komponens. Az EGR-szelep ugyanis a motor kimeneti nyílásánál, a kipufogógáz-gyűjtőcső után helyezkedik el. Az EGR-szelep a kinyitásakor lehetővé teszi a kipufogógáz elvezetését a kipufogógáz-gyűjtőcsőbe, másodszori elégetés és hőcserélő, azaz kipufogógáz-visszavezető hűtő segítségével történő lehűtés céljából. A kipufogócső előtt található részecskeszűrő pedig lehetővé teszi a levegő szűrését a finom szennyező részecskék felfogása érdekében.
- 53 Ezt követően, ami a 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdésének a) pontjában szereplő „baleset” és „károsodás” fogalmát illeti, a Bíróság kimondta, hogy ahhoz, hogy e rendelkezésnek megfelelően igazolható legyen, a kibocsátást szabályozó rendszer hatásfokát csökkentő hatástalanító berendezésnek lehetővé kell tennie a motor váratlan és rendkívüli károkkal szembeni védelmét (2020. december 17-i CLCV és társai [Dízelmotoron elhelyezett hatástalanító berendezés] ítélet, C-693/18, EU:C:2020:1040, 109. pont).

- 54 A motor szennyeződése és kopása tehát semmi esetre sem tekinthető e rendelkezés értelmében vett „balesetnek” vagy „károsodásnak”, mivel ezek az események főszabály szerint a jármű rendes működésének előre látható velejárói (2020. december 17-i CLCV és társai [Dízelmotoron elhelyezett hatástalanító berendezés] ítélet, C-693/18, EU:C:2020:1040, 110. pont).
- 55 Ezt az értelmezést támasztja alá a 715/2007 rendelet által követett cél is, amely – amint az a jelen ítélet 43. pontjában megállapításra került – a környezet magas szintű védelmének biztosítására és az Unión belüli levegőminőség javítására irányul, ami magában foglalja a NO_x-kibocsátásnak a járművek normál élettartama folyamán történő hatékony korlátozását. Az említett rendelet 5. cikkének (2) bekezdésében foglalt tilalom ugyanis 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 (2020. december 17-i CLCV és társai [Dízelmotoron elhelyezett hatástalanító berendezés] ítélet, C-693/18, EU:C:2020:1040, 113. pont).
- 56 Éppen ezért kizárólag a gépjárművezetés során konkrét veszélyhelyzetet előidéző, a motort érintő károsodás vagy baleset közvetlen kockázata igazolhatja a 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdésének a) pontja alapján a hatástalanító berendezés használatát.
- 57 A „károsodás” kifejezésnek a Bíróság által a 2020. december 17-i CLCV és társai (Dízelmotoron elhelyezett hatástalanító berendezés) ítéletben (C-693/18, EU:C:2020:1040) adott értelmezését nem teszi kérdéssé a német kormány és az Auto Krainer azon érve, amely szerint e kifejezés angol („damage”) és német („Beschädigung”) nyelvi változataiból az következik, hogy ez a kifejezés nem csak a hirtelen és előre nem látható eseményekre terjed ki.
- 58 Egyrészt ugyanis, amint arra a főtanácsnok az indítványának 115. pontjában lényegében rámutatott, noha ugyanezen kifejezés francia fogalom meghatározásától eltérően az angol és a német meghatározások nem szükségszerűen jelentik azt, hogy a károsodás „hirtelen” esemény következménye, nem cáfolják meg a „károsodás” kifejezésnek a Bíróság által elfogadott értelmezését. Másrészt emlékeztetni kell arra, hogy a Bíróság által elfogadott megszorító értelmezés a jelen ítélet 50. és 55. pontjában felidézett indokokon alapul.
- 59 A német kormány és az Auto Krainer azonban arra hivatkozik, hogy a szóban forgó hatástalanító berendezés indokolt, mivel túl alacsony vagy túl magas hőmérséklet esetén a kipufogógáz-visszavezetés során lerakódások képződhetnek, és így az EGR-szelep nem megfelelő működését, vagyis például azt idézhetik elő, hogy a szelep nem tud kinyílni, vagy megfelelően bezáródni, sőt teljes elzáródáshoz is vezethetnek. Márpedig egy károsodott vagy rosszul működő EGR-szelep maga is károsíthatja a motort, és többek között a gépjármű teljesítményének csökkenéséhez vezethet. Ezenkívül lehetetlen előre látni és kiszámítani, hogy az EGR-szelep mikor éri el a meghibásodási küszöbértéket, mivel ez a küszöbérték hirtelen és előre nem látható módon túlléphető, még akkor is, ha e szelep rendszeres karbantartását elvégezték. A gépjármű hirtelen és előre nem látható teljesítménycsökkenése befolyásolja a jármű biztonságos működését, jelentősen növelve például az előzéskor bekövetkező súlyos közlekedési balesetek kockázatát.
- 60 Ezenfelül az Auto Krainer azt állítja, hogy a kipufogógáz-visszavezető rendszer komponenseinek az EGR-szelep meghibásodását, sőt blokkolását okozó szennyeződése a részecskeszűrő égéséhez és a motor kigyulladásához, sőt ennek következtében az egész jármű kigyulladásához vezethet, ami veszélyezteti a jármű biztonságos üzemeltetését.

- 61 E tekintetben meg kell jegyezni, hogy magából a 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdése a) pontjának szövegéből kitűnik, hogy ahhoz, hogy a hatástalanító berendezés az ebben a rendelkezésben előírt kivétel hatálya alá tartozzon, annak használatát nemcsak a motor károsodás vagy baleset elleni védelme, hanem a jármű biztonságos üzemeltetése szempontjából is igazolni kell. Ugyanis, amint arra a főtanácsnok az indítványának 106. pontjában rámutatott, tekintettel az említett rendelkezésben az „és” kötőszó használatára, azt úgy kell értelmezni, hogy az abban előírt feltételek kumulatívak.
- 62 Következésképpen, és tekintettel arra, hogy e kivételt megszorítóan kell értelmezni, amint az a jelen ítélet 50. pontjában kiemelésre került, az alapügyben szóban forgóhoz hasonló hatástalanító berendezés csak akkor igazolható e kivétel alapján, ha bizonyítást nyer, hogy ez a berendezés szigorúan a motor olyan károsodása vagy baleset bekövetkezte közvetlen veszélyének elkerülését szolgálja, amelyet a kipufogógáz-visszavezető rendszer egyik komponensének olyan súlyos meghibásodása okoz, amely konkrét veszélyhelyzetet teremt az ezzel a berendezéssel ellátott jármű üzemeltetése során. Amint azt a főtanácsnok az indítványának 126. pontjában hangsúlyozta, mindazonáltal az alapeljárásban ennek vizsgálata kizárólag a kérdést előterjesztő bíróság feladata.
- 63 Ezenkívül, bár igaz, hogy a 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdésének a) pontja formálisan nem ír elő további feltételt az e rendelkezésben meghatározott kivétel alkalmazásához, mindazonáltal az olyan hatástalanító berendezés, amelynek rendes közlekedési körülmények között az év nagy részében működnie kell ahhoz, hogy a motort károsodástól vagy balesettől védje meg, és biztosítsa a jármű biztonságos üzemeltetését, nyilvánvalóan ellentétes lenne e rendelet célkitűzésével, amelytől az említett rendelkezés csak nagyon különleges körülmények között enged eltérést, és a járművek NOx-kibocsátásának korlátozására vonatkozó elv aránytalan sérelmét eredményezné.
- 64 Tekintettel arra, hogy ezen 5. cikk (2) bekezdésének a) pontját szigorúan kell értelmezni, az ilyen hatástalanító berendezés nem igazolható e rendelkezés alapján.
- 65 Annak elismerése, hogy a jelen ítélet 63. pontjában leírthoz hasonló hatástalanító berendezés a 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdésének a) pontjában előírt kivétel hatálya alá tartozhat, azt eredményezné, hogy e kivétel az Unió területén uralkodó valós vezetési körülmények között az év nagy részében alkalmazhatóvá válna, és ennek következtében az ilyen hatástalanító berendezések tilalmának az említett 5. cikk (2) bekezdésében megállapított elve gyakorlatilag ritkábban lenne alkalmazandó, mint maga a kivétel.
- 66 Egyébiránt az Auto Krainer és a német kormány arra hivatkozik, hogy az, hogy a hatástalanító berendezés „használat[ának]” fogalma nem követeli meg a lehető legjobb technológiát, és hogy a technika állását az EK-típusjóváhagyás időpontjára vetítve kell figyelembe venni annak értékeléséhez, hogy ez a használat a 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdésének a) pontja értelmében véve indokolt-e a motor védelme és a jármű biztonságos üzemeltetése szempontjából. Márpedig nem vitatott, hogy a hőmérsékleti tartomány szerint, a jóváhagyás időpontjától függően eltérő mértékben működő EGR-rendszer használata megfelel a technika állásának. Ezenkívül az e rendelkezésben szereplő „használat” kifejezés értelmezéséhez figyelembe kell vennie a környezetvédelmi érdekek és a gyártók gazdasági érdekei közötti egyensúly megteremtésének szükségességét.

- 67 E tekintetben hangsúlyozni kell, amint arra a főtanácsnok az indítványának 129. pontjában rámutatott, hogy egyrészt a 715/2007 rendelet (7) preambulumbekzdéséből kitűnik, hogy az uniós jogalkotó a szennyezőanyag-kibocsátási határértékek meghatározásakor figyelembe vette a gyártók gazdasági érdekeit, és különösen az ezen értékek betartásának szükségessége miatt a vállalkozásokra háruló költségeket. Így a gyártóknak alkalmazkodniuk kell, és az említett értékek betartására alkalmas műszaki eszközöket kell alkalmazniuk, mivel e rendelet egyáltalán nem írja elő konkrét technológia alkalmazását.
- 68 Másrészt, amint az a jelen ítélet 55. pontjában megállapításra került, a 715/2007 rendelet által kitűzött, a környezet magas szintű védelmének biztosítására és az Unión belüli levegőminőség javítására irányuló cél magában foglalja az NOx-kibocsátásnak a járművek rendes élettartama során történő tényleges csökkentését is (2020. december 17-i CLCV és társai [Dízelmotoron elhelyezett hatástalanító berendezés] ítélet, C-693/18, EU:C:2020:1040, 113. pont). Márpedig a hatástalanító berendezésnek az e rendelet 5. cikke (2) bekezdésének a) pontja szerinti, kizárólag amiatt történő engedélyezése, hogy például a kutatási költségek magasak, a műszaki eszköz költségesebb, vagy hogy a jármű karbantartása gyakoribb és költségesebb a használó számára, aláásná ezt a célkitűzést.
- 69 E körülmények között, és figyelembe véve azt, hogy e rendelkezést – amint arra a jelen ítélet 50. és 62. pontja emlékeztet – szigorúan kell értelmezni, meg kell állapítani, hogy a hatástalanító berendezés „használatát” az említett rendelkezés értelmében csak akkor „indokolt”, ha az említett berendezés vagy az azzal ellátott jármű EK-típusjövahagyásának időpontjában semmilyen más műszaki megoldás nem teszi lehetővé a motor olyan károsodása vagy baleset bekövetkezte közvetlen kockázatának elkerülését, amely a jármű vezetése során konkrét veszélyt jelent.
- 70 Következésképpen a második 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, amely csak a hőmérsékleti tartományon belül biztosítja az e rendeletben előírt kibocsátási határértékek betartását, nem tartozhat az ilyen berendezés használatának tilalma alóli, e rendelkezésben meghatározott kivétel hatálya alá csupán amiatt, hogy az ilyen berendezés az EGR-szelephez, a kipufogógáz-visszavezető hűtőhöz és a dízelrészecske-szűrőhöz hasonló alkatrészek kímélését szolgálja, kivéve ha bizonyítást nyer, hogy ez a berendezés szigorúan a motor olyan károsodása vagy baleset bekövetkezte közvetlen veszélyének elkerülését szolgálja, amelyet a kipufogógáz-visszavezető rendszer egyik komponensének olyan súlyos meghibásodása okoz, amely konkrét veszélyhelyzetet teremt az ezzel a berendezéssel ellátott jármű üzemeltetése során. Mindenesetre az olyan hatástalanító berendezés, amelynek rendes közlekedési körülmények között az év nagy részében működnie kell ahhoz, hogy a motort károsodástól vagy balesettől védje meg, és biztosítsa a jármű biztonságos üzemeltetését, nem tartozhat a 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdésének a) pontjában előírt kivétel hatálya alá.

A költségekről

- 71 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 (nagytanács) 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 e rendelet 5. cikkének (1) bekezdésével összefüggésben úgy kell értelmezni, hogy a 3. cikk 10. pontja értelmében vett „hatástalanító berendezésnek” minősül az olyan berendezés, amely csak akkor biztosítja az említett rendeletben előírt kibocsátási határértékek betartását, ha a külső hőmérséklet 15 és 33 °C között van, és a közlekedési magasság nem haladja meg az 1000 métert.
- 2) A 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdésének a) pontját úgy kell értelmezni, hogy az olyan hatástalanító berendezés, amely csak abban az esetben biztosítja az e rendeletben előírt kibocsátási határértékek betartását, ha a külső hőmérséklet 15 és 33 °C között van, és a közlekedési magasság nem haladja meg a 1000 métert, nem tartozhat az ilyen berendezés használatának tilalma alóli, e rendelkezésben meghatározott kivétel hatálya alá csupán amiatt, hogy az ilyen berendezés a kipufogógáz-visszavezető szelephez, a kipufogógáz-visszavezető hűtőhöz és a dízelrészecske-szűrőhöz hasonló alkatrészek kímélését szolgálja, kivéve ha bizonyítást nyer, hogy ez a berendezés szigorúan a motor olyan károsodása vagy baleset bekövetkezte közvetlen veszélyének elkerülését szolgálja, amelyet a kipufogógáz-visszavezető rendszer egyik komponensének olyan súlyos meghibásodása okoz, amely konkrét veszélyhelyzetet teremt az ezzel a berendezéssel ellátott jármű üzemeltetése során. Mindenesetre az olyan hatástalanító berendezés, amelynek rendes közlekedési körülmények között az év nagy részében működnie kell ahhoz, hogy a motort károsodástól vagy balesettől védje meg, és biztosítsa a jármű biztonságos üzemeltetését, nem tartozhat a 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdésének a) pontjában előírt kivétel hatálya alá.

Aláírások