



## 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 – 1999/44/EK irányelv – Fogyasztási cikkek adásvétele és a kapcsolódó jótállás – A 3. cikk (2) bekezdése – A jármű javítása során telepített berendezés”

A C-134/20. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Landesgericht Eisenstadt (kismartoni regionális bíróság, Ausztria) a Bírósághoz 2020. március 11-én érkezett, 2020. január 29-i határozatával terjesztett elő az

**IR**

és

a **Volkswagen AG**

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,

\* Az eljárás nyelve: német.

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

- IR képviseletében M. Poduschka Rechtsanwalt,
- a Volkswagen AG képviseletében 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 Rechtsanwältin,
- a német kormány képviseletében J. Möller és D. Klebs, meghatalmazotti minőségben,
- az Európai Bizottság képviseletében 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, valamint a fogyasztási cikkek adásvételének és a kapcsolódó jótállásnak egyes vonatkozásairól szóló, 1999. május 25-i 1999/44/EK irányelv (HL 1999. L 171., 12. o.; magyar nyelvű különkiadás 15. fejezet, 5. kötet, 223. o.) 3. cikke (2) bekezdésének értelmezésére vonatkozik.
- 2 E kérelmet az IR és a Volkswagen AG 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*

##### *Az 1999/44 irányelv*

- 3 Az 1999/44 irányelvet az áruk adásvételére irányuló szerződések egyes vonatkozásairól, az (EU) 2017/2394 rendelet és a 2009/22/EK irányelv módosításáról, valamint az 1999/44/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2019. május 20-i (EU) 2019/771 európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL 2019. L 136., 28. o.; helyesbítés: HL 2019. L 305., 83. o.) 2022. január 1-jei hatállyal hatályon kívül helyezte. Az alapügy tényállásának időpontjára tekintettel azonban az 1999/44 irányelv továbbra is alkalmazandó az alapeljárásra.

4 Az 1999/44 irányelv 1. cikke (2) bekezdésének f) pontja a következőket mondta ki:

„Ennek az irányelvnek az alkalmazásában:

[...]

f) *kijavítás*: a szerződésnek nem megfelelő fogyasztási cikknek a szerződésnek megfelelővé tétele.”

5 Ezen irányelvnek „A fogyasztó jogai” című 3. cikke a következőket írta elő:

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

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

[...]”

*A 715/2007 rendelet*

6 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.  
[...]”

7 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 pótkerendezések – típusjóváhagyására kibocsátásuk tekintetében.”

8 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”.

9 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 rendelkeznek. A gyártóknak azt is bizonyítaniuk kell, hogy a Közösségben értékesített vagy üzembe helyezett minden típusjóváhagyást igénylő új kibocsátáscsökkentő pótberendezés az e rendeletben és annak végrehajtási intézkedéseiben foglaltaknak megfelelően típusjóváhagyással rendelkezik.

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

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

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

[...]”

10 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 párologási kibocsátás és az átlagos kibocsátás a kipufogócsőnél.”

- 11 E rendelet „Kibocsátási határértékek” című I. melléklete többek között a nitrogén-oxid (NO<sub>x</sub>)-kibocsátási határértékeket írja elő.

*A 692/2008/EK rendelet*

- 12 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 rendelettel (HL 2011. L 158., 1. o.) módosította. 2022. január 1-jével 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.) hatályon kívül helyezte. Az alapügy tényállásának időpontjára tekintettel azonban a 692/2008 rendelet továbbra is alkalmazandó az alapeljárásra.

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

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

- 14 A 692/2008 rendelet 2. cikkének 18. pontja a következőképpen szól:

„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.”

- 15 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 az NO<sub>x</sub>-utókezelő elegendően nagy hőmérsékletet ér el ahhoz, hogy a 6. típusú mérésben leírt  $-7^{\circ}\text{C}$ -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 típusjóváhagyást, ha a beadott információ nem elégséges annak igazolására, hogy az utókezelő a megadott időn belül ténylegesen eléri a hatékony működéshez elegendően nagy hőmérsékletet.

[...]”

- 16 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-típusjóváhagyással rendelkező járművekbe [a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek {helyesen: összetevőinek} és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról szóló, 2007. szeptember 5-i európai parlamenti és tanácsi irányelv (keretirányelv) (HL 2007. L 263., 1. o.)] 10. cikkének (2) bekezdése értelmében vett önálló műszaki egységként beszerelendő szennyezéscsökkentő cserekomponensek rendelkezzenek EK-típusjóváhagyással, e rendelet 12. és 13. cikke, valamint XIII. mellékletének megfelelően.
- [...]”
- 17 A 692/2008 rendeletnek „Az EK-típusjóváhagyásra vonatkozó közigazgatási rendelkezések” című I. mellékletének „Kiterjesztések a szennyezéscsökkentő rendszerek tartóssága tekintetében (5. típusú mérés)” című 3.3. pontja kimondta:
- „3.3.1. A típusjóváhagyás kiterjeszthető más járműtípusokra, feltéve hogy a jármű, a motor vagy a szennyezéscsökkentő rendszer alább ismertetett paraméterei azonosak, vagy a megadott tűréseken belül vannak.
- 3.3.1.1. Jármű:  
[...]
- 3.3.1.2. Motor  
[...]
- 3.3.1.3. A szennyezéscsökkentő rendszer paraméterei:  
[...]  
c) Kipufogógáz-visszavezető rendszer:  
van vagy nincs  
típus (hűtött vagy nem hűtött, aktív vagy passzív szabályozás, nagy nyomás vagy kis nyomás).
- [...]”

### ***Az osztrák jog***

- 18 Az Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch (általános polgári törvénykönyv; a továbbiakban: ABGB) alapügyben alkalmazandó változatának 871. §-a a következőket írja elő:
- „Amennyiben az egyik fél az általa tett vagy a másik féllel közölt nyilatkozata tartalmára vonatkozóan a nyilatkozat azon fő tárgyát vagy lényeges tulajdonságait érintő tévedésben volt, amelyre a szándék elsősorban irányult, és amely tekintetében kinyilvánításra került, a nyilatkozat vele szemben nem kötelező erejű, ha a tévedést a másik fél okozta, vagy a másik félnek a körülmények alapján nyilvánvalóan fel kellett volna ismernie, vagy az kellő időben tisztázásra került.”

## Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

- 19 2013-ban egy fogyasztó, IR, adásvételi szerződést kötött egy Euro 5 generációs EA 189 típusú, 1,6 liter hengerűrtartalmú és 77 kW teljesítményű dízelmotorral ellátott, Volkswagen márkájú, VW Touran Comfortline BMT típusú gépjárműre vonatkozóan.
- 20 IR az ABGB 871. §-a alapján ezen adásvételi szerződés semmissé nyilvánítása iránt keresetet nyújtott be a kérdést előterjesztő bírósághoz, a Landesgericht Eisenstadthoz (kismartoni regionális bíróság, Ausztria).
- 21 Az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból kitűnik, hogy a szóban forgó jármű egy belső kibocsátáscsökkentő berendezéssel, nevezetesen egy kipufogógáz-visszavezető szeleppel (a továbbiakban: EGR-szelep) van ellátva, és hogy részecskeszűrő formájában rendelkezik kipufogógáz-utókezelővel, de nitrogén-oxid (NO<sub>x</sub>)-kezelő rendszerrel nem rendelkezik.
- 22 A kérdést előterjesztő bíróság által szolgáltatott információk szerint a szóban forgó jármű eredetileg tartalmazott egy, a motorvezérlő számítógépre telepített szoftvert, amely a kipufogógáz-visszavezető rendszert két üzemmódban (a továbbiakban: átkapcsolási logika) működteti, nevezetesen a jármű közúti közlekedése során alkalmazott 0-s módban, valamint a „New European Driving Cycle” (NEDC) elnevezésű, a szennyezőanyag-kibocsátással kapcsolatos jóváhagyási teszt során alkalmazott 1-es módban. A 0-s mód alkalmazásakor a visszavezetett kipufogógáz mértéke csökkent. Szokásos használati körülmények között az említett jármű szinte kizárólag 0-s módban volt, és nem tartotta be a 715/2007 rendeletben előírt nitrogén-oxid (NO<sub>x</sub>)-kibocsátási határértékeket.
- 23 A VW-járművek osztrák importőre a 2015. október 8-i levelében arról tájékoztatta IR-t, hogy járműve módosítására van szükség, és hogy a gyártó viseli az ehhez szükséges javításokkal kapcsolatos valamennyi költséget. Ezt követően felkérték IR-t, hogy végeztesse el az említett szoftvernek az átkapcsolási logikát kiiktató frissítését, amelynek eleget tett.
- 24 E frissítés ezenkívül azt eredményezte, hogy a kipufogógáz-visszavezetés mértékének szabályozása érdekében úgy állította be az EGR-szelepet, hogy e szelep csak akkor biztosít károsanyag-szegény üzemmódot, ha a külső hőmérséklet 15 és 33 °C közötti marad, és ha a közlekedési magasság nem haladja meg az 1000 métert (a továbbiakban: hőmérsékleti tartomány), e hőmérsékleti tartományon kívül pedig a visszavezetést lineárisan 0-ra csökkenti, ami a 715/2007 rendeletben meghatározott határértékeket meghaladó NO<sub>x</sub>-kibocsátást eredményez.
- 25 A Kraftfahrt-Bundesamt (szövetségi gépjármű-forgalmi hatóság, Németország), a típusjóváhagyás terén Németországban hatáskörrel rendelkező hatóság engedélyezte a műszaki módosítást, nevezetesen a szóban forgó szoftver frissítését, és így nem vonta vissza az EK-típusjóváhagyást. E hatóság többek között a 715/2007 rendelet értelmében tiltott hatástalanító berendezés hiányát állapította meg. A kérdést előterjesztő bíróság szerint azonban az említett hatóság nem rendelkezett információval a frissítéshez használt szoftvert illetően, mivel nem kérte annak közlését.
- 26 A kérdést előterjesztő bíróság úgy véli, hogy a szóban forgó járműbe eredetileg telepített átkapcsolási logika nem felelt meg a 715/2007 rendelet követelményeinek, különösen az 5. cikkben előírt követelményeknek. E tekintetben megjegyzi egyrészt, hogy ezen átkapcsolási logika az EGR-szelep olyan beállítását eredményezte, hogy a jármű szokásos körülmények közötti

- használata esetén az nem felelt meg e rendelet és végrehajtási intézkedései követelményeinek, másrészt pedig, hogy az említett rendelet 5. cikkének (2) bekezdése értelmében vett tiltott hatástalanító berendezésről van szó.
- 27 E bíróság arra is rámutat, hogy az előtte folyamatban lévő jogvita tényállásából kitűnik, hogy IR abban a hiszemben volt, hogy e követelményeknek megfelelő járművet vásárol, ha azonban tudta volna, hogy ez nem így van, azt nem vásárolta volna meg.
- 28 Az említett bíróság ugyanakkor megjegyzi, hogy az osztrák jog szerint a lényeges tévedésben lévő fél szerződéses partnere a tévedés jogkövetkezményeit elháríthatja azáltal, hogy e személyt olyan helyzetbe hozza, mint amelyben e téves elképzelés hiányában lett volna. Az érintett személynek ekkor már nem fűződne érdeke az eljáráshoz.
- 29 Márpedig a Volkswagen azt állítja, hogy a szóban forgó szoftver frissítése IR meglegedésére szolgált, és így megszüntette az eljáráshoz fűződő érdekét, amit az utóbbi vitat.
- 30 Ily módon a kérdést előterjesztő bíróság úgy véli, hogy a határozathozatalhoz azt kell meghatározni, hogy a hőmérsékleti tartomány az uniós jog, különösen pedig a 715/2007 rendelet és a 692/2008 rendelet követelményeinek megfelelő műszaki megoldásnak minősül-e. Igenlő válasz esetén az IR által kötött adásvételi szerződés nem nyilvánítható semmissé, ezért a keresetét el kellene utasítani.
- 31 E bíróság megjegyzi, hogy Ausztriában a hőmérséklet az év nagy részében 15 °C alatt van. Kifejti, hogy nem állapítható meg, hogy a hőmérsékleti tartomány a motor károsodással szembeni védelmét szolgálja-e. Az sem állapítható meg, hogy abban az esetben, ha a frissítést ilyen hőmérsékleti tartomány alkalmazása nélkül végezték volna el, akkor teljesülnének-e a 715/2007 rendelet 4. cikkének (2) bekezdésében a kibocsátáscsökkentő berendezések élettartamát illetően előírt követelmények.
- 32 E körülmények között a Landesgericht Eisenstadt (kismartoni regionális bíróság) úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:
- „1) Úgy kell-e értelmezni a [715/2007] rendelet 5. cikkének (1) bekezdését, hogy [e] rendelet 1. cikkének (1) bekezdése értelmében nem elfogadható a jármű olyan felszerelése, amely szerint a[z EGR-szelep], tehát egy, a kibocsátásokat valószínűsíthetően befolyásoló alkatrész úgy van kialakítva, hogy az a kipufogógáz-visszavezetési szintet, tehát a visszavezetett kipufogógáz mértékét úgy szabályozza, hogy csak [a hőmérsékleti tartományban] biztosít károsanyag-szegény üzemmódot, e hőmérsékleti tartományon kívül pedig 10 °C hőmérséklet-változás, –1000 méter felett pedig 250 méter magasságváltozás – alatt lineárisan 0-ra csökkenti, tehát az NOx-kibocsátások meghaladják a 715/2007 rendeletben megállapított határértéket?
- 2) Lényeges-e az első kérdés értékelésének szempontjából, hogy a járműnek az első kérdésben említett felszerelésére a motor károsodástól való megóvása érdekében van szükség?
- 3) Lényeges-e továbbá a második kérdés értékelésének szempontjából, hogy a motor azon alkatrésze, amelyet a károsodástól meg kell óvni, a[z EGR-szelep]?



- 4) Lényeges-e az első kérdés értékelése szempontjából, hogy a járműnek az első kérdésben említett berendezését már a jármű gyártásakor beépítették-e, vagy a[z EGR-szelepnek] az első kérdésben említett szabályozóját a[z 1999/44] irányelv 3. cikkének (2) bekezdése értelmében kijavításként kell a járműbe építeni?”

## **Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről**

### *Az első kérdésről*

- 33 Elöljáróban emlékeztetni kell arra, hogy az állandó ítélkezési gyakorlatnak megfelelően a nemzeti bíróságok és a Bíróság között az EUMSZ 267. cikkkel 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).
- 34 A jelen ügyben az első 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.
- 35 Meg kell jegyezni, hogy írásbeli észrevételeiben a Volkswagen 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 ez a 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.
- 36 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).

- 37 E körülmények között, annak érdekében, hogy hasznos választ lehessen adni a kérdést előterjesztő bíróság kérdésére, úgy kell tekinteni, hogy első 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.
- 38 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”.
- 39 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).
- 40 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).
- 41 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 (NO<sub>x</sub>)-kibocsátás ellenőrzésére és csökkentésére használt technológiák egyike. A szennyezésmentesítés hatékonysága az EGR-szelepnek a fent említett szoftver által vezérelt kinyitáshoz kapcsolódik. Az említett szoftver frissítésekor meghatározott és a jelen ítélet 24. pontjában említett hőmérsékleti tartományon kívül a kipufogógáz-visszavezetés szintje lineárisan 0-ra csökken, ami a 715/2007 rendeletben a nitrogén-oxidra (NO<sub>x</sub>) vonatkozóan megállapított kibocsátási határértékek túllépéséhez vezet.
- 42 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.
- 43 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).

- 44 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”.
- 45 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.
- 46 Ennélfogva ez a fogalom uniós jogi fogalom, amelyet az egész Európai 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).
- 47 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 a Volkswagen az írásbeli észrevételeiben állítja – a járműnek a jelen ítélet 22. pontjában említett, az alapeljárás tényállásának idején alkalmazandó, laboratóriumban végzett, négy városi és egy városon kívüli ciklus ismétléséből álló típusjóváahagyási tesztre vonatkozó 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).
- 48 Ezt az értelmezést továbbá a 715/2007 rendelet 3. cikke 10. pontjának szöveggörnyezete 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).
- 49 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 megfelelést, amely - bár lefedi a típusjóváahagyási tesztet övező feltételeket - nem felel meg a jelen ítélet 47. pontjában meghatározott rendes vezetési körülményeknek.

- 50 A jelen ítélet 47. 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).
- 51 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.
- 52 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.
- 53 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.
- 54 Következésképpen az első 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 és a harmadik kérdéstről***

### *Az elfogadhatóságról*

- 55 IR arra hivatkozik, hogy a második kérdés, amellyel a kérdést előterjesztő bíróság arra vár választ, hogy az a körülmény, hogy a hőmérsékleti tartományhoz hasonló berendezés a motor károsodás elleni védelméhez szükséges, befolyásolja-e az ilyen berendezés megengedhető jellegét, hipotetikus jellegű, mivel e bíróság rámutatott arra, hogy nem tudta megállapítani, hogy a hőmérsékleti tartomány szükséges-e az érintett gépjármű motorjának károsodás elleni védelméhez.
- 56 Emlékeztetni kell arra, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat 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).
- 57 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).
- 58 A jelen ügyben igaz, hogy az előzetes döntéshozatal iránti kérelemben a kérdést előterjesztő bíróság jelzi, hogy nem lehet megállapítani, hogy a hőmérsékleti tartomány az érintett gépjármű motorjának károsodás elleni védelméhez szükséges-e.
- 59 Ugyanakkor e kérelemből az is kitűnik, hogy e bíróság az együttesen vizsgálandó második és harmadik kérdésével kétségeit fejezi ki a 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdése a) pontjának értelmezését illetően, amely rendelkezés előírja, hogy a kibocsátáscsökkentő berendezések hatásfokát csökkentő hatástalanító berendezések használatának tilalma nem vonatkozik arra az esetre, ha „a berendezés használata a motor sérülés [helyesen: károsodás] vagy baleset elleni védelme és a jármű biztonságos üzemeltetése szempontjából indokolt”.
- 60 E körülmények között nem tűnik nyilvánvalónak, hogy a 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdése a) pontjának az előterjesztő bíróság által kért értelmezése nem függ össze az alapügy tényállásával vagy tárgyával, vagy hogy a probléma hipotetikus jellegű.
- 61 A második és a harmadik kérdés tehát elfogadható.

*Az ügy érdeméről*

- 62 Második és harmadik 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-szelep kímélését szolgálja.
- 63 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)
- 64 Ami először is a „motor” 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdésének a) pontjában szereplő 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 „[m]otor[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 c) alpontja kifejezetten tartalmazza a kipufogógáz-visszavezető rendszert. Következésképpen az EGR-szelep, amely kinyitáskor lehetővé teszi a kipufogógáz elvezetését a kipufogógáz-gyűjtőcsőbe, másodszori elégetés céljából, a motortól elkülönülő komponens. Az EGR-szelep ugyanis a motor kimeneti nyílásánál, a kipufogógáz-gyűjtőcső után helyezkedik el.
- 65 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).
- 66 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).
- 67 Ezt az értelmezést támasztja alá a 715/2007 rendelet által követett cél is, amely – amint az a jelen ítélet 50. pontjában megállapításra került – a környezet magas szintű védelmének biztosítására és az Unión belüli levegőminőség javítására irányul, ami magában foglalja a NOx-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).
- 68 Kizárólag a gépjármű vezetése során konkrét veszélyhelyzetet előidéz, a motort érintő károsodás vagy baleset közvetlen kockázata igazolhatja a 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdésének a) pontja alapján a hatástalanító berendezés használatát.

- 69 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 a Volkswagen 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.
- 70 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 63. és 67. pontjában felidézett indokokon alapul.
- 71 A német kormány és a Volkswagen 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 példaképpen 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 előzőkor bekövetkező súlyos közlekedési balesetek kockázatát.
- 72 Ezenfelül a Volkswagen 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.
- 73 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.
- 74 Következésképpen, és tekintettel arra, hogy e kivételt megszorítóan kell értelmezni, amint az a jelen ítélet 63. 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 bekövetkezése 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.

- 75 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.
- 76 Tekintettel arra, hogy ezen 5. cikk (2) bekezdésének a) pontját szigorúan kell értelmezni, az ilyen hatástalanító berendezés nem igazolható e rendelkezés alapján.
- 77 Annak elismerése, hogy a jelen ítélet 75. 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.
- 78 Egyébiránt a Volkswagen 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.
- 79 E tekintetben hangsúlyozni kell, amint arra a főtanácsnok az indítványának 129. pontjában rámutatott, hogy egyrészt a 715/2007 rendelet (7) preambulumbekkezdéséből 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.
- 80 Másrészt, amint az a jelen ítélet 67. 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) bekezdése 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.



- 81 E körülmények között, és figyelembe véve azt, hogy e rendelkezést – amint arra a jelen ítélet 63. és 74. pontja emlékeztet – szigorúan kell értelmezni, meg kell állapítani, hogy a hatástalanító berendezés „használata” 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 bekövetkezése közvetlen kockázatának elkerülését, amely a jármű vezetése során konkrét veszélyt jelent.
- 82 Következésképpen a második és a harmadik 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-szelep kímélését szolgálja, kivéve ha bizonyítást nyer, hogy ez a berendezés szigorúan a motor olyan károsodása vagy baleset bekövetkezése közvetlen veszélyének elkerülését szolgálja, amelyet a kipufogógáz-visszavezető rendszer ezen 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 negyedik kérdésről*

- 83 A jelen ítélet 33. pontjában felidézett ítélkezési gyakorlatnak megfelelően és az előzetes döntéshozatal iránti kérelemben szereplő megjegyzésekre tekintettel annak érdekében, hogy hasznos választ lehessen adni a kérdést előterjesztő bíróságnak, úgy kell tekinteni, hogy negyedik kérdésével e bíróság lényegében arra keresi a választ, hogy a 715/2007 rendelet 5. cikkének az e rendelet 3. cikkének 10. pontjával összefüggésben értelmezett (1) és (2) bekezdését úgy kell-e értelmezni, hogy az a körülmény, hogy az utóbbi rendelkezés értelmében vett hatástalanító berendezést a jármű üzembe helyezését követően, az 1999/44 irányelv 3. cikkének (2) bekezdése értelmében vett javítás keretében építették be, releváns annak értékelése szempontjából, hogy az említett berendezés használata az 5. cikk (2) bekezdése értelmében véve tilos-e.

#### *Az elfogadhatóságról*

- 84 A német kormány úgy véli, hogy a jelen kérdés elfogadhatatlan, mivel az előzetes döntéshozatalra utaló határozat nem fejt ki azokat az okokat, amelyek miatt az ezen kérdésre adandó válasz szükséges lenne az alapügy megoldásához.
- 85 A jelen ügyben nem tűnik nyilvánvalónak, hogy a negyedik kérdés a jelen ítélet 57. pontjában felsorolt azon esetek valamelyikébe tartozna, amelyekben a Bíróság megtagadhatja az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés elbírálását.
- 86 Éppen ellenkezőleg, az előzetes döntéshozatal iránti kérelemből kitűnik egyrészt, hogy a szóban forgó hatástalanító berendezést abból a célból telepítették, hogy orvosolja az átkapcsolási logika tiltott jellegét, és javítás útján megfeleljen a 715/2007 rendelet rendelkezéseinek, másrészt pedig, hogy a kérdést előterjesztő bíróság megítélése szerint azt kell meghatározni, hogy az a körülmény, hogy a szóban forgó hatástalanító berendezést nem a jármű gyártásakor építették be, befolyásolja-e annak értékelését, hogy ez a berendezés megfelel-e a rendeletnek.

87 Az ötödik kérdés tehát elfogadható.

*Az ügy érdeméről*

- 88 Sem a 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdésének szövegéből, amely szerint bizonyos kivételektől eltekintve a kibocsátáscsökkentő berendezések hatásfokát csökkentő hatástalanító berendezések használata tilos, sem e rendelet 3. cikke 10. pontjának szövegéből, amely meghatározza a „hatástalanító berendezés” fogalmát, nem tűnik ki, hogy annak megítélése szempontjából, hogy e berendezés használata tilos-e, különbséget kellene tenni aszerint, hogy az ilyen berendezést a jármű gyártásának szakaszában vagy csak a jármű üzembe helyezését követően, konkrétan az 1999/44 irányelv 3. cikkének (2) bekezdése értelmében vett javítás keretében szerelték be.
- 89 Ezt az értelmezést – amint arra a főtanácsnok az indítványának 137. és 138. pontjában rámutatott – a 715/2007 rendelet e rendelkezéseinek szöveggörnyezetete és a rendelet által követett célkitűzés is alátámasztja.
- 90 Egyrészt ugyanis, ami az említett rendelkezések szöveggörnyezetét illeti, meg kell jegyezni, hogy a 715/2007 rendelet 4. cikke (1) bekezdése első albekezdése második mondatának megfelelően a gyártóknak bizonyítaniuk kell, hogy az Unióban értékesített vagy üzembe helyezett minden típusjövőhagyást igénylő új kibocsátáscsökkentő pótkomponens az e rendeletben és annak végrehajtási intézkedéseiben foglaltaknak megfelelően típusjövőhagyással rendelkezik. E 4. cikk (1) bekezdésének második albekezdése pontosítja, hogy e kötelezettség magában foglalja az e rendelet I. mellékletében meghatározott kibocsátási határértékek és az ugyanezen rendelet 5. cikkében említett végrehajtási intézkedések teljesítését is.
- 91 Továbbá a 692/2008 rendelet 10. cikkének 1. pontja értelmében „[a] gyártónak biztosítani kell, hogy a [715/2007] rendelet hatálya alá tartozó EK-típusjövőhagyással rendelkező járművekbe a [2007/46 irányelv] 10. cikkének (2) bekezdése értelmében vett önálló műszaki egységként beszerelendő szennyezéscsökkentő cserekomponensek rendelkezzenek EK-típusjövőhagyással, e rendelet 12. és 13. cikke, valamint XIII. mellékletének megfelelően.”
- 92 A 715/2007 rendelet és a 692/2008 rendelet e rendelkezéseiből az következik, hogy a szennyezéscsökkentő komponenseknek meg kell felelniük a 715/2007 rendeletben előírt kötelezettségeknek, függetlenül attól, hogy azokat a gyártáskor vagy a jármű üzembe helyezését követően szerelték-e be.
- 93 Másrészt annak lehetővé tétele, hogy a járműgyártók a jármű üzembe helyezését követően olyan hatástalanító berendezést szereljenek be, amely nem felel meg e kötelezettségeknek, ellentétes lenne a 715/2007 rendelet által követett, a jelen ítélet 50. pontjában felidézett célkitűzéssel, amely a környezet magas szintű védelmének biztosítására, és különösen a dízelmeghajtású gépjárművek NO<sub>x</sub>-kibocsátásának a levegőminőség javítása és a szennyezési határértékek betartása érdekében történő jelentős csökkentésére irányul.
- 94 Következésképpen a negyedik kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 715/2007 rendelet 5. cikkének az e rendelet 3. cikkének 10. pontjával összefüggésben értelmezett (1) és (2) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy az a körülmény, hogy az utóbbi rendelkezés értelmében vett hatástalanító berendezést a jármű üzembe helyezését követően, az 1999/44 irányelv 3. cikkének (2) bekezdése értelmében vett javítás keretében építették be, nem releváns annak értékelése szempontjából, hogy az említett berendezés használata az 5. cikk (2) bekezdése értelmében véve tilos-e.

## A költségekről

- 95 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 szelep kímélését szolgálja, kivéve ha bizonyítást nyer, hogy ez a berendezés szigorúan a motor olyan károsodása vagy baleset bekövetkezése közvetlen veszélyének elkerülését szolgálja, amelyet a kipufogógáz-visszavezető rendszer ezen 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 működni 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.
- 3) A 715/2007 rendelet 5. cikkének az e rendelet 3. cikkének 10. pontjával összefüggésben értelmezett (1) és (2) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy az a körülmény, hogy az utóbbi rendelkezés értelmében vett hatástalanító berendezést a jármű üzembe helyezését követően, a fogyasztási cikkek adásvételének és a kapcsolódó jótállásnak egyes vonatkozásairól szóló, 1999. május 25-i 1999/44/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 3. cikkének (2) bekezdése értelmében vett javítás keretében építették be, nem releváns annak értékelése szempontjából, hogy az említett berendezés használata az 5. cikk (2) bekezdése értelmében véve tilos-e.

Aláírások