



Határozatok Tára

A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (nagytanács)

2022. július 14.*

„Előzetes döntéshozatal – Jogszabályok közelítése – 715/2007/EK rendelet – Gépjárművek típusjóváahagyása – Az 5. cikk (2) bekezdése – Hatástalanító berendezés – Gépjárművek – Dízelmotor – 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 2. cikk (2) bekezdésének d) pontja – A »fogyasztási cikk [...] felmutatja az azonos fajtájú áruk tekintetében szokásos minőséget és teljesítményt, amelyet a fogyasztó észszerűen elvárhat, figyelembe véve a fogyasztási cikk természetét« fogalma – Érvényes EK-típusjóváahagyás – A 3. cikk (6) bekezdése – A »csekély mértékű hiba« fogalma”

A C-145/20. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet az Oberster Gerichtshof (legfelsőbb bíróság, Ausztria) a Bírósághoz 2020. március 24-én érkezett, 2020. március 17-i határozatával terjesztett elő a

DS

és

a **Porsche Inter Auto GmbH & Co KG**,

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,

* Az eljárás nyelve: német.

tekintettel az írásbeli szakaszra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

- DS képviselőjében M. Poduschka Rechtsanwalt,
- a Porsche Inter Auto GmbH & Co KG és a Volkswagen AG képviselőjében H. Gärtner, F. Gebert, F. Gonsior, C. Harms, N. Hellermann, F. Kroll, M. Lerbinger, S. Lutz-Bachmann, L.-K. Mannefeld, K.-U. Oppen, H. Posser, J. Quecke, K. Schramm, P. Schroeder, W. F. Spieth, J. von Nordheim, K. Vorbeck, B. Wolfers és B. Wollenschläger Rechtsanwälte,
- a német kormány képviselőjében J. Möller és D. Klebs, meghatalmazotti minőségben,
- az Európai Bizottság képviselőjében M. Huttunen, M. Noll-Ehlers és N. Ruiz García, 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.) 5. cikke (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.) 2. cikke (2) bekezdése d) pontjának és 3. cikke (6) bekezdésének értelmezésére vonatkozik.
- 2 E kérelmet a DS és a Porsche Inter Auto GmbH & Co KG, illetve a Volkswagen AG között a kipufogógáz-visszavezetést az érzékelt hőmérséklet 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 alapeljárás időpontjára tekintettel azonban az 1999/44 irányelv továbbra is alkalmazandó az alapeljárásra.

4 Az 1999/44 irányelv (1) és (10)–(12) preambulumbekzdése a következőket mondta ki:

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

[...]

(10) mivel abban az esetben, ha a fogyasztási cikk nem felel meg a szerződésnek, a fogyasztó számára biztosítani kell a jogot, hogy a szerződésnek megfelelő állapot térítésmentes helyreállítását követelje, választva az áru kijavítása vagy kicserélése között, vagy ezek meghiúsulása esetén árleszállítást követeljen vagy a szerződést felbonthassa [helyesen: elálljon a szerződéstől];

(11) mivel a fogyasztó először az áru kijavítását vagy kicserélését követelheti az eladótól, kivéve, ha az ilyen orvoslás nem lehetséges vagy aránytalan; mivel az orvoslás aránytalan voltát objektív alapon kell megállapítani; mivel az orvoslás aránytalannak tekintendő, ha annak alkalmazása más orvoslási módszerrel összehasonlítva észszerűtlen költségekkel jár; mivel a költségek akkor észszerűtlenek, ha az egyik orvoslási módszer költségei jelentős mértékben meghaladják a másik orvoslási módszer költségeit;

(12) mivel a szerződésnek való megfelelés hibája esetén az eladó egyezség formájában mindenkor felajánlhatja a fogyasztónak bármelyik rendelkezésre álló orvoslási lehetőséget; mivel a fogyasztónak kell eldöntenie, hogy az eladó javaslatát elfogadja-e, vagy elutasítja”.

5 Ezen irányelv 1. cikke (2) bekezdésének f) pontja előírta:

„Ennek az irányelvnek az alkalmazásában:

[...]

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

6 Az említett irányelv „Szerződésszerűség” című 2. cikkének (1) és (3) bekezdése a következőket mondta ki:

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

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

a) megfelel az eladó által adott leírásnak, és rendelkezik az eladó által a fogyasztónak bemutatott próba vagy minta tulajdonságaival;

b) alkalmas a fogyasztó által meghatározott sajátos célra, amelyet a fogyasztó a szerződéskötéskor az eladó tudomására hozott, és az eladó elfogadott;

- c) alkalmas minden olyan célra, amelyre az azonos fajtájú árukat szokásosan használják;
- d) felmutatja az azonos fajtájú áruk tekintetében szokásos minőséget és teljesítményt, amelyet a fogyasztó észszerűen elvárhat, figyelembe véve a fogyasztási cikk természetét, és ha van ilyen, az eladó, a gyártó vagy annak képviselője által a fogyasztási cikk konkrét tulajdonságai tekintetében különösen a reklámozás során tett vagy a címkén megjelenő nyilvános kijelentéseket.
- (3) E cikk alapján nem minősül a megfelelés hibájának [helyesen: hiányának], ha a szerződés megkötésének időpontjában a fogyasztó a hibáról tudott vagy arról észszerűen eljárva tudnia kellett, illetve ha a megfelelés hibáját a fogyasztó által adott anyag okozta.”
- 7 Ugyanezen irányelvnek „A fogyasztó jogai” című 3. cikke a következőképpen szól:
- „(1) Az eladó felel a fogyasztóval szemben a fogyasztási cikk átadásának időpontjában meglévő minden hibáért.
- (2) A szerződésnek való megfelelés hibája [helyesen: hiánya] esetén a fogyasztó jogosult akár a (3) bekezdésnek megfelelően a fogyasztási cikk szerződésszerű állapotának kijavítás vagy kicserélés formájában történő térítésmentes helyreállítására, akár az (5) és (6) bekezdésnek megfelelően kérheti a vételár megfelelő leszállítását, vagy az adott fogyasztási cikk vonatkozásában elállhat a szerződéstől.
- (3) A fogyasztó az eladótól először a fogyasztási cikk térítésmentes kijavítását vagy kicserélését követelheti, kivéve ha ez lehetetlen vagy aránytalan.
- Az orvoslást aránytalanak kell tekinteni, ha az az eladónak más orvoslási módszerrel összehasonlítva észszerűtlen költséget okoz, figyelembe véve:
- a fogyasztási cikk hibátlan állapotbani értékét,
 - a hiba jelentőségét,
- és
- azt, hogy az alternatív orvoslási módszer a fogyasztónak okozott jelentős kényelmetlenség nélkül végrehajtható-e.
- A kijavítást vagy kicserélést észszerű határidőn belül, a fogyasztót érő jelentős kényelmetlenség nélkül kell elvégezni, figyelembe véve a fogyasztási cikk természetét és a fogyasztó által megkívánt célját.
- (4) A (2) és (3) bekezdésben említett »térítésmentesség« fogalma magában foglalja a fogyasztási cikk szerződésszerű állapota helyreállításának szükséges költségeit, különösen a postaköltséget, a munkadíjat és az anyagköltséget.
- (5) A fogyasztó a vételár megfelelő csökkentését kérheti vagy elállhat a szerződéstől, ha
- nem jogosult sem a fogyasztási cikk kijavítására, sem a kicserélésére,

vagy

– az eladó a hibát észszerű határidőn belül nem orvosolta,

vagy

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

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

A 715/2007 rendelet

8 A 715/2007 rendelet (1) és (4)–(7) 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.

[...]

(4) [...] a levegőminőségre vonatkozó európai uniós célok eléréséhez a közlekedési ágazat (légi, tengeri és szárazföldi közlekedés), a háztartások és az energia-, mezőgazdasági és ipari ágazat kibocsátásának további csökkentésére van szükség. A járművek kibocsátásainak csökkentésének feladatát ezzel összefüggésben egy átfogó stratégia keretében kell megközelíteni. Az Euro 5-ös és a Euro 6-os norma a részecskekibocsátások és az ózon prekursorok (például a nitrogén-oxidok és szénhidrogének) kibocsátásának csökkentésére irányuló intézkedések egyike.

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

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

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

9 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.”

10 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”.

11 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 pótkomponens 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. [...]

[...]”

12 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 alkatrész [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.”
- 13 E rendelet „Kibocsátási határértékek” című I. melléklete többek között a nitrogén-oxid (NOx)-kibocsátási határértékeket írja elő.

A 692/2008 rendelet

- 14 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. 2022. január 1-jével a 692/208 rendeletet 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.

- 15 A 692/2008 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 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-típusjóváhagyással, e rendelet 12. és 13. cikke, valamint XIII. mellékletének megfelelően.

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

[...]”

- 16 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:

a) Katalizátoros átalakítók és részecskeszűrők:

[...]

[...]

c) Kipufogógáz-visszavezető rendszer:

van vagy nincs

típus (hűtött vagy nem hűtött, aktív vagy passzív vezérlés, nagy nyomás vagy alacsony nyomás).

[...]”

A 2007/46 irányelv

17 A 2012. december 10-i 1229/2012/EU bizottsági rendelettel (HL 2012. L 353., 1. o.) módosított 2007/46 irányelvet (a továbbiakban: 2007/46 irányelv) a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről, a 715/2007/EK és az 595/2009/EK rendelet módosításáról és a 2007/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2018. május 30-i EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2018. L 151., 1. o.) 2020. szeptember 1-jével hatályon kívül helyezte. Az alapügy tényállásának időpontjára tekintettel azonban ez az irányelv továbbra is alkalmazandó az alapeljárásra.

18 Az említett irányelv (3) preambulumbekkezdése értelmében:

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

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

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

[...]

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

- 20 A 2007/46 irányelv „Fogalm meghatározások” című 3. cikkének 5. és 36. pontja a következőket írta elő:

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

[...]

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

[...]

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

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

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

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

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

[...]”

- 22 Ugyanezen irányelv 8. cikkének (6) bekezdése a következőképpen szólt:

„A jóváhagyó hatóság késedelem nélkül tájékoztatja a többi tagállam jóváhagyó hatóságait minden járműjóváhagyás megtagadásáról vagy visszavonásáról, a döntés indokolásának mellékelésével.”

- 23 Ugyanezen irányelv 13. cikkének (1) bekezdése értelmében:

„A gyártó késedelem nélkül tájékoztatja az EK-típusjóváhagyást megadó tagállamot az információs csomagban rögzített információk minden változásáról. Az említett tagállam az e fejezetben meghatározott szabályoknak megfelelően eldönti, hogy melyik eljárást kell követni. Adott esetben a tagállam a gyártóval konzultálva eldöntheti, hogy szükség van-e új EK-típusjóváhagyás megadására.”

- 24 A 2007/46 irányelv „Megfelelőségi nyilatkozat” című 18. cikkének (1) bekezdése kimondta:

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

[...]”

- 25 Ezen irányelv „Járművek nyilvántartásba vétele, értékesítése és forgalomba helyezése” című 26. cikkének (1) bekezdése előírta:

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

[...]”

- 26 Az említett irányelvnek „A Járművek EK-típusjóváahagyásához szükséges követelmények jegyzéke” című IV. melléklete „A korlátlan sorozatban gyártott járművek EK-típusjóváahagyására vonatkozó szabályozási aktusok” című I. részében a 2007/715 rendeletről szolt a „[k]önnyű gépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátása/információk elérhetősége” vonatkozásában.

Az osztrák jog

- 27 Az Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch (általános polgári törvénykönyv; a továbbiakban: ABGB) alapügyben alkalmazandó változata 922. §-ának (1) bekezdése a következőket írja elő:

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

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

„(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. [...]”

A német jog

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

„A hiányosságok orvoslása és a már forgalomba hozott járművek, önálló műszaki egységek vagy összetevői megfeleléségének biztosítása érdekében a szövetségi gépjárműforgalmi hatóság utólag másodlagos rendelkezéseket fogadhat el.”

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

- 30 2013. december 21-én a fogyasztó, DS megvásárolt egy Euro 5 generációs EA 189 típusú dízelmotorral ellátott, Volkswagen márkájú gépjárművet a Porsche Inter Autótól, egy, a Volkswagentől független gépjármű-kereskedőtől.
- 31 E jármű egy olyan szoftverrel volt ellátva, amely a kipufogógáz-visszavezetési rendszert két üzemmódban működteti (a továbbiakban: átkapcsolási logika). Az első üzemmódot kizárólag a laboratóriumban végzett „New European Driving Cycle” (NEDC) elnevezésű jóváhagyási teszt során alkalmazták. Ebben az üzemmódban a kipufogógáz-visszavezetés mértéke magasabb volt, mint a valós vezetési körülmények között alkalmazott másik üzemmódban. A szóban forgó járműtípust a Kraftfahr Bundesamt (szövetségi gépjárműforgalmi hatóság, Németország; a továbbiakban: KBA) a típusjóváhagyás terén Németországban hatáskörrel rendelkező hatóság hagyta jóvá. Az átkapcsolási logika jelenlétét nem hozták e hatóság tudomására.
- 32 Az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból kitűnik, hogy amennyiben a KBA tudomással bírt volna erről a rendszerről, nem hagyta volna jóvá ezt a járműtípust. Az is kitűnik, hogy DS akkor is megvásárolta volna a szóban forgó gépjárművet, ha tudott volna az említett rendszer jelenlétéről.
- 33 Az EG-FGV 25. §-ának (2) bekezdése alapján elfogadott 2015. október 15-i határozatával a KBA kötelezte a Volkswagent az átkapcsolási logika kiiktatására annak helyreállítása érdekében, hogy az Euro 5 generációs EA 189 motorok megfeleljenek a 715/2007 rendeletnek. 2016. december 20-i levelében a KBA arról tájékoztatta a Volkswagent, hogy a szoftvernek a jelen ítélet 31. pontjában említett frissítése (a továbbiakban: a szoftver frissítése) alkalmas e megfelelés helyreállítására. Következésképpen a KBA a szóban forgó járműtípus EK-típusjóváhagyását nem érvénytelenítette vagy vonta vissza.
- 34 2017. február 15-én DS a járművében elvégezte a szoftver frissítését. Ez a frissítés az átkapcsolási logikát egy olyan programozással váltotta fel, amely a kibocsátáscsökkentő üzemmódot nemcsak a jelen ítélet 31. pontjában említett típusjóváhagyási vizsgálat során, hanem a jármű közúti használatakor is aktiválta. A kipufogógáz-visszavezetés azonban csak akkor volt teljesen hatékony, ha a külső hőmérséklet 15 és 33 °C között maradt (a továbbiakban: hőmérsékleti tartomány).
- 35 DS keresetet nyújtott be a Landesgericht Linzhez (linzi regionális bíróság, Ausztria), amelyben elsődlegesen a vételárnak a szóban forgó jármű visszaszolgáltatása fejében történő visszafizetését kérte, másodlagosan e jármű vételárának csökkentését, harmadlagosan pedig annak megállapítását, hogy a Porsche Inter Auto és a Volkswagen felelős a 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdése értelmében tiltott hatástalanító berendezés beépítéséből eredő károkért.
- 36 2017. június 23-i ítéletével ez a bíróság elutasította a keresetet.
- 37 2019. április 4-i ítéletével az Oberlandesgericht Linz (linzi regionális felsőbíróság, Ausztria) helybenhagyta ezt az ítéletet.
- 38 DS felülvizsgálati kérelmet nyújtott be ezen ítélettel szemben az Oberster Gerichtshofhoz (legfelsőbb bíróság, Ausztria), a kérdést előterjesztő bírósághoz, azzal az indokkal, hogy a szóban forgó jármű hibás, mivel az átkapcsolási logika a 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdése

értelmében tiltott hatástalanító berendezésnek minősül. DS szerint, mivel a szoftver frissítése nem orvosolta ezt a hibát, fennáll a jövőbeli értékvesztés és a szoftverfrissítés miatti károk kockázata.

- 39 A Porsche Inter Auto és a Volkswagen azzal érvel, hogy a hőmérsékleti tartomány a 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdése alapján megengedett hatástalanító berendezésnek minősül. Ezzel az értékeléssel a KBA is egyetért.
- 40 A kérdést előterjesztő bíróság úgy véli, hogy az átkapcsolási logika a 715/2007 rendelet 3. cikkének 10. pontja és 5. cikkének (2) bekezdése értelmében tiltott hatástalanító berendezés. Mindenesetre a szóban forgó jármű az ABGB 922. §-a értelmében azért volt hibás, mert a tiltott hatástalanító berendezést nem hozták a KBA tudomására.
- 41 Ebben az összefüggésben ez a bíróság arra keresi a választ, hogy az ilyen hatástalanító berendezéssel nem rendelkező jármű átadására irányuló kötelezettségre tekintettel a szóban forgó jármű az 1999/44 irányelv értelmében nem szerződésszerűnek minősül-e. Amennyiben igen, úgy véleménye szerint azt kell megvizsgálni, hogy a jármű a kipufogógáz-visszavezető rendszert működtető szoftver frissítését követően is tiltott hatástalanító berendezéssel volt-e ellátva, és pontosítani kell az esetlegesen a szoftver frissítését követően is fennálló hiba joghatásait.
- 42 Pontosabban a kérdést előterjesztő bíróság először is azt kérdezi, hogy abban az esetben, ha a szóban forgó jármű – ugyan EK-típusjóváhagyással rendelkezik – a 715/2007 rendelet 3. cikkének 10. pontja és 5. cikkének (2) bekezdése értelmében tiltott hatástalanító berendezéssel van felszerelve, az 1999/44 irányelv 2. cikke (2) bekezdésének d) pontja értelmében felmutatja-e az azonos fajtájú áruk tekintetében szokásos, a fogyasztó által észszerűen elvárható minőséget, éppen ezért vélelmezni kell a szerződésszerűséget. E tekintetben e bíróság úgy véli, hogy egy olyan terméket illetően, mint amilyen a jármű, amelynek jogszabályi követelményeknek kell megfelelnie, a szokásosan tájékozott, észszerűen figyelmes és körültekintő átlagfogyasztó ténylegesen elvárja e követelmények betartását. Az a körülmény, hogy a járművek típusait típusjóváhagyási eljárásnak kell alávetni, nem szükségszerűen zárja ki az említett 2. cikk (2) bekezdése d) pontjának ilyen értelmezését.
- 43 Másodszor, a kérdést előterjesztő bíróság arra keresi a választ, hogy a hőmérsékleti tartomány – amint arra a Porsche Inter Auto és a Volkswagen hivatkozik – a 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdésének a) pontjában meghatározott kivétel hatálya alá tartozhat-e, vagy pedig ez a lehetőség – amint azt DS állítja – mindenképpen kizárt. E tekintetben e bíróság arra hivatkozik, hogy a 715/2007 rendelet (1) és (6) preambulumbekkezdéséből következő, a környezet védelmének biztosítására irányuló célra tekintettel az 5. cikk (2) bekezdésében előírt kivételeket szigorúan kell értelmezni. Márpedig az említett bíróság szerint, mivel köztudott, hogy az Unió területének egy részén, így Ausztriában is, az átlaghőmérséklet az év több hónapjában 15 °C alatt marad, így a külső hőmérséklet az év jelentős részében nem éri el átlagban azt a hőmérsékletet, amely mellett a kipufogógáz-visszavezetés a szóban forgóhoz hasonló jármű típusánál teljes hatásfokkal működik. E körülmények között az ilyen széles körben alkalmazott hatástalanító berendezés e kivételek egyike alapján sem igazolható.
- 44 Harmadszor, a kérdést előterjesztő bíróság arra keresi a választ, hogy a 715/2007 rendelet 3. cikkének 10. pontja értelmében vett – e rendelet 5. cikkének (2) bekezdése értelmében tiltott – hatástalanító berendezés jelenléte a járműben az 1999/44 irányelv 3. cikkének (6) bekezdése értelmében vett csekély mértékű hibának minősíthető-e, amennyiben az érintett fogyasztó még e berendezés meglétének és működési módjának ismeretében is megvásárolta volna a járművet.

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

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

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

Az első kérdésről

- 46 Első kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ, hogy az 1999/44 irányelv 2. cikke (2) bekezdésének d) pontját úgy kell-e értelmezni, hogy a 715/2007 rendelet hatálya alá tartozó gépjármű az azonos fajtájú áruk tekintetében szokásos, a fogyasztó által észszerűen elvárható minőséget mutatja fel, és ezért a szerződésszerűségét vélelmezni kell, ha az ilyen jármű – bár érvényes EK-típusjóváhagyással rendelkezik, ezért a közúti közlekedésben használható – az említett rendelet 5. cikke (2) bekezdése értelmében tiltott hatástalanító berendezéssel van felszerelve.
- 47 Az 1999/44 irányelv 2. cikkének (1) bekezdése szerint az eladó köteles a fogyasztónak az adásvételi szerződésnek megfelelő fogyasztási cikket átadni.
- 48 Ezen irányelv 2. cikke (2) bekezdésének d) pontja értelmében a fogyasztási cikk szerződésszerűségét vélelmezni kell, ha figyelembe véve a fogyasztási cikk természetét felmutatja az azonos fajtájú áruk tekintetében szokásos, a fogyasztó által észszerűen elvárható minőséget és teljesítményt.

- 49 Az alapügyben szóban forgóhoz hasonló fogyasztási cikket, vagyis egy gépjárművet illetően emlékeztetni kell arra, hogy a 2007/46 irányelv 3. cikkének 5. pontja az „EK-típusjóvá hagyást” olyan eljárásként határozza meg, „amellyel egy tagállam igazolja, hogy egy jármű, rendszer, alkatrész [helyesen: összetevő] vagy önálló műszaki egység típusa megfelel ezen irányelv és a IV. vagy XI. mellékletben felsorolt szabályozási aktusok vonatkozó igazgatási rendelkezéseinek és műszaki követelményeinek”. Ez „A Járművek EK-típusjóvá hagyásához szükséges követelmények jegyzéke” című IV. melléklete „A korlátlan sorozatban gyártott járművek EK-típusjóvá hagyására vonatkozó szabályozási aktusok” című I. részében a 715/2007 rendeletről szól a „[k]önnyű gépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátása/információk elérhetősége” vonatkozásában.
- 50 Emlékeztetni kell továbbá arra, hogy az említett irányelv 4. cikke (3) bekezdésének első albekezdése kimondja, hogy a tagállamok csak azon járműveket veszik nyilvántartásba, illetve csak azok értékesítését vagy forgalomba helyezését engedélyezik, amelyek megfelelnek ezen irányelv követelményeinek.
- 51 Végül a 715/2007 rendelet 4. cikkének (1) bekezdése előírja, hogy a gyártók kötelesek bizonyítani, hogy minden új jármű, amelyet az Unióban értékesítenek, regisztrálnak vagy üzembe helyeznek, az e rendeletben és annak végrehajtási intézkedéseiben foglaltaknak megfelelően típusjóvá hagyással rendelkezik.
- 52 A jelen ítélet 49–51. pontjában említett rendelkezésekből egyrészt az következik, hogy a 2007/46 irányelv hatálya alá tartozó járművekre típusjóvá hagyást kell kiadni, másrészt pedig az, hogy e jóváhagyás csak akkor adható meg, ha a szóban forgó járműtípus megfelel a 715/2007 rendelet rendelkezéseinek, különösen a kibocsátásra vonatkozó rendelkezéseknek, amelyek magukban foglalják ezen rendelet 5. cikkét.
- 53 Ezenkívül a 2007/46 irányelv 18. cikkének (1) bekezdése értelmében a gyártó mint a járműre vonatkozó EK-típusjóváhagyás tulajdonosa minden, a jóváhagyott típussal megegyezően gyártott teljes, nem teljes vagy befejezett járműhöz megfelelőségi nyilatkozatot mellékel. Ezen irányelv 26. cikkének (1) bekezdése értelmében ez az engedély kötelező a jármű nyilvántartásba vételéhez, értékesítéséhez vagy forgalomba helyezéséhez.
- 54 A jóváhagyott típusorozathoz tartozó, és ezért megfelelőségi tanúsítvánnyal ellátott jármű megvásárlásakor a fogyasztó észszerűen elvárhatja, hogy e jármű tekintetében betartják a 715/2007 rendeletet és különösen annak 5. cikkét, még külön szerződéses kikötések hiányában is.
- 55 Következésképpen az 1999/44 irányelv 2. cikke (2) bekezdésének d) pontját úgy kell értelmezni, hogy az olyan gépjármű, amely nem felel meg ezen 5. cikk követelményeinek, nem mutatja fel az azonos fajtájú áru tekintetében szokásos minőséget és teljesítményt, amelyet a fogyasztó az említett 2. cikk (2) bekezdésének d) pontja értelmében e fogyasztási cikk természetére tekintettel észszerűen elvárhat.
- 56 Amint arra a főtanácsnok az indítványának 149. pontjában rámutatott, ezt az értelmezést nem teszi kérdésessé az a tény, hogy az érintett járműtípusra kiterjed az EK-típusjóváhagyás, amely lehetővé teszi e jármű közúti közlekedésben való használatát. A 2007/46 irányelv ugyanis azt a helyzetet szabályozza, amelyben valamely jármű tervezési elemének – például a 715/2007 rendelet 5. cikkének követelményeire tekintettel – tiltott jellegére csak e jóváhagyást követően derül fény. Így ezen irányelv 8. cikkének (6) bekezdése előírja, hogy a jóváhagyó hatóság visszavonhatja a jármű típusjóváhagyását. Ezenkívül az említett irányelv 13. cikke (1) bekezdésének első és

harmadik mondatából az következik, hogy amint a gyártó tájékoztatja az EK-típusjóváahagyást megadó tagállamot az információs csomagban rögzített információk változásáról, e tagállam a gyártóval konzultálva eldöntheti, hogy szükség van-e új EK-típusjóváahagyás megadására.

- 57 Úgy tűnik, hogy a jelen esetben ez a helyzet, mivel az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból kitűnik, hogy az alapügyben szóban forgó járműtípust eredetileg a KBA anélkül hagyta jóvá, hogy az átkapcsolási logika jelenlétét tudomására hozták volna. E határozatból kitűnik továbbá, hogy ha a KBA tudomással bírt volna erről a rendszerről, akkor e járműtípus tekintetében nem adta volna meg az EK-típusjóváahagyást.
- 58 Következésképpen az első kérdésre azt a választ kell adni, hogy az 1999/44 irányelv 2. cikke (2) bekezdésének d) pontját úgy kell értelmezni, hogy a 715/2007 rendelet hatálya alá tartozó gépjármű nem mutatja fel az azonos fajtájú áruk tekintetében szokásos, a fogyasztó által észszerűen elvárható minőséget, ha az ilyen jármű – bár érvényes EK-típusjóváahagyással rendelkezik, éppen ezért a közúti közlekedésben használható – az ezen rendelet 5. cikkének (2) bekezdése értelmében tiltott hatástalanító berendezéssel van felszerelve.

A második kérdésről

- 59 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 e rendelkezés alapján igazolható az olyan hatástalanító berendezés, amely csak a hőmérsékleti tartományon belül biztosítja többek között az e rendeletben előírt kibocsátási határértékek betartását, így az Unió területének egy részén a kipufogógáz-visszavezetés évente hozzávetőleg csupán hat hónapon át működik teljes mértékben.
- 60 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”.
- 61 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)
- 62 Ami először is 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 „[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 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.
- 63 Következésképpen az EGR-szelep, a kipufogógáz-visszavezető hűtő és a dízlrészecske-szűrő, amelyet a Porsche Inter Auto szerint a hőmérsékleti tartomány védeni hivatott, a motortól elkülönülő komponensnek minősülnek. 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.

- 64 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).
- 65 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).
- 66 Ezt az értelmezést támasztja alá a 715/2007 rendelet által követett cél is, amely a környezet magas szintű védelmének biztosítására és az Unión belüli levegőminőség javítására irányul, ami magában foglalja az 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).
- 67 Kizárólag a gépjármű vezetése 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.
- 68 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 kérdésessé a német kormány és a Porsche Inter Auto 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.
- 69 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 61. és 66. pontjában felidézett indokokon alapul.
- 70 A német kormány, a Porsche Inter Auto 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 például éppen 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.

- 71 Ezenfelül a Porsche Inter Auto és 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.
- 72 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.
- 73 Következésképpen, és tekintettel arra, hogy e kivételt megszorítóan kell értelmezni, amint az a jelen ítélet 61. 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.
- 74 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.
- 75 Tekintettel arra, hogy ezen 5. cikk (2) bekezdésének a) pontját szigorúan kell értelmezni, az ilyen hatástalanító berendezés nem igazolható e rendelkezés alapján.
- 76 Annak elismerése, hogy a jelen ítélet 74. 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.

- 77 Egyébiránt a Porsche Inter Auto, 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.
- 78 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.
- 79 Másrészt, amint az a jelen ítélet 66. 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.
- 80 E körülmények között, és figyelembe véve azt, hogy e rendelkezést – amint arra a jelen ítélet 61. és 73. pontja emlékeztet – szigorúan kell értelmezni, meg kell állapítani, hogy a hatástalanító berendezés „használat” az említett rendelkezés értelmében csak akkor „indokolt”, ha az említett berendezés vagy az azzal ellátott jármű EK-típusjóváhagyásának 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.
- 81 Következésképpen a második kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdésének a) pontját úgy kell értelmezni, hogy e rendelkezés alapján csak azzal a feltétellel igazolható az olyan hatástalanító berendezés, amely csak a hőmérsékleti tartományon belül biztosítja az e rendeletben előírt kibocsátási határértékek betartását, 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 harmadik kérdésről

- 82 Harmadik kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ, hogy az 1999/44 irányelv 3. cikkének (6) bekezdését úgy kell-e értelmezni, hogy a járműnek a 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdése értelmében tiltott hatástalanító berendezéssel való felszerelésében megnyilvánuló hiba akkor minősül „csekély” mértékűnek, ha a fogyasztó még e berendezés meglétének és működési módjának ismeretében is megvásárolta volna a járművet.
- 83 Az 1999/44 irányelv 2. cikkének (3) bekezdése értelmében nem minősül a megfelelés hibájának, ha a szerződés megkötésének időpontjában a fogyasztó a hibáról tudott vagy arról észszerűen eljárva tudnia kellett, illetve ha a megfelelés hibáját a fogyasztó által adott anyag okozta.
- 84 Ugyanakkor, amint arra a főtanácsnok az indítványának 158. pontjában rámutatott, e rendelkezés nem alkalmazható az alapeljárásra, mivel nem vitatott, hogy a szóban forgó gépjármű értékesítésének időpontjában DS nem ismerte az állítólagos hibát, és észszerűen eljárva sem kellett volna tudnia arról.
- 85 Ezzel szemben az 1999/44 irányelv 3. cikkének (6) bekezdése értelmében vett hiba „csekély” vagy jelentős mértéke – amelynek függvényében a fogyasztó jogosult elállni a szerződéstől – nem függ ilyen szubjektív elemtől.
- 86 Következésképpen az, hogy a fogyasztó a fogyasztási cikk vásárlását követően elismeri, hogy akkor is megvásárolta volna a terméket, ha tudott volna a hibáról, nem releváns annak meghatározása szempontjából, hogy a hiba „csekély mértékűnek” minősül-e.
- 87 E pontosítás fényében kell meghatározni azt, hogy az 1999/44 irányelv 3. cikkének (6) bekezdését úgy kell-e értelmezni, hogy a járműnek a 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdése értelmében tiltott hatástalanító berendezéssel való felszerelésében megnyilvánuló hiba „csekély mértékűnek” minősíthető.
- 88 Mivel az 1999/44 irányelv nem határozza meg a „csekély mértékű hiba” fogalmát, e fogalom jelentését és hatályát a köznyelvben elfogadott szokásos jelentését alapul véve kell meghatározni, figyelembe véve azon kontextust, amelyben e kifejezést használják, és azon szabályozás célkitűzéseit, amelynek e kifejezés a részét képezi (lásd ebben az értelemben: 2020. július 9-i Constantin Film Verleih ítélet, C-264/19, EU:C:2020:542, 29. pont; 2021. június 3-i Magyarország kontra Parlament ítélet, C-650/18, EU:C:2021:426, 83. pont).
- 89 Tekintettel először is a „csekély” kifejezés szokásos jelentésére, a „csekély mértékű hiba” fogalma egy kisebb jelentőségű hibára utal.
- 90 Továbbá e fogalom használatát övező szövegkörnyezetet illetően meg kell állapítani, hogy az 1999/44 irányelv 3. cikkének (3), (5) és (6) bekezdése rögzíti a hiba orvoslása azon módzatainak egyértelmű felsorolását, amelyekhez a fogyasztónak joga van, ha a fogyasztási cikk állapota nem szerződésszerű (2019. május 23-i Füllä ítélet, C-52/18, EU:C:2019:447, 58. pont).
- 91 Így ezen irányelv 3. cikke (3) bekezdésének első albekezdése értelmében a fogyasztó az eladótól először a fogyasztási cikk kijavítását vagy kicserélését követelheti, kivéve ha ez lehetetlen vagy aránytalan (2019. május 23-i Füllä ítélet, C-52/18, EU:C:2019:447, 59. pont).

- 92 A fogyasztó csak abban az esetben állhat el a szerződéstől az említett irányelv 3. cikkének (5) bekezdése értelmében, ha nem jogosult a nem szerződésszerű fogyasztási cikk kijavítására vagy kicserélésére, illetve az eladó a hibát e módokon nem észszerű határidőn belül vagy nem a fogyasztót érő jelentős kényelmetlenség nélkül orvosolta, kivéve ha ezen irányelv 3. cikke (6) bekezdésének megfelelően a fogyasztási cikk hibája csekély mértékű (2019. május 23-i Fülfa ítélet, C-52/18, EU:C:2019:447, 60. pont).
- 93 Végül az 1999/44 irányelv célkitűzéseit illetően meg kell jegyezni, hogy ezen irányelv (1) és (10)–(12) preambulumbekkezdéséből kitűnik, hogy az irányelv célja az, hogy megfelelő egyensúlyt teremtsen a fogyasztó és az eladó érdekei között azáltal, hogy az előbbi – mint gyengébb szerződéses fél – számára teljes körű és hatékony védelmet biztosít az eladó szerződéses kötelezettségeinek hibás teljesítésével szemben, lehetővé téve ugyanakkor az ezen utóbbi által felhozott gazdasági jellegű megfontolások figyelembevételét (lásd ebben az értelemben: 2011. június 16-i Gebr. Weber és Putz ítélet, C-65/09 és C-87/09, EU:C:2011:396, 75. pont; 2019. május 23-i Fülfa ítélet, C-52/18, EU:C:2019:447, 41. és 52. pont).
- 94 Következésképpen, amint arra a főtanácsnok az indítványának 160. pontjában rámutatott, a szerződéstől való elállás, amely a fogyasztó rendelkezésére álló legjelentősebb orvoslási módot jelenti, csak akkor kérhető, ha a hiba kellő jelentőséggel bír.
- 95 A jelen ügyben, ami a 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdése értelmében tiltott hatástalanító berendezés járműben való jelenlétét illeti, a jelen ítélet 49–52. pontjából kitűnik, hogy az ilyen berendezést tartalmazó járműtípusra vonatkozóan nem adható meg a típusjóváhagyás. Ezenkívül meg kell jegyezni, hogy egy ilyen jármű nem képes betartani a 715/2007 rendelet I. mellékletében előírt kibocsátási határértékeket. Márpedig az említett rendelet (1) és (4)–(6) preambulumbekkezdése hangsúlyozza a környezetvédelem fontosságát, valamint a dízelmeghajtású gépjárművek nitrogén-oxid-kibocsátása (NOx) jelentős csökkentésének szükségességét a levegőminőség javítása és a szennyezési határértékek betartása érdekében.
- 96 Következésképpen a 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdése értelmében tiltott hatástalanító berendezés járműben való jelenléte nem tekinthető az 1999/44 irányelv 3. cikkének (6) bekezdése értelmében vett csekély mértékű hibának.
- 97 Következésképpen a harmadik kérdésre azt a választ kell adni, hogy az 1999/44 irányelv 3. cikkének (6) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy a járműnek a 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdése értelmében tiltott hatástalanító berendezéssel való felszerelésében megnyilvánuló hiba nem minősül „csekély” mértékűnek, még akkor sem, ha a fogyasztó még e berendezés meglétének és működési módjának ismeretében is megvásárolta volna a járművet.

A költségekről

- 98 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 fogyasztási cikkek adásvételének és a kapcsolódó jótállásnak egyes vonatkozásairól szóló, 1999. május 25-i 1999/44/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 2. cikke (2) bekezdésének d) pontját úgy kell értelmezni, hogy 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 hatálya alá tartozó gépjármű nem mutatja fel az azonos fajtájú áruk tekintetében szokásos, a fogyasztó által észszerűen elvárható minőséget, ha az ilyen jármű – bár érvényes EK-típusjóváhagyással rendelkezik, éppen ezért a közúti közlekedésben használható – az ezen rendelet 5. cikkének (2) bekezdése értelmében tiltott hatástalanító berendezéssel van felszerelve.
- 2) A 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdésének a) pontját úgy kell értelmezni, hogy e rendelkezés alapján csak azzal a feltétellel igazolható 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, 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.
- 3) Az 1999/44 irányelv 3. cikkének (6) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy a járműnek a 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdése értelmében tiltott hatástalanító berendezéssel való felszerelésében megnyilvánuló hiba nem minősül „csekély” mértékűnek, még akkor sem, ha a fogyasztó még e berendezés meglétének és működési módjának ismeretében is megvásárolta volna a járművet.

Aláírások