

**C-145/20. sz. ügy****Előzetes döntéshozatal iránti kérelem****A benyújtás napja:**

2020. március 24.

**A kérdést előterjesztő bíróság:**

Oberster Gerichtshof (Ausztria)

**Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:**

2020. március 17.

**Felperes:**

DS

**Alperesek:**

Porsche Inter Auto GmbH &amp; Co KG

Volkswagen AG

---

[omissis]

Az Oberster Gerichtshof (legfelsőbb bíróság, Ausztria) [omissis] a DS felperes [omissis] és 1. a Porsche Interauto GmbH & Co KG AVEG Linz-Leonding fióktelepe, 4060 Linz-Leonding [omissis], 2. Volkswagen AG, 38440 Wolfsburg [omissis], Németország, [omissis] alperesek között 25 989,58 euró [omissis] megfizetése iránt folyamatban lévő ügyben, a felperesnek a fellebbviteli bírósággént eljáró Oberlandesgericht Linz (linzi regionális felsőbíróság, Ausztria) 2019. április 4-i [omissis], a Landesgericht Linz (linzi regionális bíróság, Ausztria) 2018. december 12-i ítéletét [omissis] helybenhagyó ítélete elleni felülvizsgálati kérelme nyomán, zárt ülésen

a következő végzést

hozta: [eredeti 2. o.]

Az Oberster Gerichtshof (legfelsőbb bíróság) az EUMSZ 267. cikk alapján a következő kérdéseket terjeszti az Európai Unió Bírósága elé előzetes döntéshozatal céljából:

1. Úgy kell-e értelmezni a fogyasztási cikkek adásvételének és a kapcsolódó jótállásnak egyes vonatkozásairól szóló, 1999. május 25-i 1999/44/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL 1999. L 171., 12. o.; magyar nyelvű különkiadás 15. fejezet, 4. kötet, 223. o.) 2. cikke (2) bekezdésének d) pontját, 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 (HL 2007. L 171., 1. o.) hatálya alá eső jármű az azonos fajtájú áruk tekintetében szokásos minőséget és teljesítményt mutatja fel, amelyet a fogyasztó észszerűen elvárhat, ha a jármű a 715/2007/EK 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/EK 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 15°C és 33°C között van, e rendelet 5. cikke (2) bekezdésének a) pontja szerint megengedhető lehet, vagy az említett kivétel már eleve nem alkalmazható [eredeti 3. o.] 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/EK irányelv 3. cikkének (6) bekezdését, hogy a járműnek a 715/2007/EK rendelet – e rendelet 5. cikkének (2) bekezdésével összefüggésben értelmezett – 3. cikkének 10. pontja szerinti tiltott hatástalanító berendezéssel való felszerelésében megnyilvánuló hiba akkor minősül e rendelkezés értelmében csekély mértékűnek, ha az átvevő e berendezés meglétének és működési módjának ismeretében mégis megvásárolta a járművet?

Indokolás:

#### A. Tényállás

A másodrendű alperes járműveket gyárt; az elsőrendű alperes a másodrendű alperes független forgalmazója. A felperes – egy fogyasztó – 2013. december 21-én a másodrendű alperes által gyártott személygépkocsit vásárolt az elsőrendű alperestől. Nem vitatott, hogy a jármű a 715/2007/EK rendelet hatálya alá tartozik. A jármű EU5 osztályba tartozó EA 189 típusú dízelmotorral rendelkezik. E motor esetében a kipufogógáz-visszavezetésre a motorvezérlő egységben található

szoftver alapján két üzemmódban került sor („átkapcsolási logika”). Az első módban, amelyet csak a laboratóriumi körülmények között történő kibocsátás ellenőrzésére irányuló eljárás során alkalmaztak, a kipufogógáz visszavezetési szint magasabb volt, mint a második módban, amely szokásos vezetési feltételek mellett aktiválódott. Az érintett járműtípus tekintetében az illetékes német Kraftfahrt Bundesamt (Szövetségi Közlekedési Hivatal, Németország, a továbbiakban: KBA) az EK-típusjóváahagyást megadta. Az [eredeti 4. o.] „átkapcsolási logikát” nem közölték a típusjóváahagyást kibocsátó hatósággal. Ha a KBA tudott volna az „átkapcsolási logikáról”, akkor nem adta volna meg az EK-típusjóváahagyást.

A felperes a járművet a „manipulációs szoftver” ismeretében is megvásárolta volna.

2015. október 15-én a KBA a járművek EK-jóváahagyásáról szóló (német) rendelet (EG-FGV) 25. §-a (2) bekezdésének megfelelően „EK-típusjóváahagyásra vonatkozó másodlagos rendelkezést” fogadott el a másodrendű alperessel szemben, amellyel (többek között) elrendelte, hogy az EA189 EU5 típusú engedélyezett aggregátor megfelelőségének biztosítása érdekében távolítsák el a tiltott hatástalanító berendezést. A 2015. december 20-i levélben a KBA arról tájékoztatta a másodrendű alperest, hogy megerősítésre került, hogy az alkalmazási adatok bemutatott módosítása alkalmas az említett járművek megfelelőségének helyreállítására. A szóban forgó járműtípus EK-típusjóváahagyását ez alapján nem érvénytelenítette vagy vonta vissza.

A felperes az e közleményben említett „szoftverfrissítést” a járművön 2017. február 15-én végezte el. E szoftverfrissítés az „átkapcsolási logikát” egy olyan programozással váltotta fel, amely szerint a kibocsátáscsökkentési mód már nem csak a próbaüzem során, hanem valós vezetési feltételek között is aktiválódik, azonban teljesen csak 15°C és 33°C közötti külső hőmérséklet (hőmérsékleti tartomány) esetében hatékony.

#### B. A felek érvei

A felperes az elsőrendű alperessel szemben beleegyezés hiánya miatt kártérítési igényt, jótállásból és szerződés megtámadásából eredő jogokat [eredeti 5. o.], a másodrendű alperessel szemben pedig kártérítési igényt érvényesít. A felperes a vételár gépjármű visszaszolgáltatása fejében történő visszafizetését, másodlagosan a vételár csökkentését, illetve annak megállapítását kéri, hogy az alperesek felelősek a tiltott hatástalanító berendezés beépítéséből eredő károkért. A gépjármű hibás, mivel az „átkapcsolási logika” a 715/2007/EK rendelet 5. cikkének (2) bekezdése értelmében tiltott hatástalanító berendezésnek minősül. A szoftverfrissítés nem orvosolta ezt a hibát. A szoftverfrissítés miatt fennáll a jövőbeli értékvesztés és a közvetett károk kockázata.

Az alperesek úgy vélték, hogy sem az „átkapcsolási logika”, sem a „hőmérsékleti tartomány” nem minősíthető a 715/2007/EK rendelet 3. cikkének 10. pontja

szerinti hatástalanító berendezésnek, és ezért azok nem tiltottak. Az Oberster Gerichtshof (legfelsőbb bíróság) előtti eljárás során elismerik, hogy a „hőmérsékleti tartomány” esetében hatástalanító berendezésről van szó. Ez azonban a 715/2007/EK rendelet 5. cikkének (2) bekezdése szerint megengedett, amit a KBA is megállapított.

C. Az eddigi eljárás

Az elsőfokú bíróság a kereseti kérelmet elutasította.

A fellebbviteli bíróság nem adott helyt a felperes fellebbezésének. A fellebbviteli bíróság arra a következtetésre jutott, hogy a jármű nem hibás, mivel a felperesnek a frissítés miatt nem kellett azzal számolnia, hogy a hatóság visszavonja a használati engedélyt. Az eredetileg mindenestre fennálló hibát a szoftverfrissítés megszüntette. Az a technika, amellyel a kipufogógáz-visszavezetés 15 C alatti és 33°C feletti külső hőmérséklet esetén csökken, **[eredeti 6. o.]** a 715/2007/EK rendelet 5. cikkének (2) bekezdése szerint megengedett, mivel annak használata a motor sérülés elleni védelme szempontjából indokolt.

Az Oberster Gerichtshofnak (legfelsőbb bíróság) a felperes azon felülvizsgálati kérelméről kell döntenie, amellyel továbbra is a keresetnek való helytadásra kéri a bíróságot.

D. A vonatkozó szabályozások

A 715/2007/EK rendelet 3. cikkének 10. pontja a következőképpen határozza meg a rendelet és végrehajtási rendelkezései értelmében vett „hatástalanító berendezés” fogalmát:

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

A 715/2007/EK rendelet 5. cikkének (1) és (2) bekezdése (kivonatosan) a következőképpen szól:

*„(1) A gyártó köteles olyan felszereléssel ellátni a járművet, hogy a kibocsátásokat valószínűsíthetően befolyásoló alkatrészek tervezése, kialakítása és összeállítása lehetővé tegye a jármű számára a rendes használat során az e rendeletnek és végrehajtási intézkedéseinek való megfelelést.*

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

*a) a berendezés használata a motor sérülés vagy baleset elleni védelme és a jármű biztonságos üzemeltetése szempontjából indokolt; [...]*”.

A könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról **[eredeti 7. o.]** és a járműjavítási és -karbantartási információkról szóló 715/2007/EK rendelet módosításáról és végrehajtásáról szóló, 2008. július 18-i 692/2008/EK bizottsági rendelet (HL 2008. L 199., 1. o.; helyesbítés: HL 2010. L 336., 68. o.) 3. cikkének 9. pontja a következőképpen rendelkezik:

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

Az 1999/44/EK irányelv 2. cikkének (1) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

*„Az eladó köteles a fogyasztónak az adásvételi szerződésnek megfelelő fogyasztási cikket átadni.”*

Az 1999/44/EK irányelv 2. cikkének (2) bekezdése, kivonatolva, a következőképpen szól:

*„A fogyasztási cikk szerződésszerűségét vélelmezni kell, ha az: [...]*

*d) felmutatja az azonos fajtájú áruk tekintetében szokásos minőséget és teljesítményt, amelyet a fogyasztó ésszerűen 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.”*

Az 1999/44/EK irányelv 3. cikkének (6) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

*„Csekély mértékű hiba esetén a fogyasztó nem állhat el a szerződéstől.”*

Az (osztrák) ABGB (polgári törvénykönyv) 922. §-ának (1) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

*„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, és hogy az ügylet természetének vagy a kötött megállapodásnak megfelelően használható.”***[eredeti 8. o.]**

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



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

Az ABGB 932. §-a (4) bekezdésének első mondata a következőképpen rendelkezik:

*„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) Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek EK-jóváhagyásáról szóló rendelet, a továbbiakban: a járművek EK-jóváhagyásáról szóló rendelet) 25. §-ának (2) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

*„(2) A hiányosságok orvoslása és a már forgalomba hozott járművek, önálló műszaki egységek vagy alkatrészek megfelelőségének biztosítása érdekében a Kraftfahrt-Bundesamt utólag másodlagos rendelkezéseket fogadhat el.”*

#### E. Az előzetes döntéshozatalra utalás indokolása

1.1. Az Oberster Gerichtshof (legfelsőbb bíróság) azt vizsgálja, hogy a felperes által vásárolt jármű hibája fennállt-e az átadás időpontjában, valamint hogy kijavították-e a hibát, továbbá hogy keletkezett-e a felperesnek a másodrendű alperes által okozott kára.

1.2. A orvosolható hiba esetén az ABGB 932. §-ának (1) bekezdése szerint mindenekelőtt javítás kérhető. A javításnak a szerződésszerű állapotot kell helyreállítania [omissis]. A javítási igény megszűnéséhez az átadónak az igényt megszüntető tényként [eredeti 9. o.] állítania és bizonyítania kell, hogy a hibát javítással megszüntette [omissis].

1.3. Az ABGB 922. §-a értelmében hibás teljesítés áll fenn akkor, ha a teljesítés – mind minőség, mind mennyiség tekintetében – nem rendelkezik a szokásosan elvárható vagy garantált tulajdonságokkal [omissis].

1.4. A személygépjárműveket illetően az osztrák ítélkezési gyakorlat abból az elvből indul ki, hogy a közúti közlekedésben való használatához szükséges hatósági engedélyeknek rendelkezésre kell állniuk [omissis].

2.1. Az Oberster Gerichtshof (legfelsőbb bíróság) értékelése szerint az adásvétel tárgya felperes részére történő átadásának időpontjában meglévő „átkapcsolási logikát” a 715/2007/EK rendelet 3. cikkének 10. pontja és 5. cikkének (2) bekezdése értelmében tiltott hatástalanító berendezésnek kell minősíteni

[omissis]. Ez abból a tényből következik, hogy olyan tervezési elemről van szó, amely érzékeli azokat a paramétereket, amelyekből kitűnik, hogy a járművet tesztelően vagy valós vezetési feltételek között használják-e, és ennél fogva magas vagy alacsony kipufogógáz-visszavezetési üzemmódot aktivál. Ezzel gyakorol hatást a kipufogógáz-visszavezetésre, mint a kibocsátást szabályozó rendszer részére. Az alacsony kipufogógáz-visszavezetési üzemmód aktiválása a jármű tényleges használata tekintetében a jármű szokásos körülmények közötti üzemeltetése és használata során észszerűen várható feltételek mellett a kibocsátást szabályozó rendszer hatásfokát is csökkenti **[eredeti 10. o.]** (lásd: 715/2007/EK rendelet 3. cikkének 10. pontja). Az „átkapcsolási logika” tekintetében az alperes egyáltalán nem hivatkozott olyan körülményekre, amelyek lehetővé tennék a hatástalanító berendezés 715/2007/EK rendelet 5. cikkének (2) bekezdése szerinti tilalmától való eltérést.

2.2. Az Oberster Gerichtshof (legfelsőbb bíróság) abból indul ki, hogy a felperes által megvásárolt jármű az ABGB 922. §-a értelmében mindenesetre azért volt hibás, mivel a tiltott hatástalanító berendezést nem hozták az EK-típusjóváhagyás megadására hatáskörrel rendelkező hatóság tudomására, ami a megadott típusjóváhagyás érvényességének hiányát eredményezte. Ez abban nyilvánult meg, hogy a KBA az EK-típusjóváhagyás tekintetében másodlagos rendelkezéseket fogadott el.

2.3. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első kérdés tárgyát képezi az a kérdés, hogy a jármű ezenkívül hibás volt-e amiatt, hogy az elsőrendű alperesnek olyan járművet kellett volna biztosítania, amely nem rendelkezik a 715/2007/EK rendelet e rendelet 5. cikkének (2) bekezdésével összhangban értelmezett 3. cikkének 10. pontja értelmében vett tiltott hatástalanító berendezéssel. Ha ez a helyzet áll fenn, akkor azt kellene vizsgálni, hogy a „szoftverfrissítés” elvégzését követően továbbra is tiltott hatástalanító berendezésről van-e szó. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett második kérdés erre a kérdésre vonatkozik. A harmadik kérdés egy olyan hiba jogi következményeire vonatkozik, amely még a „szoftverfrissítés” elvégzését követően is fennállt.

2.4. A megfelelés hiányának értékelése a másodrendű alperes felelősségének értékelése szempontjából is releváns, mivel a felperes a kárát lényegében a szerződés tartalmának meg nem felelő jármű megvásárlásából, valamint a tiltott hatástalanító berendezés meglétéből vezeti le. **[eredeti 11. o.]**

Az első kérdésről:

3.1. Az a kérdés, hogy a szoftverfrissítésnek az EK-típusjóváhagyás tárgyában hatáskörrel rendelkező hatóság általi jóváhagyása már önmagában az adásvétel tárgyának kijavítását eredményezte-e, annak értékelésétől függ, hogy az adásvételi szerződés alapján az átadónak mit kellett teljesítenie.

3.2. A felperes jogi álláspontja szerint az adásvételi szerződés értelmében nemcsak az EK-típusjóváhagyás meglétét, hanem azt is biztosítani kell, hogy a

jármű nem rendelkezik a 715/2007/EK rendelet e rendelet 5. cikkével összefüggésben értelmezett 3. cikkének 10. pontja szerint tiltott hatástalanító berendezéssel.

4.1. Az 1999/44/EK irányelv 2. cikkének (2) bekezdése szabályozza azokat a követelményeket, amelyek mellett a fogyasztási cikk szerződésszerűségét vélelmezni kell. Ezt a jogtudomány úgy értelmezi, hogy az irányelv vélelmet állít fel az eladott dolog elvárható minőségére vonatkozó szerződéses megállapodás tartalmát illetően [omissis], így ha a dolog elmarad az irányelv követelményei mögött, vélelmezhető, hogy nem áll fenn a szerződésnek való megfelelés. Az átadónak tehát bizonyítania kellene, hogy a felek valójában más dologban állapodtak meg. Ez az ABGB azon felfogásával szemben, amely szerint az átvevőnek nem csak a dolog szerződés szerinti teljesítéstől való eltérését, hanem a szerződés tartalmát is bizonyítania kell, a vásárló számára bizonyítási könnyítést is jelentene [omissis]. **[eredeti 12. o.]**

4.2. Az „észszerűen elvárható” minőségre és teljesítésre vonatkozó szemponttal a fogyasztó európai eszményképére történik utalás [omissis].

4.3. A kérdést előterjesztő bíróság álláspontja szerint ez úgy értelmezhető, hogy a szokásosan tájékozott, észszerűen figyelmes és körültekintő átlagfogyasztó (a Bíróság 2003. április 8-i Pippig Augenoptik ítélete, C-44/01, ECLI:EU:C:2003:205, 55. pont; 2017. február 8-i Carrefour Hypermarkets ítélete, C-562/15, ECLI:EU:C:2017:95, 31. pont) számára az olyan járműhöz hasonló termék esetében, amelyről tudvalevő, hogy jogszabályi előírásoknak kell megfelelnie, azt is vélelmezni kell, hogy ezen átlagfogyasztó elvárja ezeknek az előírásoknak a betartását. Nyilvánvalónak tűnik ugyanis, hogy a jogrend betartása ennyiben a fogyasztó észszerű elvárásainak részét képezi. Az a körülmény, hogy a járművek típusait engedélyezési eljárásnak kell alávetni, nem szükségszerűen zárja ki az 1999/44/EK irányelv 2. cikke (2) bekezdése d) pontjának fent kifejtett értelmezését. Az a kérdés tehát, hogy az „átkapcsolási logikához” hasonló szoftver hiánya szubjektív jelentőséggel bír-e a vevő számára, ez alapján szintén nem meghatározó.

4.4. Ezen értelmezésből az következne, hogy a jármű eladójának nemcsak az ABGB 922. §-a értelmében vett, szokásosan elvárható használathoz szükséges típusjövahagyás meglétét kellene biztosítania, hanem azt is, hogy az ne tartalmazzon tiltott tervezési elemeket.

A második kérdésről: **[eredeti 13. o.]**

5.1. Ha az első kérdésre nemleges választ kell adni, akkor abból kell kiindulni, hogy az elsőrendű alperes olyan jármű átadására volt köteles, amely nem rendelkezett a 715/2007/EK rendelet e rendelet 5. cikkének (2) bekezdésével összefüggésben értelmezett 3. cikkének 10. pontja szerint tiltott hatástalanító berendezéssel. Ebben az esetben a felperesnek az ABGB 932. §-ának (1) bekezdése szerinti javítási igénye e helyzet visszaállítására irányul.



5.2. A kijavítás „szoftverfrissítés” telepítésével való megkísérlése tehát nem csak pusztán azon tény alapján járna sikerrel, hogy a KBA nem érvénytelenítette vagy vonta vissza a megadott EK-típusjóvá hagyást. Azt is értékelni kell, hogy a megvásárolt jármű továbbra is rendelkezik-e a 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdése által tiltott hatástalanító berendezéssel.

5.3. E tekintetben a jelen ügyben meghatározó az a kérdés, hogy a „hőmérsékleti tartományt” tartalmazó meglévő program a 715/2007/EK rendelet 5. cikke (2) bekezdésének a) pontjában előírt, az alperesek által hivatkozott kivétel hatálya alá tartozhat-e, vagy ez a lehetőség – amint azt a felperes állítja – eleve kizárt-e. A felperes erre abból következtet, hogy a „hőmérsékleti tartomány” a hatástalanító berendezés olyan széles körű alkalmazásával jár, hogy annak révén a 715/2007/EK rendelet 5. cikkének (2) bekezdése szerinti főszabály-kivétel viszony megfordul.

6.1. A típusjóvá hagyására vonatkozó egységes műszaki követelmények 715/2007/EK rendelettel történő létrehozásának célja – a belső piac működésének biztosításán kívül –, hogy biztosított legyen a környezet magas szintű védelme (a 715/2007/EK rendelet (1) preambulumbekzdése). A dízelmeghajtású gépjárművek nitrogénoxid-kibocsátását kell **[eredeti 14. o.]** jelentősen csökkenteni a levegőminőség javítása és a szennyezési határértékek betartása érdekében (a 715/2007/EK rendelet (6) preambulumbekzdése).

6.2. E célok a kérdést előterjesztő bíróság szerint a 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdésének második mondatában szabályozott kivételek szigorú értelmezése mellett szólnak.

6.3. A 692/2008/EK rendelet 3. cikke 9. pontjának harmadik albekezdése szerint a gyártónak információkat kell szolgáltatnia a jóváhagyó hatóságnak a kipufogógáz-visszavezető rendszer működési módjáról, beleértve az alacsony hőmérsékleteken való működését is. Az Oberster Gerichtshof (legfelsőbb bíróság) álláspontja szerint e rendelkezésből az következik, hogy pusztán az, hogy a hőmérséklet „alacsony”, nem mentesít a kipufogógáz-visszavezetés működésére vonatkozó követelmény alól.

6.4. A „hőmérsékleti tartomány” technikája lehetővé teszi a kipufogógáz-visszavezetés oly módon történő irányítását, hogy a kibocsátáscsökkentési módszer csak a 15°C és 33°C közötti külső hőmérséklet esetében legyen teljes mértékben hatékony.

6.5. Nyilvánvaló, hogy az Európai Unió bizonyos részén, mint például Ausztriában, az átlaghőmérséklet évente több hónapon keresztül 15°C-nál alacsonyabb (lásd például: <https://www.wien.gv.at/statistik/lebensraum/tabellen/lufttemperatur.html> [letöltés időpontja: 2020. március 17.], amely szerint 2018-ban Bécsben az átlaghőmérséklet a tizenkét hónap közül hat hónapban alacsonyabb volt 15°C-nál). A külső hőmérséklet az év jelentős részében nem éri el tehát átlagban

azt a hőmérsékletet, amely esetén a kipufogógáz-visszavezetés a jelen ügy tárgyát képezőhöz hasonló járműtípusnál teljes hatásfokkal működik. Az alperesek ezért **[eredeti 15. o.]** a kivétel (a 715/2007/EK rendelet 5. cikke (2) bekezdésének a) pontja) alapján arra alapoznak, hogy körülbelül az év felében eltérhetnek a hatástalanító berendezés alkalmazására vonatkozó tilalomtól.

6.2. Az az elv, amely szerint a kivételeket mindig szigorúan kell értelmezni (lásd: a Bíróság 2014. december 11-i Rynes ítélete, C-212/13, ECLI:EU:C:2014:2428, 29. pont; Bot főtanácsnok Gomes Viana Novo és társai ügyre vonatkozó, 2013. júniusi 20-i indítványa, C-309/12, ECLI:EU:C:2013:419, 26. pont), valamint a nitrogénoxid-kibocsátás csökkentésének a 715/2007/EK rendelettel elérni kívánt célja azt sugallhatja, hogy egy ilyen széles körben alkalmazott hatástalanító berendezés a 715/2007/EK rendelet 5. cikke (2) bekezdésének második mondatában foglalt kivételek egyike alapján sem igazolható.

A harmadik kérdésről:

7.1. Az osztrák ítélkezési gyakorlat szerint annak vizsgálata során, hogy az ABGB 932. §-a (4) bekezdésének értelmében vett elállást kizáró csekély mértékű hiba áll-e fenn, a szerződő felek érdekeit a konkrét szerződés és az adott ügy körülményei alapján objektív módon kell mérlegelni [omissis].

7.2. A harmadik kérdés arra irányul, hogy az ABGB 932. §-a (4) bekezdésének első mondatára vonatkozó jogirodalom azt a nézetet képviseli, hogy valamely hiba (csak) akkor csekély mértékű, ha az átvevő a szerződést a hiba ismeretében (a jelen esetben: hatástalanító berendezés megléte, és annak hatása) kötötte volna meg, még ha más feltételek mellett is [omissis]. **[eredeti 16. o.]**

A kérdést előterjesztő bíróság szerint az 1999/44/EK irányelv 3. cikke (6) bekezdésének szövege nem annyira világos, hogy *acte clair*-ről legyen szó.

[omissis]

Bécs, 2020. március 17.

[omissis] [eljárási kérdések]