

研究ノート

フォルクスワーゲン排ガス不正事件と EU 売買法

—— 2022年7月14日 EU 司法裁判所大法廷判決の検討 ——

古谷 貴之

I はじめに

本稿は、2015年に世界を震撼させた「フォルクスワーゲン排ガス不正事件」⁽¹⁾について、EU法の視点から検討を試みるものである。この事件では、主に、排ガス規制を不正に免れる装置（ディフィート・デバイス）を搭載した車両を製造・販売した自動車メーカーやディーラーの法的・社会的責任が問題となった。現在でも、フォルクスワーゲン本社があるドイツを中心に、ヨーロッパ各地で多数の訴訟が裁判所に係属している⁽²⁾。本稿では、オーストリアの裁判所から付託された事件につき注目すべき判断を示した2022年7月14日のEU司法裁判所大法廷判決（事件番号C-128/20、同C-134/20、同C-145/20）を素材に検討を試みたい。

(1) ドイツ法の視点からの検討として、拙稿「フォルクスワーゲン排ガス不正事件とドイツ売買法 (1) —— 2021年7月21日BGH民事第8部判決の検討 ——」産大法学56巻1号(2022年)121頁以下、同「フォルクスワーゲン排ガス不正事件とドイツ売買法 (2) —— 2021年12月8日BGH民事第8部判決の検討 ——」産大法学56巻4号(2023年)27頁以下も参照。

(2) ヨーロッパにおけるディーゼル訴訟の現在の動向を整理するものとして、欧州消費者団体(The European Consumer Organisation)のレポート(BEUC, SEVEN YEARS OF DIESELGATE: A never-ending story, (2022) p.1.)も参照。ヨーロッパ諸国(イタリア、オランダ、ポルトガル、スイス、スペイン、ベルギー、フランス、ルクセンブルク、ドイツ、オーストリア、スロベニア)において提起されている消費者団体による集団訴訟の動向が整理されている。

EU 司法裁判所が扱った3つの事件では、主に、① EU 規則 (715/2007/EU) で使用が禁じられる「ディフイート・デバイス」を搭載した車両に「契約不適合」が認められるかどうか、②「サーマル・ウィンドウ (Thermofenster)」と呼ばれるソフトウェア (外気温や高度など一定の条件に合致する場合にのみ排ガス再循環を低減させるソフトウェア) が「ディフイート・デバイス」に該当するかどうか、並びに、③「ディフイート・デバイス」を搭載した車両に契約不適合が認められる場合に買主 (消費者) は契約を解除することができるかが問題となった。本稿では②の「サーマル・ウィンドウ」の「ディフイート・デバイス」⁽³⁾ 該当性が主たる争点となった「事件番号 C-128/20」 (以下「第1事件」という。) を中心に検討し、その上で他の2つの事件 (「事件番号 C-134/20」⁽⁴⁾ [以下「第2事件」という。] 及び「事件番号 C-145/20」⁽⁵⁾ [以下「第3事件」という。]) を含めて3判決を総合的に検討することとした。

叙述の順序は、次のとおりである。まず、EU 司法裁判所大法廷判決 (第1事件) の内容を紹介する (Ⅱ)。次いで、第2事件及び第3事件について補足的に検討し (Ⅲ)、そのうえで3判決全体の論点の整理及び検討を行う (Ⅳ)。最後に、EU 司法裁判所判決の意義を明らかにしつつ、本稿で行った検討のまとめを述べることにしたい (Ⅴ)。なお、本稿の末尾に、本稿の検討に必要なオーストリア一般民法典 (以下「AGBG」と表記

(3) EuGH (Große Kammer), Urteil vom 14. 07. 2022 - C-128/20 (GSMB Invest GmbH & Co. KG/Auto Krainer GesmbH).; 本判決 (他2判決を含む) の評釈として、Michael Heese, VW-Dieselskandal 2.0 oder: Und täglich grüßt das Murmeltier, JZ 2022, 776.; Thomas Mehring, Kein acte éclairé zum Begriff der Abschaltvorrichtung, NJW 2022, 2587.; Meinhard Schröder, Thermofenster vor dem EuGH: Anmerkung zu den Urteilen vom 14. 7. 2022 (Rs. C-128/20, C-134/20 und C-145/20), NZV 2022, 408.; André Janssen, The Dieselgate Saga: the Next Round, EuCML 2022, 169.; Marie-Eve Arbour, The Volkswagen Scandal at the CJEU: Defeat Devices between the Conformity Guarantee and Environment Law, European Journal of Risk Regulation, Vol. 13, Issue 4, (2022), p. 670 なども参照。

(4) EuGH (Große Kammer), Urteil vom 14. 07. 2022 - C-134/20 (IR/Volkswagen AG).

(5) EuGH (Große Kammer), Urteil vom 14. 07. 2022 - C-145/20 (DS/Porsche Inter Auto GmbH & Co. KG, Volkswagen AG).; 本判決の評釈として、Ivo Bach, Thermofenster als zum Rücktritt berechtigender Sachmangel, LMK 2022, 813515 も参照。

する。)、EU 指令及び EU 規則の関連条文の仮訳を載せているので適宜参照されたい。

II 2022 年 7 月 14 日 EU 司法裁判所大法廷判決 (第 1 事件)

1 事実関係等の概要

本件の事実関係等の概要は、次のとおりである⁽⁶⁾。

2011 年 1 月 9 日、GSMB Invest は、Auto Krainer との間で、メーカー/Volkswagen、モデル/Caddy Maxi Comfortline 4 Motion TDI、排ガス再循環バルブ (以下「EGR バルブ」という。)を持つ排気量 2.0 リッターの EA189 型のユーロ 5 ディーゼルエンジンが搭載された自動車の売買契約を締結した。

2017 年 12 月 27 日、GSMB Invest は、ABGB 第 879 条第 1 項及び第 932 条第 4 項に基づき、クラーゲンフルト地方裁判所 (Landesgericht Klagenfurt) に、車両の使用料の支払と引き換えに当該売買契約の解除を求める訴えを提起した。

その訴えの理由について、GSMB Invest は、特に排ガス値が法定の要件に適合する環境に優しい新車を購入したつもりであったにもかかわらず、2017 年 5 月 9 日にフォルクスワーゲンが実施した車両ソフトウェアのアップデートにより、外気温 15~33℃、高度 1,000 m 以下で車両を走行させた場合にのみ排ガス浄化システム (「サーマル・ウィンドウ」) が作動するようになったという。このサーマル・ウィンドウは規則 715/2007⁽⁷⁾号第 5 条第 2 項に定める例外規定によっても正当化されないため、不正なスイッチング・ロジック (2つの運転モードによって排ガス再循環率を切り替えるシステム) に該当するという。特に、サーマル・ウィンドウによる

(6) EuGH (Große Kammer), C-128/20, Rn. 17-25.

(7) 小型乗用車及び商用車の排出ガスに関する車両の型式認証 (ユーロ 5 及びユーロ 6)、並びに、車両の修理及びメンテナンス情報へのアクセスに関する 2007 年 6 月 20 日の欧州議会及び理事会規則 (EG) 715/2007 (ABl. L 171/1 vom 29. Juni 2007)。

排ガス浄化性能の低下は、当該車両のエンジンを直接に損傷から守る役割を果たすものとはいえないという。

Auto Krainer は、このようなサーマル・ウィンドウはユーロ5ディーゼルエンジン車の全メーカーが使用しており、ドイツの管轄型式認証機関である「自動車連邦局（Kraftfahrt-Bundesamt: KBA）」もこのサーマル・ウィンドウを規則 715/2007 号に基づき許容される措置であると判断した旨を主張する。さらに、KBA が当該ソフトウェアのアップデートを確認したところ、排ガス削減装置の耐久性に負の影響は生じないこともわかったという。

クラゲンフルト地方裁判所によれば、規則 715/2007 号第 3 条第 10 号及び第 5 条第 2 項の規定から、サーマル・ウィンドウは不正なディフィート・デバイスに該当することが明らかであるという。欧州連合のほとんどの加盟国、特にドイツ及びオーストリアでは、年間を通じて周囲気温は大抵の場合に 15℃ を下回り、また、これらの国の地理的位置からして車両はしばしば高度 1,000 m を超える地域を走行するので、そのような走行条件が同規則第 3 条第 10 号の意味での車両の通常の走行条件に該当することは合理的に予想されることであるという。また、同裁判所によれば、規則 715/2007 号第 5 条第 2 項(a) に定める例外規定は、「通常の」車両走行条件下で作動するディフィート・デバイスを許容する法的根拠とはなり得ないという。

クラゲンフルト地方裁判所によれば、規則 692/2008 号第 3 条第 9 項は、コールドスタート時においてエンジンが完全に機能しなければならない時間を定めているという。この規定によると、-7℃ のコールドスタートの後 400 秒以内に窒素酸化物（NO_x）後処理装置が適切に作動するために十分に高い温度に達する必要があるという。この規定に掲げる要件の充足が十分に証明されない場合には、認証機関は、EC 型式認証を与えることができないという。この証明義務に関する規定から、これらの要件が満たされない場合にはサーマル・ウィンドウは正当化されないことを EU の立法者が明確に定めたことがわかるという。

しかしながら、クラーゲンフルト地方裁判所は、規則 715/2007 号の規定の解釈問題について EU 司法裁判所がまだ判断を示していないことを指摘する。

かかる状況において、クラーゲンフルト地方裁判所は訴訟手続を停止し、先決裁定を求めて、下記の質問を EU 司法裁判所に付託した。

【質問事項】

1. 車両に EGR バルブ、すなわち排出挙動に影響を与える可能性のある部品を設計し、これによってサーマル・ウィンドウの内側でしか低排出モードを確保せず、サーマル・ウィンドウの外側では 10℃ごとに、また、高度 1,000 m を超えると 250 m ごとに直線的にゼロまで減少するように排ガス再循環率（再循環される排ガスの割合）を調整し、規則 715/2007 号の制限値を超えて窒素酸化物（NOx）の排出をもたらす車両の装備は、規則 715/2007 号第 1 条第 1 項の意味において不正であるという趣旨で規則 715/2007 号第 5 条第 1 項を解釈すべきか。

2. 排ガス対策が EGR バルブ、EGR クーラー、ディーゼル微粒子フィルター等の付属部品を保護することを主たる目的とする場合には例外規定の要件を満たさないとする趣旨で規則 715/2007 号第 5 条第 2 項（「エンジンを損傷又は事故から守るため」）を解釈すべきか。

3. サーマル・ウィンドウの内側の温度領域でしか排ガス削減装置の完全な機能を確保せず、それゆえ欧州、特にオーストリアにおいて 1 年の大半にわたり完全に機能するとはいえない排ガス対策は、規則 715/2007 号第 5 条第 1 項の要件 —— 通常の走行条件下での車両の機能 —— を満たさず、不正なディフィート・デバイスに該当するという趣旨で同規定を解釈すべきか。

2 本判決

上記の付託裁判所の質問に対し、EU 司法裁判所（大法廷）は、2022 年 7 月 14 日の判決において次のとおり回答した。

(1) 第1及び第3の質問事項について

EU 司法裁判所は、第1及び第3の質問事項に関して、サーマル・ウィンドウの内側でしか EU 規則 715/2007 号に定める排ガス制限の遵守を確保しない装置は同規則にいう「ディフィート・デバイス」に該当するかどうかにつき次のとおり判断する。⁽⁸⁾

「[26] まず、確立した判例によれば、欧州連合機能条約 (AEUV) 第 267 条により導入された各国裁判所と司法裁判所との間の協力手続において、各国裁判所に対し司法裁判所に係属した訴訟の判決に役立つ回答を提供することは司法裁判所の任務であることに留意すべきである。したがって、付託裁判所が形式的にその質問を連合法の特定の規定の解釈に限定したとしても、このことは、それが質問で言及されているか否かを問わず、司法裁判所がその係属した手続の判断に役立つ連合法の解釈について指針を示すことを妨げるものではない。その限りで、司法裁判所は、国内裁判所から提出されたすべての資料、特に付託決定の理由から、訴訟の対象に鑑みて解釈を必要とする連合法の内容を特定しなければならない (Urteil vom 15. Juli 2021, DocMorris, C-190/20, EU : C : 2021 : 609, Rn. 23 及びそこに掲げる判例)。

[27] 本件では、第1の質問と第3の質問について一緒に回答すべきであるが、これらの問題は規則 715/2007 号第5条第1項にかかわるものである。先決裁定の要請から明らかなように、付託裁判所は、サーマル・ウィンドウが同規則第5条第2項により原則として使用が禁止される同規則第3条第10号にいう『ディフィート・デバイス』に該当するかどうかを明らかにしたいわけである。

[28] Auto Krainer は、その意見書の中で、付託裁判所が当該ソフトウェアの機能について誤った説明していると主張する。すなわち、このソフトウェアは、エンジン吸気温度 —— 周囲温度ではない —— が 15℃ 以下で

(8) EuGH (Große Kammer), C-128/20, Rn. 26-47.

ある場合に、排ガスの再循環を低下させるものであるという。一方で、技術的な観点からは、エンジン吸気温度が周囲温度より平均 5℃高いことについては争いが無いという。そうすると、周囲温度の場合には 15℃ではなく、10℃、つまりドイツの年平均周囲温度（10.4℃）に至るまでは排ガス再循環は完全に行われるという。さらに、付託裁判所は、周囲温度が 10℃未満の場合には、周囲温度が -5℃になるまで、排ガス再循環率は徐々に直線的に 0 まで低下していくことを示さなかったという。

[29] とはいえ、国内裁判所と司法裁判所との間の明確な役割分担を定める AEUV 第 267 条に基づく手続においては、国内裁判所のみが当該訴訟の事実関係を認定・判断し、国内法を解釈・適用する権限を有する（Urteil vom 9. Juli 2020, Raiffeisen Bank und BRD Groupe Société Générale, C-698/18 und C-699/18, EU:C:2020:537, Rn. 46）。

[30] かかる状況において、付託裁判所に有益な回答を提供する観点からすると、付託裁判所は、基本的に、第 1 及び第 3 の質問事項において、規則 715/2007 号に定める排出制限値の遵守をサーマル・ウィンドウの内側でしか確保しない装置が同規則第 3 条第 10 号の意味での『ディフィート・デバイス』に該当するという趣旨で同規則 715/2007 号第 3 条第 10 号に関連する同規則第 5 条第 1 項を解釈すべきかどうかを尋ねるものと理解することができる。

[31] 規則 715/2007 号第 3 条第 10 号において、『ディフィート・デバイス』とは、『排出制御システムのいずれかの部分の機能を作動、変更、遅延又は停止させるために温度、車速、エンジン回転数（rpm）、トランスミッション・ギア、インテーク・マニホールドの真空度、その他のパラメータを感知し、これによって車両の通常走行の際に合理的に予想される条件下で排出制御システムの効果を低下させる構成部品』と定義される。

[32] 司法裁判所は、このようなディフィート・デバイスの定義によって『構成部品』の概念には広い射程が与えられているとし、排出制御システムの機能に作用し、その効果を低下させる限り、構成部品には機械部品とその作動を制御する電子部品の両方が含まれると判断した（Urteil vom

17. Dezember 2020, CLCV u. a. [Abschalteinrichtung für Dieselmotoren], C-693/18, EU : C : 2020 : 1040, Rn. 64)。

[33] また、司法裁判所は、規則 715/2007 号第 3 条第 10 号の意味での『排出制御システム』という用語には、事後に、すなわち排ガスが発生した後でこれを低下させる排ガスの後処理に関する技術及び戦略が含まれ、また、—— EGR システムのように —— 事前に、すなわち排ガスが発生する際にこれを低下させるものも含まれると判断した (Urteil vom 17. Dezember 2020, CLCV u. a. [Abschalteinrichtung für Dieselmotoren], C-693/18, EU : C : 2020 : 1040, Rn. 90)。

[34] 本件では、当該車両に EGR バルブとエンジン制御コンピュータに組み込まれたソフトウェアが搭載されていることは、付託決定から明らかである。このバルブは、燃料の不完全燃焼によって生じる窒素酸化物 (NO_x) の排出を抑制・低下させるために自動車メーカーが採用する技術の 1 つである。汚染物質除去の効果は、上記ソフトウェアによって制御される EGR バルブの開閉によって定まる。このソフトウェアのアップデートによって生じるサーマル・ウィンドウ (本判決の欄外番号 19 を参照) の外側では、排ガス再循環率が直線的に 0 に減少するため、窒素酸化物 (NO_x) に関する規則 715/2007 号に定める排ガス制限値を超えることになる。

[35] したがって、本件手続で問題となるソフトウェアは、サーマル・ウィンドウに基づいてプログラムされており、規則 715/2007 号第 3 条第 10 号の意味において、『排出制御システムのいずれかの部分の機能を作動、変更、遅延又は停止させるために』走行時の気温と高度を感知するものといえる。

[36] かかるソフトウェアは排出制御システムの機能に影響を与え、その効果を低下させるのであり、同規定にいう『構成部品』に該当する (この趣旨で、Urteil vom 17. Dezember 2020, CLCV u. a. [Abschalteinrichtung für Dieselmotoren], C-693/18, EU : C : 2020 : 1040, Rn. 66 を参照)。

[37] 本件手続で問題となるソフトウェアが規則 715/2007 号第 3 条第 10

号の意味でのディフィート・デバイスに該当するかどうかを判断するためには、このソフトウェアが『車両の通常走行の際に合理的に予想される条件下で』排出制御システムの効果を低下させるものであるかどうかについて、さらに検討しなければならない。

[38] 規則 715/2007 号は、『車両の通常走行』という用語を定義しておらず、その意味とその射程を確認する上で加盟国法を参照することもない。

[39] したがって、この用語は、これが現れる規定の文言だけでなく、当該規定の文脈とそれによって追求される目的も考慮して、連合全域で自律的かつ統一的に解釈されなければならない連合法上の概念である（関連して、Urteil vom 26. Januar 2021, Hessischer Rundfunk, C-422/19 und C-423/19, EU : C : 2021 : 63, Rn. 45 を参照）。

[40] 規則 715/2007 号第 3 条第 10 号の文言から既に明らかのように、『車両の通常走行』という概念は、通常の走行条件下での車両の使用にかかわるものであり、Auto Krainer がその意見書で基本的に主張するように、本件訴訟の基準時に妥当した『新欧州ドライビングサイクル（New European Driving Cycle : NEDC）』として知られる認証試験——この試験は実験室で実施され、かつ、この試験では 4 回にわたって繰り返し行われる都市走行サイクルと、それに続く 1 回の都市外走行サイクルが実施される——の条件下での車両の使用のみにかかわるものではない。つまり、この概念は、連合の領域で一般的であるような実際の走行条件下でこの車両を使用することを意味している（この趣旨で、Urteil vom 17. Dezember 2020, CLCV u. a. [Abschalteinrichtung für Dieselmotoren], C-693/18, EU : C : 2020 : 1040, Rn. 96 und 101 を参照）。つまり、認証手続における車両の排ガスのテストサイクルは、現実の走行条件に基づくものとはいえないのである（この趣旨で、Urteil vom 17. Dezember 2020, CLCV u. a. [Abschalteinrichtung für Dieselmotoren], C-693/18, EU : C : 2020 : 1040, Rn. 92 を参照）。

[41] このような解釈は、規則 715/2007 号第 3 条第 10 号の文脈によって根拠づけられる。この規則の第 4 条第 2 項によれば、製造者が講じる技術

的措置は、特に、通常の使用条件下における車両の通常の耐用期間を通じて、テールパイプエミッションが効果的に制限されることを確保するものでなければならない。さらに、同規則第5条第1項は、排出性能に影響を与える部品が、通常の使用条件下において車両が同規則及び同規則の実施措置に定める排ガス制限値を遵守できるように製造者は車両を整備しなければならないと規定する（Urteil vom 17. Dezember 2020, CLCV u. a. [Abschalteinrichtung für Dieselmotoren], C-693/18, EU : C : 2020 : 1040, Rn. 97）。

[42] これらの規定からは、本件手続で問題となるソフトウェアのような装置の機能を認証試験段階と通常の使用条件下での走行時との間で区別することができるように読むことはできない。それどころか、認証試験の段階で車両の通常の使用条件を再現することができないにもかかわらず、この試験の段階でしか規則 715/2007 号に定める制限値の遵守を確保することができない装置を組み込むことは、車両の通常の使用条件において有効な排出制限を確保する義務に違反することになる（この趣旨で、Urteil vom 17. Dezember 2020, CLCV u. a. [Abschalteinrichtung für Dieselmotoren], C-693/18, EU : C : 2020 : 1040, Rn. 97 und 98 を参照）。これと同じことは、認証試験の段階では遵守すべき条件を満たすものの、本判決の欄外番号 40 に定義する通常の走行条件には適合しない、サーマル・ウィンドウの内側でしかこれを遵守することができない装置が組み込まれた場合にも妥当する。

[43] 本判決の欄外番号 40 で示したとおり、『車両の通常走行』という概念は、連合の領域で一般的である実際の運転条件下で車両を使用することを意味すると解されるが、この解釈は、規則 715/2007 号が追求する目的によっても確認される。すなわち、その目的は、規則 715/2007 号の前文 1 及び 6 から明らかなように、高水準の環境保護を確保すること、特に、大気質を改善し、大気汚染制限値を遵守するためにディーゼル車からの窒素酸化物（NOx）の排出を減じることにある（この趣旨で、Urteil vom 17. Dezember 2020, CLCV u. a. [Abschalteinrichtung für Dieselmotoren],

C-693/18, EU: C: 2020: 1040, Rn. 67, 86 und 87 を参照)。

[44] 本件手続で問題となるソフトウェアが通常の走行条件下で排出制御システムの効果を低下させるかどうかという問題を判断するにあたり、周囲温度 15℃ を下回り、又は高度 1,000 m を超える道路を運転することは連合の領域では一般的であることが共通理解となっている。

[45] また、本件手続の事実関係に適用され、規則 715/2007 号第 4 条、第 5 条及び第 8 条を実施するための措置を定める規則 692/2008 号は、その第 3 条第 9 項第 2 段落において、窒素酸化物 (NO_x) 後処理装置が -7℃ でのコールドスタート後の 400 秒以内に適切に機能するために十分な高温に達することを製造者が認証機関に証明しなければならないと規定していることにも留意する必要がある。提出された情報から実際に上記時間内に後処理装置が適切に機能するために十分な高温に達することが証明されない場合には、第 3 条第 9 項第 5 段落により、認証機関は型式認証を与えないこととされる。後者の規定は、気温が 15℃ を明らかに下回る場合には、規則 715/2007 号に定める排ガス制限値を遵守しなければならないという解釈の論拠となる。

[46] それゆえ、本件手続で問題となるようなソフトウェアは、規則 715/2007 号第 3 条第 10 号の意味において、『通常の車両走行時に合理的に予想される条件下で』排出制御システムの効果を制限するものであり、同規定にいうディフィート・デバイスに該当すると解釈しなければならない。

[47] したがって、第 1 及び第 3 の質問事項に対する回答は、次のとおりである。すなわち、規則 715/2007 号に定める排出制限値の遵守をサーマル・ウィンドウの内側でしか確保しない装置は、この規則の第 3 条第 10 号にいう『ディフィート・デバイス』に該当するというように同規則第 3 条第 10 号に関連する同規則第 5 条第 1 項の規定を解釈しなければならない。 (下線は筆者による)。

(2) 第2の質問事項について

上記のとおり、EU 司法裁判所は、サーマル・ウィンドウの内側でしか排出制限の遵守を確保しない装置は EU 規則 715/2007 号に定める「ディフイート・デバイス」に該当すると判示した。そのうえで、同裁判所は、この装置の使用が EU 規則 715/2007 号第 5 条第 2 項ただし書の規定に基づき例外的に許容されるかどうかについて検討する。⁽⁹⁾

[48] 第2の質問により、付託裁判所は、要するに、規則 715/2007 号に定める排出制限値の遵守をサーマル・ウィンドウの内側でしか確保しないディフイート・デバイスは、当該装置が EGR バルブ、EGR クーラー、ディーゼル微粒子フィルターのような付属部品⁽⁹⁾の保護に役立つ場合には規則 715/2007 号第 5 条第 2 項(a) に定める当該装置の使用禁止の例外の適用を受けないという趣旨で同規定を解釈するべきかどうかを尋ねる。

[49] 規則 715/2007 号第 5 条第 2 項によると、排出制御システムの効果を低下させるディフイート・デバイスの使用は禁止される。ただし、この禁止に対し、第 5 条第 2 項(a) では、『その装置が、エンジンを損傷又は事故から守り、かつ、自動車の安全な運転を確保するために必要である』場合等の 3 つの例外が設けられている。

[50] 当該規定は、排出制御システムの効果を低下させるディフイート・デバイスの使用禁止の例外を定めるものであるため、狭く解釈されなければならない（この趣旨で、Urteil vom 17. Dezember 2020, CLCV u. a. [Abschalteinrichtung für Dieselmotoren], C-693/18, EU : C : 2020 : 1040, Rn. 111 und 112 を参照）。

[51] まず、『エンジン』という用語に関して、法務官がその意見書の欄外番号 118 及び 119 で指摘したように、規則 692/2008 号の付表 I は、エンジンと排出制御システムを明確に区別している。すなわち、『エンジン』に関する準則は同付表 3.3.1.2 項に、他方で『排出ガス削減システムのバ

(9) EuGH (Große Kammer), C-128/20, Rn. 48-70.

ラメータ』に関する準則は同付表 3.3.1.3 項に規定される。後者の規定では、(a) 及び (c) の下で明示的に微粒子フィルターと排ガス再循環が定められている。さらに、同規則第 10 条第 1 項第 2 段落により、微粒子フィルターは同規則の目的上、排ガス削減装置とみなされる。

[52] その結果、EGR バルブ、EGR クーラー、ディーゼル微粒子フィルターは、エンジンとは別の部品となる。すなわち、EGR バルブは、エンジンブロックのすぐ近く、エキゾーストマニホールドの付け根に直接取り付けられている。EGR バルブを開くと、排ガスはガスインテークマニホールドに入って 2 回目の燃焼を行い、熱交換器である EGR クーラーで冷やされる。排気管の手前にある微粒子フィルターで、有害な微小粉塵を捕集するために空気をろ過することができる。

[53] 次に、規則 715/2007 号第 5 条第 2 項(a) における『事故』及び『損傷』の概念に関して、司法裁判所は、同規定に基づいて許容されるためには、排出制御システムの効果を低下させるディフィート・デバイスによって突然かつ異常な損傷からエンジンを守ることができなければならないと判示する (Urteil vom 17. Dezember 2020, CLCV u.a. [Abschalteinrichtung für Dieselmotoren], C-693/18, EU : C : 2020 : 1040, Rn. 109)。

[54] したがって、いずれにせよ、エンジンの汚れや摩耗が生じることは、基本的に予測可能なものであり、自動車の正常な機能に固有のものであるため、これを同規定の意味での『損傷』や『事故』とみなすことはできない (Urteil vom 17. Dezember 2020, CLCV u.a. [Abschalteinrichtungen für Dieselmotoren], C-693/18, EU : C : 2020 : 1040, Rn. 110)。

[55] この解釈は、規則 715/2007 号が追求する目的によって確認される。すなわち、本判決の欄外番号 43 で強調したとおり、同規則の目的は高水準の環境保護を確保し、EU の大気質を改善することにある。このことは、自動車の通常の耐用期間を通じて窒素酸化物 (NO_x) の排出を効果的に低下させることを意味する。汚れや摩耗からエンジンを保護することのみを目的として製造者がそのようなディフィート・デバイスを車両に装備することが許されるならば、同規則第 5 条第 2 項が定める禁止規定は実

際上の効果を有しないこととなるだろう（Urteil vom 17. Dezember 2020, CLCV u. a. [Abschalteinrichtung für Dieselmotoren], C-693/18, EU: C: 2020: 1040, Rn. 113）。

[56] したがって、規則 715/2007 号第 5 条第 2 項(a) に従い、ディフィート・デバイスの使用を正当化することができるのは、損傷や事故のような形でエンジンに直接に生じるリスクによって車両の走行時に具体的な危険が生じる場合のみである。

[57] 2020 年 12 月 17 日の判決 CLCV u. a. (ディーゼルエンジンのディフィート・デバイス) (C-693/18, EU: C: 2020: 1040) における『損傷』の概念について司法裁判所が示した解釈は、ドイツ政府の主張と Auto Krainer の主張によって疑問視されることはない。その主張によれば、この概念が突発的かつ予見できない事象のみを対象とするわけではないことは英語版（「damage」）及びドイツ語版（「Beschädigung」）から明らかであるという。

[58] この点、まず、法務官がその意見書の欄外番号 115 で基本的に指摘するように、英語版とドイツ語版の概念の定義はフランス語版の同じ概念 [dégâts] の定義と異なり損傷が『突発的』事象に起因することを必ずしも意味しないけれども、それらの概念の定義は司法裁判所が示した『損傷』概念の解釈を覆す根拠となるものではない。また、他方で、司法裁判所が採用した狭義の解釈は、本判決の欄外番号 50 及び 55 に示した理由に基づくものであることに留意すべきである。

[59] しかし、ドイツ政府と Auto Krainer は、温度が低すぎたり高すぎたりすると、排ガス再循環システム内に堆積物が形成され、EGR バルブが正しい場所に位置せず、これによって、例えば、バルブが正確に開閉しなくなる、あるいは、バルブが完全に閉塞してしまうといった可能性もあるため、当該ディフィート・デバイスが必要であると主張する。EGR バルブが損傷し、又はその位置が悪くなると、エンジンそれ自体に損傷が生じ、特に車両の性能低下を招く恐れがあるという。さらに、定期的なメンテナンスを行っても、突然、EGR バルブの故障の限界値を予想外に超えるこ

とがあるため、いつ故障限界値に達するかを予想・計算することはできないという。突然に予想外に車両性能が低下すると、例えば、追い越し運転操作中の重大な交通事故のリスクを著しく高めるなど、車両の安全な走行を阻害するという。

[60] さらに、Auto Krainer は、排ガス再循環システムの部品が煤けて、EGR バルブの機能不全を引き起こし、ディーゼル微粒子フィルターの焼損、エンジンの火災、あるいは、その結果として車両全体の火災につながる可能性があり、車両の安全な走行を危険にさらすと主張する。

[61] この点に関して、規則 715/2007 号第 5 条第 2 項(a) の文言それ自体から明らかなように、同規定に定める例外が適用されるためには、ディフィート・デバイスがエンジンを損傷や事故から守るだけでなく、車両の安全な走行も確保する必要があることを指摘しなければならない。法務官意見書の欄外番号 106 で指摘されるように、「かつ」という接続詞が使用されていることから、この規定は、そこに定める要件が重疊的に適用されることを意味すると解釈されなければならない。

[62] したがって、本判決の欄外番号 50 で示したように、この例外は狭く解釈されなければならないということを検討すると、本件手続で問題となるようなディフィート・デバイスは、排ガス再循環システムの構成部品の誤作動によって生じる損傷や事故といった形でのエンジンへの直接的なリスク、すなわち専ら当該装置を装備した車両が走行する際の具体的なリスクといえるほどの深刻なリスクを避けるために当該装置が必要であると証明することができる場合にのみ、例外的に許容される。しかし、法務官がその意見書の欄外番号 126 で指摘したように、このような検討は、本件訴訟における事実認定の評価にかかわるものであり、専ら付託裁判所が判断すべき事柄である。

[63] さらに、規則 715/2007 号第 5 条第 2 項(a) において、同規定に定める例外の適用についての追加的要件は形式的には定められていないことは指摘のとおりである。しかし、エンジンを損傷や事故から守り、車両の安全な走行を確保するために、通常の走行条件下で 1 年の大半にわたり作動

するディフィート・デバイスは、その規定が非常に特殊な状況においてのみ適用除外を認めている規則 715/2007 号が追求する目的に明らかに反し、車両からの窒素酸化物 (NO_x) の排出制限の原則との関係で均衡を欠く影響をもたらすことになる。

[64] それゆえ、第 5 条第 2 項(a) は狭く解釈されることを考慮すると、このようなディフィート・デバイスが同条項の意味において必要であるということとはできない。

[65] 本判決の欄外番号 63 で示したようなディフィート・デバイスが規則 715/2007 号第 5 条第 2 項(a) に定める例外に該当することを認めると、この例外規定が連合の領域で一般的である実際の運転条件下において 1 年の大半にわたり適用され、規則第 5 条第 2 項に定める当該ディフィート・デバイスの禁止の原則が適用される場合が実際にはこの例外が適用される場合よりも少なくなるだろう。

[66] さらに、Auto Krainer 及びドイツ政府は、ディフィート・デバイスの「必要性」は可能な限りの最高技術を要求するものではなく、規則 715/2007 号第 5 条第 2 項(a) の意味におけるエンジンの保護と車両の安全な走行に関してこの必要性が存在するかどうかを評価するには、EG 型式認証時の技術状況を考慮しなければならないと主張する。しかし、認証時期によって程度の差はあれ、サーマル・ウィンドウと連動する EGR システムを使用することは、紛れもなく最先端技術に対応するものであるという。さらに、同規定における「必要」という概念を解釈する際には、環境上の利益と製造者の経済的利益とのバランスを考慮する必要があるという。

[67] 法務官がその意見書の欄外番号 129 で指摘したように、まず、規則 715/2007 の前文 7 の説明から、連合の立法者が汚染物質排出の制限値を設定する際に、自動車メーカーの利益、特にその値を遵守するために事業者に課せられるコストを考慮したことは明らかである。したがって、これらの制限値を遵守するために技術的装置を適合させ、適用することは製造者の責任であるが、この規則は特定の技術を使用することを定めたもので

はない。

[68] 次に、本判決の欄外番号 55 で述べたように、EU における高水準の環境保護を確保し、大気質を改善するという規則 715/2007 号が追求する目的は、自動車の通常の耐用期間を通じて窒素酸化物 (NOx) の排出を効果的に低下させることを示している (Urteil vom 17. Dezember 2020, CLCV u. a. [Abschalteinrichtung für Dieselmotoren], C-693/18, EU : C : 2020 : 1040, Rn. 113)。しかし、例えば、研究コストが高いとか、技術設備が高価であるとか、あるいは、ユーザーが車両の保守作業をより頻繁により高い費用をかけて行わなければならないといった理由だけで規則 715/2007 号第 5 条第 2 項 (a) に基づくディフィート・デバイスが認証されるとすれば、その目的が疑問視されることになる。

[69] かかる状況において、本判決の欄外番号 50 及び 62 で示したように、当該規定は狭く解釈されなければならないことを考慮すると、当該装置又はこれを装着した車両の EC 型式認証の時点において、車両の走行時に具体的な危険を引き起こす損傷又は事故という形でエンジンの直接的危険を回避できる他の技術的解決策がない場合に限り、当該規定の意味での『必要』があると判断しなければならない。

[70] したがって、第 2 の質問事項に対する回答は、次のとおりである。すなわち、サーマル・ウィンドウの内側でしかこの規則に定める排出制限値の遵守を確保しないディフィート・デバイスは、EGR バルブ、EGR クーラー及びディーゼル微粒子フィルター等の付属部品を保護するために設計されているという理由だけでは規則 715/2007 号第 5 条第 2 項 (a) に定める当該装備の使用禁止の例外の適用を受けないという趣旨で同規定を解釈しなければならない。ただし、損傷や事故といったエンジンへの直接的なリスク、すなわち当該装置を装備した車両の走行時に具体的な危険が生じるほど重大なリスクを回避するために専ら当該装置が必要であることが証明されたときは、この限りでない。いずれにせよ、エンジンを損傷や事故から守り、車両の安全な走行を確保するために通常の走行条件下において 1 年の大半にわたり作動することになるディフィート・デバイスは、

規則 715/2007 号第 5 条第 2 項(a) に定める例外の対象とすることはできない。」(下線は筆者による)。

Ⅲ 第 2 事件及び第 3 事件の検討

上記のとおり、EU 司法裁判所(第 1 事件)は、①一定の条件下(外気温 15~33℃、かつ、高度 1,000 m 以下)でしか排ガス制限値の遵守を確保しないシステム(「サーマル・ウィンドウ」)は「ディフィート・デバイス」に該当し、②このような「ディフィート・デバイス」は、原則としてその使用が禁止されることを明らかにした。

以下では、第 1 事件判決と同日付けで下された他の 2 つの判決も参照しつつ補足的な検討を試みたい。

1 「ディフィート・デバイス」の装着時期(第 2 事件)

まず、第 2 事件では、ディフィート・デバイスが装着された「時期」が同装置の使用禁止の判断に影響を及ぼすかどうかが問題となった。すなわち、EU 司法裁判所によれば、サーマル・ウィンドウの内側でしか排出制限値の遵守を確保しない装置(ディフィート・デバイス)は、たとえ EGR バルブ等の付属部品を保護する目的を有するとしても、原則として、同規則に定める使用禁止の例外としての扱いを受けないとされる(上記「第 1 事件」)。では、このディフィート・デバイスが装着された時期——製造時か、その後か——はディフィート・デバイスの使用禁止の判断に影響を及ぼすだろうか。第 1 事件から第 3 事件までのいずれの事件でも、当該ディフィート・デバイスが組み込まれたのは、車両の製造時ではなく、「修理が行われた時」である(具体的には、EU 規則 715/2009 に適合させるために KBA が通達したソフトウェアのアップデートの方針に従ってフォルクスワーゲンがソフトウェアを書き換える修理作業を行い、このソフトウェアのアップデートによって気温や高度という一定条件が満たされる場合に排ガス再循環を低下させるシステムが組み込まれた)。このよう

に、「修理」に際してサーマル・ウィンドウ（ディフィート・デバイス）が組み込まれた場合でも、ディフィート・デバイスの使用禁止の趣旨は妥当する⁽¹⁰⁾のか。この問題について、EU 司法裁判所は、次のとおり判示した。

「[88] 排出制御システムの効果を低下させるディフィート・デバイスの使用は一定の例外を除いて禁止されるとする規則 715/2007 号第 5 条第 2 項の文言からも、また、『ディフィート・デバイス』という用語を定義する同規則第 3 条第 10 号の文言からも、当該装置の使用が禁止されるかどうかを判断する上で、ディフィート・デバイスが車両の製造段階で組み込まれたか、特に指令 1999/44 第 3 条第 2 項の意味における修補に際して使用開始後に初めて組み込まれたかに応じて区別する必要があるのかどうかを読み取ることはできない。

[89] この解釈は、法務官がその意見書の欄外番号 137 及び 138 で指摘したように、規則 715/2007 号のこれらの規定が置かれた文脈やこの規則が追求する目的によって根拠づけられるものである。

[90] そこで、まず、これらの規定の文脈についてみると、製造者は、規則 715/2007 号第 4 条第 1 項第 1 段落第 2 文に基づき、EU で販売又は使用開始する型式認証が必要な新たな交換用汚染防止装置についてはすべて、この規則及び同実施措置に従って型式認証がされていることを示すよう求められていることに留意する必要がある。同規則第 4 条第 1 項第 2 段落によれば、この義務には、同規則付表 I 及び第 5 条に掲げる実施措置に定める制限値が遵守されることが含まれる。

[91] さらに、規則 692/2008 号第 10 条第 1 項によれば、『製造者は、規則 [715/2007 号]に基づき EG 型式認証を受けた車両に装着される交換用排ガス削減装置が、同規則第 12 条、第 13 条及び付表 XIII に従って、指令 [2007/46] 第 10 条第 2 項の意味での個別の技術ユニット部品として EC 型式認証を受けることを確保する』ものとされる。

(10) EuGH (Große Kammer), (Fn. 3), C-134/20, Rn. 88-94.

[92] 規則 715/2007 号及び 692/2008 号の当該規定から、排出削減装置は、それが最初から組み込まれていたか、それとも、それが運転開始後に組み込まれたかどうかにかかわらず、規則 715/2007 号の義務を遵守しなければならないことがわかる。

[93] 他方で、自動車メーカーが、車両の使用開始後に、これらの義務に適合しないディフィート・デバイス¹を装着することができると解することは、本判決の欄外番号 50 で述べた規則 715/2007 号の目的、すなわち、高水準の環境保護を確保し、大気質の改善及び大気汚染規制値の遵守のために特にディーゼル自動車から排出される窒素酸化物（NO_x）を削減するという目的に反すると考えられる。

[94] したがって、第 4 の質問に対する回答は、次のとおりである。すなわち、規則 715/2007 号第 3 条第 10 号の意味でのディフィート・デバイスが車両の使用後に指令 1999/44 第 3 条第 2 項の意味での修補に際して組み込まれたということは、この装置の使用が規則 715/2007 号第 5 条第 2 項に基づいて禁止されるかどうかという問題を判断する上で重要ではないというように、規則 715/2007 号第 5 条第 1 項及び第 2 項に関連する同規則第 3 条第 10 号を解釈しなければならない。」（下線は筆者による）。

上記のとおり、EU 司法裁判所（第 2 事件）によれば、サーマル・ウィンドウ（ディフィート・デバイス）が組み込まれた時期は重要でなく、たとえそれが車両の修理時に組み込まれた場合でも、当該装置の使用は規則 715/2007 号第 5 条第 2 項の規定に基づく使用禁止の対象になる。

2 「ディフィート・デバイス」を装着した車両の「契約適合性」と「契約の解除」（第 3 事件）

(1) 契約適合性

次に、第 3 事件では、ディフィート・デバイスが搭載された車両の「契約適合性」が問題となった。売買契約において、売主（事業者）は、買主（消費者）に対し、契約に適合した目的物を引き渡す義務を負う（消費

動産売買指令 [1999/44/EC] 第 2 条第 1 項)。では、規則 715/2007 号によって使用が禁止されるディフィート・デバイスが組み込まれた車両には「契約不適合」があると評価されるのか。ディフィート・デバイスの使用は同規則のもとで使用が禁止されるものの、当該車両は EC 型式認証を得ており、路上での走行が禁止されるわけではない。このような状況のもとで車両の「契約適合性」の判断が問題となった。これについて、EU 司法裁判所は、次のとおり判示した。⁽¹¹⁾

[46] 付託裁判所は、その最初の質問により、要するに、規則 715/2007 号の適用範囲に含まれる車両が、有効な EC 型式認証を得ており、したがって路上で使用することができる一方で、その使用が同規則第 5 条第 2 項に基づいて禁止されるディフィート・デバイスを装着している場合において、通常のものにつき普通であり、かつ、消費者が合理的に期待でき、この車両に関する売買契約に適合することを推定できる品質を有するという趣旨で指令 1999/44 第 2 条第 2 項(d) を解釈するべきかどうかを尋ねている。

[47] 指令 1999/44 第 2 条第 1 項は、売主が売買契約に適合した物品を消費者に引き渡す義務を負うことを規定する。

[48] この指令の第 2 条第 2 項(d) によれば、消費用動産は、特に物品の性状を考慮して、同種の物品につき普通であり、かつ、消費者が合理的に期待できる品質及び性能を有する場合には、契約に適合しているものと推定される。

[49] 本件手続で問題となるような消費用動産、すなわち自動車に関しては、指令 2007/46 第 3 条第 5 項が『EC 型式認証』を『車両、システム、部品又は個別の技術ユニット部品の型式がこの指令の関連する行政規定及び技術要件、並びに、付表 IV 又は XI に定める規制に適合することを加盟国が証明する手続』として定義していることに留意するべきである。この付

(11) EuGH (Große Kammer), (Fn. 4), C-145/20, Rn. 46-58.

表Ⅳ（『車両の EC 型式認証に適用される規定』）は、その第 1 章（『シリーズ限定なしで生産される車両の EC 型式認証に関する規制のリスト』）において、『小型乗用車及び商用車の排ガス（ユーロ 5 及びユーロ 6）/情報へのアクセス』について規則 715/2007 号を参照する。

[50] さらに、指令第 4 条第 3 項第 1 段落によれば、加盟国はこの指令の要件に適合する場合にのみ自動車の登録、販売、使用開始を許可することに留意する必要がある。

[51] 最後に、規則 715/2007 号第 4 条第 1 項によれば、製造者は、自らが販売、登録又は連合内で使用を開始するすべての新車が、この規則及び同実施措置に従って型式認証されていることを証明するものとされている。

[52] 本判決の欄外番号 49 から 51 までに列挙した各規定から、一方で、指令 2007/46 の適用範囲に含まれる車両は型式認証を必要とし、他方で、この型式認証は当該車両の型式が規則 715/2007 号の規定、特にこの規則の第 5 条に定める排ガスに関する規定に適合する場合にのみ付与されることがわかる。

[53] さらに、指令 2007/46 第 18 条第 1 項によれば、製造者は、車両の EC 型式認証の保有者としての立場から、認証された型式に準拠して製造された完成車、未完成車、完成後車両に適合証明書を添付することとされている。指令 2007/46 第 26 条第 1 項により、この証明書は車両の登録、販売、使用開始を行う上で必須である。

[54] 消費者が、認証された車種のシリーズの一部であり、したがって適合証明書が添付されている車両を購入する場合には、その消費者は、特定の契約条項がなくても、この車両に関して規則 715/2007 号、特に同第 5 条の規定が遵守されていることを合理的に期待することができる。

[55] したがって、この規則の第 5 条の要件に適合しない車両は、同種の物品につき普通であり、かつ、その物品の性状に照らして消費者が合理的に期待できる品質及び性能を有しないという趣旨で指令 1999/44 第 2 条第 2 項(d) を解釈しなければならない。

[56] 法務官がその意見書の欄外番号 149 で指摘したように、当該車種が

EC 型式認証を取得しており、その車両を路上で使用することができるからといって、この解釈が疑問視されることはない。すなわち、指令 2007/46 は、例えば、規則 715/2007 第 5 条の要件に照らして車両の部品の違法性がこの認証後に初めて発見される場合について定めている。その上で、指令 2007/46 第 8 条第 6 項は、認証機関が車両の型式認証を取り消すことができると規定する。さらに、同指令第 13 条第 1 項第 1 文及び第 3 文の規定から、EC 型式認証を与えた加盟国が製造者から証明書類の記載事項の変更について通知を受けた場合には、製造者と協議の上、必要に応じて、新たな EC 型式認証の付与を決定することができるとされていることがわかる。

[57] 付託決定によれば、本件手続で問題となる車種は、当初、スイッチング・ロジックの存在が KBA に開示されることなく KBA によって認証されたため、このようなケースに該当すると思われる。さらに、この決定から、もし KBA がスイッチング・ロジックを認識していたならば、その車種について EC 型式認証を与えなかったであろうことも明らかである。

[58] したがって、最初の質問事項に対する回答は、次のとおりである。すなわち、規則 715/2007 号の適用範囲にある車両が、有効な EC 型式認証を有しており、したがってそれを路上で使用することができるものの、この規則の第 5 条第 2 項に基づき使用が禁止されるディフィート・デバイスを装着している場合には、同種の物品につき普通であり、かつ、消費者が合理的に期待できる品質を有しないという趣旨で指令 1999/44 第 2 条第 2 項(d) を解釈しなければならない。」(下線は筆者による)。

(2) 「サーマル・ウィンドウ」の例外的許容性

上記のとおり、EU 司法裁判所によれば、規則 715/2007 号第 5 条第 2 項によって使用が禁止される「ディフィート・デバイス」が組み込まれた車両については、消費動産売買指令 (1999/44/EC) 第 2 条に基づく契約不適合が認められる。

次に、本判決では、売買契約時に存在した不正な「ディフィート・デバ

イス」をソフトウェアのアップデートによって適切に除去することができ
るかどうか問題となった。売主による修補（ソフトウェアのアップデー
ト）により本件車両に「サーマル・ウィンドウ」が装着されることとなっ
たが、この装置が規則 715/2007 号第 5 条第 2 項に定める例外規定の適用
を受けるかどうか問題となった。EU 司法裁判所は、第 1 事件で示した
のと同様の理由から、サーマル・ウィンドウそれ自体も「ディフィート・
デバイス」に該当するとして、これを否定した。⁽¹²⁾⁽¹³⁾

(3) 契約の解除——契約不適合の「軽微性」

消費動産売買指令（1999/44/EC）によれば、契約に適合しない物を
引き渡された買主（消費者）は、一定の要件のもとで契約を解除するこ
とができる（同指令第 3 条第 5 項）。もっとも、例外的に、契約不適合の程
度が「軽微」であるときは、買主（消費者）は契約を解除することができ
ないとされる（同指令第 3 条第 6 項）。

では、個別具体的な事案において、売買目的物である車両に「ディ
フィート・デバイス」が組み込まれていたとしても買主（消費者）が当該
車両を購入したといえる場合には、契約不適合の「軽微」性を理由に、買
主（消費者）は契約を解除することができないと解すべきであろうか。付
託裁判所が照会したこの問題について、EU 司法裁判所は、次のとおり判
示した。⁽¹⁴⁾

(12) EuGH (Große Kammer), (Fn. 2), C-128/20, Rn. 70.

(13) EuGH (Große Kammer), (Fn. 4), C-145/20, Rn. 81 (「サーマル・ウィンドウの内側で
しかこの規則に定める排出制限値の遵守を確保しないディフィート・デバイスは、EGR
バルブ、EGR クーラー及びディーゼル微粒子フィルター等の付属部品を保護するために
設計されているという理由だけでは規則 715/2007 号第 5 条第 2 項(a) に定める当該装置
の使用禁止の例外の適用を受けないという趣旨で同規定を解釈しなければならない。ただ
し、損傷や事故といったエンジンへの直接的なリスク、すなわち当該装置を装備した車両
の走行時に具体的な危険が生じるほど重大なリスクを回避するために専ら当該装置が必要
であることが証明されたときは、この限りでない。いずれにせよ、エンジンを損傷や事故
から守り、車両の安全な走行を確保するために通常の走行条件下において 1 年の大半にわ
たり作動することになるディフィート・デバイスは、規則 715/2007 号第 5 条第 2 項(a)
に定める例外の対象とすることはできない。』)。

(14) EuGH (Große Kammer), (Fn. 4), C-145/20, Rn. 88-97.

〔88〕 指令 1999/44 は『軽微な契約不適合』の概念を定義していないため、この概念は通常の言語におけるその通常の意味に従って解釈されなければならない、その際には、この概念が使用される文脈とこれが使われる規定の目的を考慮する必要がある（この趣旨で、Urteile vom 9. Juli 2020, Constantin Film Verleih, C-264/19, EU : C : 2020 : 542, Rn. 29, und vom 3. Juni 2021, Ungarn/Parlament, C-650/18, EU : C : 2021 : 426, Rn. 83 を参照）。

〔89〕 まず、『軽微な』という概念の通常用法についてであるが、『軽微な契約不適合』という用語は契約不適合の重大性が軽微であることを意味する。

〔90〕 次に、この概念が使用される文脈に関して言えば、指令 1999/44 第 3 条第 3 項、第 5 項、第 6 項は、消費用動産の契約不適合がある場合に消費者が受ける様々な救済を実施する上で明確な順序を定めていることに留意すべきである（Urteil vom 23. Mai 2019, Füllä, C-52/18, EU : C : 2019 : 447, Rn. 58）。

〔91〕 すなわち、同指令第 3 条第 3 項第 1 段落に基づき、消費者はまず、それが不能又は不均衡でない限り、消費用動産の無償での修補又は取替えを請求する権利を有する（Urteil vom 23. Mai 2019, Füllä, C-52/18, EU : C : 2019 : 447, Rn. 59）。

〔92〕 消費者が契約に適合しない消費用動産の修補又は取替えを受ける権利を有しない場合、又は売主が相当な期間内に若しくは消費者に著しい不便をかけることなくこれらの救済のいずれかを実施しない場合に限り、消費者は、指令 1999/44 第 3 条第 5 項に基づき、契約の解除を請求することができる。ただし、指令第 3 条第 6 項の意味で契約不適合が軽微であるときは、この限りでない（Urteil vom 23. Mai 2019, Füllä, C-52/18, EU : C : 2019 : 447, Rn. 60）。

〔93〕 最後に、指令 1999/44 の目的に関しては、当該指令の前文 1 及び前文 10 から 12 までの内容から、より弱い契約当事者である消費者に売主の契約上の義務の不履行に対する包括的かつ効果的な保護を与えると同時に、売主に有利となる経済的配慮を考慮できるようにして、消費者と売主との

間の利益の公正なバランスを図ろうとすることに留意すべきである（この趣旨で、Urteile vom 16. Juni 2011, Gebr. Weber und Putz, C-65/09 und C-87/09, EU:C:2011:396, Rn. 75, sowie vom 23. Mai 2019, Füllä, C-52/18, EU:C:2019:447, Rn. 41 und 52 を参照）。

[94] したがって、法務官がその意見書の欄外番号 160 で指摘するように、消費者が利用できる最も重要な救済手段としての契約解除は、契約不適合が十分に重大である場合にのみ請求することができる。

[95] 本件においては、規則 715/2007 号第 5 条第 2 項により使用が禁止されるディフューズ・デバイスが車両に装着されていることに関して、本判決の欄外番号 49 から 52 までによれば、このような装置を含むタイプの車両は認証されないことが明らかである。また、そのような車両は、同規則の付表 I に定める排出規制値を遵守することができないことに留意しなければならない。同規則の前文 1 並びに同 4 から 6 までは、環境保護の重要性を強調し、大気質の改善と大気汚染規制値遵守のためにディーゼル車からの窒素酸化物（NO_x）排出を大幅に削減する必要があるとしている。

[96] したがって、規則 715/2007 号第 5 条第 2 項に基づき使用が禁止される車両にディフューズ・デバイスが装着されている場合には、指令 1999/44 第 3 条第 6 項の意味での軽微な契約不適合とみなすことはできない。

[97] したがって、第 3 の質問に対する回答は、次のとおりである。すなわち、たとえ消費者が —— この装置の存在とその作用を認識している場合に —— この車両を購入したであろうと考えられる場合でも、規則 715/2007 号第 5 条第 2 項で使用が禁止されるディフューズ・デバイスが装着された車両の契約不適合は『軽微』とはいえないというように、指令 1999/44 第 3 条第 6 項を解釈しなければならない。」（下線は筆者による）。

IV EU 司法裁判所（大法廷）判決の整理と検討

以下では、EU 司法裁判所の第 1 事件から第 3 事件までの判決の整理と

若干の検討を行いたい。まず、今回の EU 司法裁判所の 3 つの判決では、大別して、次の 5 つの点において重要な判断が示された。

1 判決の整理

(1) 「サーマル・ウィンドウ」の「ディフィート・デバイス」該当性

第 1 に、一定の条件下（外気温 15～33℃、かつ、高度 1,000 m 以下）でしか排ガス制限値の遵守を確保しない装置（「サーマル・ウィンドウ」）は、規則 715/2007 号第 3 条第 10 号において使用が禁止される「ディフィート・デバイス」⁽¹⁵⁾に該当する。

1. 規則 715/2007 号に定める排出制限値の遵守をサーマル・ウィンドウの内側でしか確保しない装置は、この規則の第 3 条第 10 号にいう「ディフィート・デバイス」に該当するというように同規則第 3 条第 10 号に関連する同規則第 5 条第 1 項の規定を解釈しなければならない。

(2) 「ディフィート・デバイス」の例外的許容性（否定）

第 2 に、たとえ「ディフィート・デバイス」が車両の付属部品を保護するために設計されているとしても、それだけでは、通常の走行条件下において 1 年の大半にわたり作動する当該「ディフィート・デバイス」⁽¹⁶⁾を例外的に使用することができると解する論拠にはならない。

2. サーマル・ウィンドウの内側でしかこの規則に定める排出制限値の遵守を確保しないディフィート・デバイスは、EGR バルブ、EGR クーラー及びディーゼル微粒子フィルター等の付属部品を保護するために設計されているという理由だけでは規則 715/2007 号第 5 条第 2

(15) EuGH (Große Kammer), C-128/20, C-134/20.

(16) EuGH (Große Kammer), C-128/20, C-134/20, C-145/20.

項(a) に定める当該装備の使用禁止の例外の適用を受けないという趣旨で同規定を解釈しなければならない。ただし、損傷や事故といったエンジンへの直接的なリスク、すなわち当該装置を装備した車両の走行時に具体的な危険が生じるほど重大なリスクを回避するために専ら当該装置が必要であることが証明されたときは、この限りでない。いずれにせよ、エンジンを損傷や事故から守り、車両の安全な走行を確保するために通常の走行条件下において1年の大半にわたり作動することになるディフィート・デバイスは、規則 715/2007 号第 5 条第 2 項(a) に定める例外の対象とすることはできない。

(3) サーマルウィンドウ（「ディフィート・デバイス」）の装着時期

第 3 に、サーマル・ウィンドウ（「ディフィート・デバイス」）が組み込まれた時期は、当該装置の違法性判断に影響を及ぼさない。たとえ車両の修理の過程でこの装置が組み込まれたとしても、同装置の使用は規則 715/2007 号第 5 条第 2 項に基づいて禁止される⁽¹⁷⁾。

3. 規則 715/2007 号第 3 条第 10 号の意味でのディフィート・デバイスが車両の使用後に指令 1999/44 第 3 条第 2 項の意味での修補に際して組み込まれたということは、この装置の使用が規則 715/2007 号第 5 条第 2 項に基づいて禁止されるかどうかという問題を判断する上で重要ではないというように、規則 715/2007 号第 5 条第 1 項及び第 2 項に関連する同規制第 3 条第 10 号を解釈しなければならない。

(4) 「ディフィート・デバイス」が装着された車両の「契約適合性」

第 4 に、規則 715/2007 号第 5 条第 2 項によって使用が禁止される「ディフィート・デバイス」が装着された車両については、消費用動産売買指令 (1999/44/EC) 第 2 条に基づく「契約不適合」が認められる⁽¹⁸⁾。

(17) EuGH (Große Kammer), C-134/20.

(18) EuGH (Große Kammer), C-145/20.

4. 規則 715/2007 号の適用範囲にある自動車が、有効な EC 型式認証を有しており、したがってそれを路上で使用することができるものの、この規則の第 5 条第 2 項に基づき使用が禁止されるディフィート・デバイス⁽¹⁹⁾を装着している場合には、同種の物品につき普通であり、かつ、消費者が合理的に期待できる品質を有しないという趣旨で指令 1999/44 第 2 条第 2 項(d) を解釈しなければならない。

(5) 契約の解除——契約不適合の「軽微性」

第 5 に、たとえ消費者がディフィート・デバイスの存在とその作用を知っていたとしても当該車両を購入したであろうことが認められる場合でも、当該車両の契約不適合は「軽微」とはいえない⁽¹⁹⁾。

5. たとえ消費者が——この装置の存在とその作用を認識している場合に——この車両を購入したであろうと考えられる場合でも、規則 715/2007 号第 5 条第 2 項で使用が禁止されるディフィート・デバイスが装着された車両の契約不適合は「軽微」とはいえないというように、指令 1999/44 第 3 条第 6 項を解釈しなければならない。

2 判決の検討

上記の整理を踏まえて、EU 司法裁判所判決の検討を行う。

第 1 に、EU 司法裁判所（第 1 事件）は、一定の条件下（外気温 15～33℃、かつ、高度 1,000 m 以下）でしか排ガス制限値の遵守を確保しない装置（「サーマル・ウィンドウ」）が規則 715/2007 号により使用が禁止される「ディフィート・デバイス」に該当することをはじめて明らかにした点で重要な意義を有する。EU 司法裁判所は、2020 年の判決において、⁽²⁰⁾

(19) EuGH (Große Kammer), C-145/20.

(20) EuGH (Zweite Kammer), Urteil vom 17. 12. 2020 - C-693/18 (X/CLCV u. a.).

EC 型式認証手続の段階で「ディフオート・デバイス」を搭載していた車両について規則 715/2007 号に基づきその使用が禁止される旨の判断を示したが⁽²¹⁾、本判決は、一定条件のもとでのみ排ガス制限値の遵守を確保するシステム（サーマル・ウィンドウ）が「ディフオート・デバイス」に該当することを詳細な理由とともに示したうえで、2020 年判決と同旨の判断に至ることを明らかにした。

この判断が実務に与える影響は大きいと思われる。とりわけ、ドイツでは、ディフオート・デバイスが搭載された車両の適法な修補措置として「サーマル・ウィンドウ」の使用が許容されていたが、本判決により、このようなソフトウェア（サーマル・ウィンドウ）は原則として EU 規則上許容されないことが明らかとなった。したがって、今後は、サーマル・ウィンドウを使用した車両の追完（修補）も適法とは評価されないことになるものと思われる。その結果、車両の買主（消費者）は、追完（修補）が適切に行われていないことを理由に売買法上の他の救済手段（代金減額権、契約解除権又は損害賠償請求権）を行使することができると解される。

第 2 に、サーマル・ウィンドウ（ディフオート・デバイス）の使用が例外的に許容されるための要件を詳細に判示した点にも本判決（第 1 事件）の意義が認められる。EU 司法裁判所によると、規則 715/2007 号第 5 条第 2 項(a) の規定の趣旨から、当該装置の使用が例外的に許容されるのは、「当該装置を装備した車両の走行時に具体的な危険が生じるほど重大なリスクを回避するために専ら当該装置が必要であることが証明された」場合に限定される。EU 司法裁判所によれば、サーマル・ウィンドウ（ディフオート・デバイス）が組み込まれた車両は、通常、この要件を満たさない。

第 3 に、EU 司法裁判所（第 2 事件）は、サーマル・ウィンドウ（ディフオート・デバイス）が組み込まれた「時期」—— 製造時又は修理時—— は当該装置の違法性判断に影響を及ぼさないことを明らかにした。

(21) EuGH, Urteil vom 17. 12. 2020 - C-693/18 (X/CLCV u. a.).

同裁判所は、この結論を規則 715/2007 号の趣旨・目的から導いている。

第 4 に、EU 司法裁判所（第 3 事件）は、ディフィート・デバイスが組み込まれた車両には消費用動産売買指令（1999/44/EC）第 2 条に基づく「契約不適合」が認められることを明らかにした。また、この売買契約締結時に存するディフィート・デバイスは、売主による修補（ソフトウェアのアップデート）により本件車両に「サーマル・ウィンドウ」が装着されることとなった場合でも適法に除去されるものではないという。

最後に、EU 司法裁判所（第 3 事件）が消費者の契約解除権の行使を否定する「契約不適合の軽微性」の要件に関する判断を行ったことも注目される。同裁判所は、たとえ消費者がディフィート・デバイスの存在とその作用を知っていたとしても当該車両を購入したであろうことが認められる場合でも、当該車両の契約不適合は「軽微」であるとはいえないと判断した。同裁判所によれば、「軽微な契約不適合」とは、「契約不適合の重大性が軽微であること」を意味する。また、同裁判所によれば、消費用動産売買指令（1999/44/EC）は、より弱い契約当事者である消費者に売主の契約上の義務の不履行に対する包括的かつ効果的な保護を与えると同時に売主側の経済的事情も考慮することによって「消費者と売主との間の利益の公正なバランスを図る」ことを目的とするという。ここから、消費者が利用できる最も重要な救済手段としての「契約解除権」は、契約不適合が十分に重大である場合にのみ行使することができるという。なお、契約不適合が「十分に重大 (hinreichend erheblich (sufficient magnitude))」であることの意味が別途問題となりうるが、契約不適合の「重大性 (Erheblichkeit)」が充足される (hinreichend) 場合には消費者は契約を解除することができるという意味に解されよう。少なくとも EU 司法裁判所は契約不適合の重大性を狭く限定的に捉えているわけではないと考えられる。消費者の主観的事情が「契約不適合の軽微性」の判断に及ぼす影響を及ぼすかが問題となった事案で「軽微な契約不適合」（「契約不適合の重大性が軽微であること」）の意味内容について具体的に判示した点にも本判決の意義があるといえるだろう。

V むすびに代えて

2022年7月14日のEU司法裁判所（大法廷）は、①「サーマル・ウィンドウ」の「ディフィート・デバイス」該当性（第1事件）、②「ディフィート・デバイス」の例外的許容性（第1事件）、③「サーマル・ウィンドウ」の装着時期の問題（第2事件）、④「ディフィート・デバイス」を装着した車両の契約適合性（第3事件）、及び、⑤それが契約不適合と評価された場合の消費者の契約解除の可否（第3事件）を中心に、排ガス不正事件をめぐる問題の解決に大きく寄与する判断を示した。今後は、本判決を前提に、EU加盟国国内における排ガス不正事件の訴訟が進行することになる。加盟国裁判所における今後の訴訟の動向に注目したい。

【関連条文】

1. オーストリア一般民法典（ABGB）

【第879条】

(1) 法律上の禁止又は良俗に反する契約は、無効とする。

【第932条】

(1) 譲受人は、瑕疵を理由に、修補（欠落部分の修理又は補正）、物の交換、相当な対価の減額（代金減額）、契約の解除を求めることができる。

(4) 修補及び交換が不能なとき、又は譲渡人に過分の費用を生じさせるときは、譲受人は、代金の減額を求める権利、又は、瑕疵の程度が軽微でない限りで、契約の解消を求める権利を有する。譲渡人が修補若しくは交換を拒絶し、又は相当期間内にこれを行わない場合、これらの救済が譲受人に著しい不便をもたらす場合、又は、これらの救済が譲渡人の責めに帰すべき正当な理由から譲受人に期待することができない場合も、同様とする。

2. 規則 715/2007 号：小型乗用車及び商用車の排ガスに関する車両の型式認証（ユーロ 5 及びユーロ 6）、並びに、車両の修理及びメンテナンス情報へのアクセスに関する 2007 年 6 月 20 日の欧州議会及び理事会規則（EG）715/2007（ABI. L 171/1 vom 29. Juni 2007）

【第 1 条】（主たる内容）

(1) この規則は、乗用車（以下「自動車」という。）の型式認証及び汚染物質排出に関する交換のための汚染防止装置等の交換部品の型式認証について、共通の技術的規定を定めるものである。

【第 3 条】（定義）

この規則及びこの規則の実施措置において、次に掲げる用語の意味は次のとおりである。

(10) 「ディフィート・デバイス」とは、排出制御システムのいずれかの部分の機能を作動、変更、遅延又は停止させるために温度、車速、エンジン回転数（rpm）、トランスミッション・ギア、インテーク・マニホールドの真空度、その他のパラメータを感知し、これによって車両の通常走行の際に合理的に予想される条件下で排出制御システムの効果を低下させる構成部品をいう。

【第 4 条】（製造者の義務）

(1) 製造者は、販売、登録、又は欧州共同体で運転開始されるすべての新車が、この規則及びこの規則の実施措置に従って型式認証を受けていることを証明するものとする。また、製造者は、型式認証が必要となる欧州共同体内で販売又は運転開始されるすべての新規の交換用汚染防止装置が、本規則及び本規則実施措置に従って型式認証されていることを証明するものとする。

これらの義務は、付表 I 及び第 5 条に掲げる実施措置に定める規制値の遵守を含むものとする。

(2) 製造者は、製造の適合性、汚染防止装置の耐久性及び走行中の自動車

の適合性を確認するための型式認証手続が遵守されていることを確保するものとする。また、製造者が講じる技術的措置は、本規則に従い、通常の使用条件下における自動車の通常の耐用期間を通じて、テールパイプエミッション及び蒸発性排出量が効果的に制限されることを確保するものであることを要する。

【第5条】（要件とテスト）

(1) 製造者は、車両が通常の使用条件下で本規則及び本規則実施措置に適合するように排ガス挙動に影響を与える可能性のある構成部品が設計され、製造され、設置されるように車両を装備しなければならない。

(2) 排出制御システムの有効性を低下させるディフィート・デバイスの使用は、許されない。ただし、次に掲げる場合は、この限りでない。

(a) その装置が、エンジンを損傷又は事故から守り、かつ、車両の安全な運転を確保するために必要であること。

(b) その装置が、エンジンを始動するのに必要な時間以上作動しないこと。

[又は]

(c) その条件が、蒸発排出量及び平均的なテールパイプエミッションを検査するための手続に基本的に含まれること。

3. 規則 692/2008 号：小型乗用車及び商用車の排ガスに関する車両の型式認証（ユーロ 5 及びユーロ 6）、並びに、車両の修理及びメンテナンス情報へのアクセスに関する欧州議会及び理事会規則（EC）715/2007 号の実施及び改正に関する 2008 年 7 月 18 日の欧州委員会規則（EC）692/2008 号

【第2条】（定義）

この規則において、次の各号に掲げる用語の意味は次のとおりである。

(18) OBD システム [On-Board-Diagnosesystem] における「排出ガス制御システム」とは、電子エンジン制御、及び、その制御装置に入力信号を

送信し、又はそこから出力信号を受信する排気システム若しくは蒸発システムのあらゆる排出ガス関連部品をいう。

【第 3 条】（型式認証の要件）

(9) 付表 VIII に定める低温での排ガス測定のための 6 型試験は、ディーゼル車には適用しない。ただし、型式認証を申請する際に、製造業者は、6 型試験に記載されているように、 -7 [°C] でのコールドスタートの後、400 秒以内に「窒素酸化物 (NOx)」後処理装置が適切に作動するために十分に高い温度に達することを認証機関に証明するものとする。さらに、製造者は、低温時の機能を含む排ガス再循環システム (EGR) の動作に関する情報を認証機関に提供するものとする。この情報は、排出量への影響についての記述を含むものとする。提供された情報によって、後処理装置が指定時間内に適切に機能するために十分な高温に実際に達することが適切に証明されない場合には、認証機関は型式認証を与えないものとする。

【第 10 条】（排ガス削減装置）

(1) 製造者は、規則 (EG) 715/2007 号に基づく EG 型式認証を受けた車両に組み込まれる交換用排ガス削減装置が、EG 型式認証に関するこの規則の第 12 条、第 13 条及び付表 XIII に従って、指令 2007/46/EG [乗用車及びトレーラー、並びに、システム、部品及びその乗用車の個別の技術ユニットに関する枠組みを確立するための 2007 年 9 月 5 日の欧州議会及び理事会の] 指令 2007/46/EG (枠組み指令) (ABl. 2007, L 263, S. 1) 第 10 条第 2 項の意味での個別の技術ユニットとして使われることを確保するものとする。

触媒コンバーター及び微粒子フィルターは、本規則の目的に照らし、排ガス削減装置とみなす。

付表 I (EG 型式認証に関する行政規定)

【第 3.3 項】（排出ガス削減装置の耐久性に関する型式認証の拡大[タイプ

5 試験]

3.3.1. 型式認証は、エンジン又は排出ガス削減システムの以下のパラメータが同一であるか、又は指定された許容範囲内の値を有する他のタイプの自動車に拡大することができる。

3.3.1.1. 自動車

3.3.1.2. エンジン

3.3.1.3. 排出ガス削減システムのパラメータ

a) 触媒コンバーター及び微粒子フィルター：

触媒コンバーター、フィルター及び要素の数

触媒コンバーター及びフィルターのサイズ（モノリスの体積 ±10%）

触媒活性の種類（酸化触媒、三元触媒、リーン NO_x トラップ、SCR、リーン NO_x 触媒、その他）

貴金属の負荷（同一又はそれ以上）

貴金属の種類及び比率（±15%）

基材（構造及び材質）

セル密度

触媒コンバーター又はフィルターの入口で 50K を超えない温度変化。
この温度変化は安定した条件下で 120km/h かつタイプ 1 試験の荷重設定で確認されること。

b) 空気注入の有無：

あり/なし

タイプ（パルサー、エアポンプ、その他）

c) EGR[排気ガス再循環]

あり/なし

種類（冷却又は非冷却、アクティブ又はパッシブ制御、高圧又は低圧）

4. 消費動産売買及び関連する保証の一定の側面に関する 1999 年 5 月 25 日の欧州議会及び理事会指令 1999/44/EC

【第 2 条】（契約適合性）

1. 売主は、売買契約に適合した物品を引き渡さなければならない。
2. 消費動産は、次に掲げる内容に該当する場合には、契約適合的であると推定される。
 - (a) 売主が与えた使用説明書に適合し、売主が見本又はモデルとして示した物品の品質を備えている場合
 - (b) 消費者が求め、消費者が売買契約締結時に売主に知らせ、かつ売主が承諾した特定の目的に適合する場合
 - (c) 同種の物品の通常の使用目的に適合する場合
 - (d) 同種の物品につき通常であり、消費者が当該物品の性質に鑑み、売主、製造者又はその代理人が行った物品の特定の性質、特に広告又はラベル表示を顧慮して、合理的に期待することができる品質及び適性を有する場合
3. 消費者が、契約締結時点に契約違反を知っていたとき、若しくは合理的に見て知らないことが許されなかったとき、又は不適合が消費者の提供した材料に起因するときは、この条における不適合はないとみなされる。
4. 売主は、次に掲げる内容を証明するときは、第 2 条(d) に定める公の言明に拘束されないものとする。
 - 一 売主が、当該言明を知らず又は合理的に見て知ることができなかったこと。
 - 一 契約締結時に、当該言明が訂正されていたこと。
 - 一 消費動産の購入の決定が当該表示により影響を受けなかったこと。
5. 消費動産の不適切な取付けに起因する不適合は、取付けが消費動産売買契約の内容となり、当該物品が売主により又は売主の責任の下で取り付けられたときは、契約不適合とみなされるものとする。消費者による取付けが予定された当該製品が消費者により取り付けられ、

かつ、不適切な取付けが取付説明書の不備による時も、同様とする。

【第3条】（消費者の権利）

1. 売主は、物品の引渡時に存する不適合につき、消費者に対して責任を負うものとする。
2. 消費者は、不適合がある場合において、第3項に基づき、修補又は取替えにより無償で当該物品を適合的な状態にする権利を有し、若しくは、第5項及び第6項に基づき、当該物品に関して代金を相当額に減額する権利又は契約を解除する権利を有するものとする。
3. 第1に、消費者は、売主に対し、不能又は過分でない限り、無償で、当該物品の修補又は取替えを求めることができる。

ある救済が、次に定める事情を考慮したときに、他の救済と比べて、売主に不合理な費用を課すときは、その救済は過分とみなされるものとする。

- 不適合がなければ当該物品が有するであろう価値
- 不適合の重大性
- 消費者に重大な不利益を課すことなく他の救済を行うことができるかどうか

修補又は取替えは、物品の性質及び消費者が当該物品につき要求する目的を考慮に入れて、消費者に重大な不利益を課することなく行われるものとする。

4. 第2項及び前項に定める「無償」とは、物品を適合的な状態にするために必要な費用、特に送付費、労務費及び材料費を負担する必要がないことをいう。
5. 消費者は、次に掲げる内容に該当するときは、代金の相当な減額又は契約の解除を請求することができる。
 - 消費者が修補又は取替えをする権利を有しないとき
 - 売主が相当期間内に救済を行わないとき
 - 売主が消費者に重大な不利益を課することなく救済を行わないとき

6. 消費者は、不適合が軽微なときは、契約解除権を有しない。

* 本研究は JSPS 科研費 JP20K13378, JP21H00670 の助成を受けたものである。