



## Határozatok Tára

A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (nagytanács)

2023. március 21.\*

„Előzetes döntéshozatal – Jogszabályok közelítése – Gépjárművek típusjóváahagyása – 2007/46/EK irányelv – A 18. cikk (1) bekezdése – A 26. cikk (1) bekezdése – 46. cikk – 715/2007/EK rendelet – Az 5. cikk (2) bekezdése – Gépjárművek – Dízelmotor – Szennyezőanyag-kibocsátás – Kipufogógáz-visszavezető szelep (EGR-szelep) – A nitrogén-oxid-kibocsátás (NO<sub>x</sub>-kibocsátás) csökkentésének »hőmérsékleti tartomány« általi korlátozása – Hatástalanító berendezés – A tiltott hatástalanító berendezéssel ellátott jármű magánszemély vevője érdekeinek védelme – A jármű gyártójával szembeni, jogellenes károkozásért fennálló felelősségen alapuló kártérítési igény – A kártérítés kiszámításának módja – A tényleges érvényesülés elve – EUMSZ 267. cikk– Elfogadhatóság – Egyesbíró által a Bírósághoz való előterjesztés”

A C-100/21. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Landgericht Ravensburg (ravensburgi regionális bíróság, Németország) a Bírósághoz 2021. február 17-én érkezett, 2021. február 12-i határozatával terjesztett elő a

**QB**

és

a **Mercedes-Benz Group AG**, korábban Daimler AG

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (nagytanács),

tagjai: K. Lenaerts elnök, L. Bay Larsen elnökhelyettes, A. Arabadjiev, A. Prechal, K. Jürimäe és P. G. Xuereb (előadó) tanácselnökök, M. Ilešič, N. Piçarra, I. Jarukaitis, A. Kumin, N. Jääskinen, N. Wahl, I. Ziemele, Csehi Z. és O. Spineanu-Matei bírák,

főtanácsnok: A. Rantos,

hivatalvezető: M. Krausenböck tanácsos,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2022. március 8-i tárgyalásra,

\* Az eljárás nyelve: német.

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

- QB képviselőiben P. Franz, N. Gellert, R. Ghaffari, R. Klinger, K. Meiser és A. Pacura Rechtsanwälte,
- a Mercedes-Benz Group AG képviselőiben M. Ruttloff, U. Soltész, E. Wagner és N. Wimmer Rechtsanwälte,
- a német kormány képviselőiben J. Möller és D. Klebs, meghatalmazotti minőségben,
- az Európai Bizottság képviselőiben M. Huttunen, M. Noll-Ehlers és Talabér-Ritz K., meghatalmazotti minőségben,

a főtanácsnok indítványának a 2022. június 2-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,  
meghozta a következő

### Ítéletet

- 1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem a 2009. május 7-i 385/2009/EK bizottsági rendelettel (HL 2009. L 118., 13. o.) módosított, a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról (keretirányelv) szóló, 2007. szeptember 5-i 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL 2007. L 263., 1. o.) (a továbbiakban: keretirányelv) 18. cikke (1) bekezdésének, 26. cikke (1) bekezdésének és 46. cikkének a könnyű személygépkocsik és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információkhoz való hozzáférésről szóló, 2007. június 20-i 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2007. L 171., 1. o.) 5. cikkének (2) bekezdésével, valamint az EUMSZ 267. cikk második bekezdésével összefüggésben történő értelmezésére vonatkozik.
- 2 E kérelmet a QB és a Mercedes-Benz Group AG (korábban Daimler AG) gépjárműgyártó között folyamatban lévő jogvita keretében terjesztették elő, amelynek tárgya QB kártérítési követelése, valamint a neki amiatt esetlegesen járó kártérítés összegének kiszámítása, hogy a jármű szennyező gázainak újrahasznosítását a külső hőmérséklet függvényében csökkentő, az uniós jogból eredő követelményeknek meg nem felelő szoftverrel ellátott dízelmotoros járművet vásárolt meg.

### Jogi háttér

#### *Az uniós jog*

#### *A keretirányelv*

- 3 A keretirányelvet 2020. szeptember 1-jei hatállyal hatályon kívül helyezte a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművekhez használt különböző rendszerek, alkatrészek és önálló műszaki egységek jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről, a 715/2007 és az 595/2009/EK rendelet módosításáról, valamint a 2007/46 irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2018. május 30-i

(EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2018. L 151., 1. o.). Az alapügy tényállásának időpontjára tekintettel azonban ez az irányelv továbbra is alkalmazandó az alapeljárásra.

4 E keretirányelv (3) preambulumbekkezdése szerint:

„A rendszerekre, alkatrészekre, 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.”

5 Ugyanezen keretirányelv 1. cikke az alábbiakat mondta ki:

„Ez az irányelv egy olyan harmonizált keretet hoz létre, amely a hatálya alá tartozó valamennyi új járműnek, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek 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.”

6 E keretirányelv 3. cikkének 5. és 36. pontja a következőképpen rendelkezett:

„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 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 irányelvvvel összhangban jóváhagyott típusorozathoz tartozó jármű megfelel valamennyi szabályozási aktusnak a gyártása idején”.

7 E keretirányelv 4. cikkének szövege a következő volt:

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

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

(3) A tagállamok csak azon járműveket, rendszereket, alkatrészeket és önálló műszaki egységeket veszik nyilvántartásba, illetve csak azok értékesítését vagy forgalomba helyezését engedélyezik, amelyek megfelelnek ezen irányelv követelményeinek.

[...]

8 E keretirányelv 8. cikkének (6) bekezdése a következőket mondta ki:

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

9 Ugyanezen keretirányelv 13. cikkének (1) bekezdése szerint:

„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.”

10 E keretirányelv 18. cikkének (1) bekezdése a következőképpen rendelkezett:

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

[...]

11 E keretirányelv 26. cikkének (1) bekezdése a következőképpen szólt:

„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.

[...]

12 E keretirányelv 30. cikkének (1) bekezdése a következőket mondta ki:

„Ha az a tagállam, amely az EK-típusjóváhagyást megadta, megállapítja, hogy azok az új járművek, rendszerek, alkatrészek vagy önálló műszaki egységek, amelyek megfeleléségi nyilatkozattal vagy jóváhagyási jellel vannak ellátva, nem felelnek meg az általa jóváhagyott típusnak, akkor megteszi a szükséges intézkedéseket, beleértve, szükség esetén, a típusjóváhagyás visszavonását is, annak biztosítására, hogy a legyártott járművek, rendszerek, alkatrészek vagy önálló műszaki egységek adott esetben megfeleljenek a jóváhagyott típusnak. Az adott tagállam jóváhagyó hatósága a megtett intézkedésekről értesíti a többi tagállam jóváhagyó hatóságait.”

13 Ugyanezen keretirányelv 46. cikke előírta:

„A tagállamok megállapítják az ezen irányelv rendelkezései és különösen a 31. cikkben szereplő vagy a 31. cikkből adódó tilalmak, valamint a IV. melléklet I. részében felsorolt szabályozási aktusok megszegése esetén alkalmazandó szankciókat, és megtesznek minden szükséges intézkedést végrehajtásuk biztosítására. A megállapított szankcióknak hatékonyak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lenniük. A tagállamok e rendelkezésekről 2009. április 29. előtt tájékoztatják a [z Európai] Bizottságot, és haladéktalanul közlik a Bizottsággal azok későbbi módosításait is.”

- 14 E keretirányelv IX. melléklete az EK-megfelelőségi nyilatkozat tartalmát írta le. E melléklet 0. pontja kimondta:

„A megfelelési nyilatkozat a jármű gyártója által a vásárlónak annak biztosítása érdekében tett nyilatkozatot jelent, hogy az általa [helyesen: az utóbbi által] vásárolt jármű a gyártása időpontjában megfelel az Európai Unió hatályos jogszabályainak.

A megfelelési nyilatkozat azt a célt is szolgálja, hogy lehetővé tegye a tagállami illetékes hatóságok számára a járművek nyilvántartásba vételét anélkül, hogy a kérelmező számára kiegészítő műszaki dokumentáció benyújtását kellene előírniuk.

[...]”

*A 715/2007 rendelet*

- 15 A 715/2007 rendelet (1), (5), (6) és (17) preambulumbekzdése szerint:

« (1) [...] A gépjárművek kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyására vonatkozó műszaki követelményeket [...] harmonizálni kell a tagállamonként eltérő követelmények elkerülése érdekében, valamint hogy biztosított legyen a környezet magas szintű védelme.

[...]

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

(6) Különösen a dízelmeghajtású gépjárművek nitrogénoxid[NO<sub>x</sub>]-kibocsátását kell jelentősen csökkenteni a levegőminőség javítása és a szennyezési határértékek betartása érdekében. [...]

[...]

(17) Szabványosítani kell a járművek üzemanyag-fogyasztásának és szén-dioxid kibocsátásának mérési módszerét, hogy a tagállamok közötti kereskedelmet technikai akadályok ne gátolhassák. Azt is biztosítani kell továbbá, hogy a vásárlók és fogyasztók tájékoztatása objektív és pontos legyen.”

- 16 E rendelet 1. cikkének (1) bekezdése így rendelkezik:

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

- 17 E rendelet 3. cikkének 10. pontja ekképp rendelkezik:

„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 ésszerűen várható feltételek mellett csökkenti a kibocsátást szabályozó rendszer hatásfokát”.

18 Ugyanezen rendelet 4. cikkének (1)–(3) bekezdése kimondja:

„(1) A gyártók kötelesek bizonyítani, hogy minden új jármű, amelyet a Közösségben értékesítenek, regisztrálnak vagy üzembe helyeznek, az e rendeletben és annak végrehajtási intézkedéseiben foglaltaknak megfelelően típusjóváhagyással rendelkeznek. A gyártóknak azt is bizonyítaniuk kell, hogy a Közösségben értékesített vagy üzembe helyezett minden típusjóváhagyást igénylő új kibocsátáscsökkentő pótberendezés az e rendeletben és annak végrehajtási intézkedéseiben foglaltaknak megfelelően típusjóváhagyással rendelkezik.

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

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

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

[...]

(3) A gyártóknak egy, a vásárlás időpontjában a jármű vásárlójának átadandó dokumentumban meg kell határozniuk a széndioxid-kibocsátásra és az üzemanyag-fogyasztásra vonatkozó számadatokat.”

19 A 715/2007 rendelet 5. cikke (1) és (2) bekezdésének szövege a következő:

„(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 [helyesen: károsodás] vagy baleset elleni védelme és a jármű biztonságos üzemeltetése szempontjából indokolt;

[...]”

20 E rendelet 13. cikke szerint:

„(1) A tagállamoknak meg kell határozniuk az e rendelet rendelkezéseinek gyártók általi megsértése esetén alkalmazandó szankciókra vonatkozó rendelkezéseket, és meg kell hozniuk a szükséges intézkedéseket azok végrehajtásának biztosítására. Az előírt szankcióknak hatásosnak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lenniük. [...]

(2) A szankcióval járó jogsértések típusai a következők [helyesen: különösen a következők]:

[...]

d) hibás berendezések [helyesen: hatástalanító berendezések] alkalmazása;

[...]”

### ***A német jog***

21 A Bürgerliches Gesetzbuch (polgári törvénykönyv, a továbbiakban: BGB) 823. §-a előírja:

„(1) Aki szándékosan vagy gondatlanságból jogellenesen megsérti más életét, testi épségét, egészségét, szabadságát, tulajdonát vagy bármely más jogát, köteles az ebből eredő kárt megtéríteni.

(2) Ugyanez a kötelezettség terhel minden olyan személyt, aki megsérti a másik személy védelmét szolgáló törvényt. Ha a törvényben foglaltak szerint a törvény vétlenül is megsérthető, a kártérítési kötelezettség kizárólag vétkesség esetén áll fenn.”

22 A Zivilprozessordnung (polgári perrendtartás, a továbbiakban: ZPO) 348. §-a a következőképpen rendelkezik:

„(1) A polgári tanács tagjainak egyike mint egyesbíró útján határoz. [...]

[...]

(3) Az egyesbíró a jogvitát az átvétel tárgyában való határozathozatal érdekében a polgári tanács elé utalja, amennyiben:

1. az ügy különös ténybeli vagy jogi nehézségeket vet fel;

2. az ügy elvi jelentőségű, vagy

3. a felek egybehangzóan ezt kérik.

A tanács az első mondat 1. vagy 2. pontjában előírt feltételek teljesülése esetén átveszi az ügyet. A tanács erről végzéssel határoz. Az egyesbíróhoz történő ismételt áttétel kizárt.

[...]”

## Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

- 23 2014. március 20-án QB az Auto Y GmbH-től 29 999 EUR-ért vásárolt egy Mercedes-Benz márkájú, C 220 CDI típusú, Euro 5 dízelmotorral felszerelt, 28 591 km futásteljesítményű, használt gépjárművet. A Daimler gépjárműautógyártó által forgalomba hozott e járművet 2013. március 15-én vették először nyilvántartásba.
- 24 Ez a jármű olyan motorprogramozó szoftverrel lett ellátva, amely csökkenti a kipufogógáz-visszavezetés mértékét, ha a külső hőmérséklet egy bizonyos küszöbérték alatt van, ami megnövekedett NO<sub>x</sub>-kibocsátást eredményez. Ez a visszavezetés tehát csak akkor hatékony teljes mértékben, ha a külső hőmérséklet nem esik e küszöbérték (a továbbiakban: hőmérsékleti tartomány) alá. E tekintetben az alapeljárás felei között vita tárgyát képezi, hogy pontosan milyen külső hőmérséklet alatt és milyen mértékben csökken ez a visszavezetési arány.
- 25 QB keresetet indított a kérdést előterjesztő bíróság, a Landgericht Ravensburg (ravensburgi regionális bíróság, Németország) előtt azon kár megtérítése iránt, amelyet a Mercedes-Benz Group a szóban forgó gépjárműnek a 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdése értelmében vett tiltott hatástalanító berendezéssel való ellátásával okozott neki.
- 26 Így e bíróság előtt az alapeljárás felei megvitatták azt a kérdést, hogy a szóban forgó jármű rendelkezik-e ilyen jogellenes eszközökkel, QB esetleges kártérítéshez való jogának terjedelmét, valamint a QB által e jármű használatából származó előnyöknek a javítás összegébe való esetleges beszámítását.
- 27 A kérdést előterjesztő bíróság úgy véli, hogy a hőmérsékleti tartomány a 715/2007 rendelet 3. cikkének 10. pontja és 5. cikkének (2) bekezdése értelmében vett tiltott hatástalanító berendezésnek minősül. Valójában a szóban forgó jármű kipufogógázainak újrafeldolgozási sebessége és következésképpen a kibocsátáscsökkentő rendszer hatékonysága már 0 Celsius-fok feletti külső hőmérsékleten is csökkenne, holott ez a hőmérséklet az e 3. cikk 10. pontja értelmében vett, „a jármű rendes üzemeltetése és használata során ésszerűen várható feltételek” részét képezi.
- 28 E bíróság úgy véli továbbá, hogy *prima facie* a 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdésének a) pontjában írt kivétel nem alkalmazható az alapjogvitára, mivel kizárólag a jármű vezetése során bekövetkező konkrét veszélyhelyzetet előidéző károsodás közvetlen kockázata igazolhatja a hatástalanító berendezés használatát (2020. december 17-i CLCV és társai [Dízelmotoron elhelyezett hatástalanító berendezés] ítélet, C-693/18, EU:C:2020:1040, 114. pont). Márpedig a kérdést előterjesztő bíróság kétli, hogy az olyan hőmérsékleti tartomány, amelynek célja a lerakódások motorban történő kialakulásának megakadályozása, és így módon az elhasználódás megelőzése, megfelel e kivétel szigorú alkalmazási feltételeinek.
- 29 A kérdést előterjesztő bíróság szerint QB-nek a BGB 823. §-ának (2) bekezdése alapján, amely csak egyszerű gondatlanságot követel meg, el lehet ismerni a kártérítéshez való jogát. Mindazonáltal ez a rendelkezés feltételezi egy mások védelmét szolgáló törvény megsértését, ami a Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság, Németország) ítélkezési gyakorlata szerint azt jelenti, hogy e törvény célja egy magánszemélynek vagy személyek csoportjának valamely meghatározott jogi érdek sérelmével szembeni védelme. E tekintetben elegendő, ha e törvényt azzal a céllal fogadták el, hogy magánszemély vagy személyek csoportja számára jogi védelmet biztosítsanak, még akkor is, ha az elsődlegesen a közérdek védelmére irányul. E rendelkezés továbbá azt is feltételezi, hogy az a veszély, amellyel szemben az említett törvény védelmet nyújt,



- konkrét kár formájában testesülhet meg, és hogy a konkrétan károsult személy vagy személyek a szóban forgó törvény személyi hatálya alá tartoznak. Következésképpen a kérdést előterjesztő bíróság arra keresi a választ, hogy a keretirányelv 18. cikkének (1) bekezdése, 26. cikkének (1) bekezdése és 46. cikke, valamint a 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdése a közérdek védelmén kívül célozza-e az uniós jognak nem megfelelő jármű magánszemély vevője érdekeinek védelmét is, különösen, ha e jármű az utóbbi rendelkezés értelmében vett tiltott hatástalanító berendezéssel van ellátva.
- 30 E kérdéseket illetően a német ítélkezési gyakorlatban és jogirodalomban különféle értelmezések léteznek. A Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság) úgy véli, hogy a járművekre vonatkozó műszaki követelmények harmonizálása érdekében elfogadott uniós jogi aktusok elsősorban a közúti közlekedésbiztonság, valamint az egészség- és környezetvédelem magas szintjét célozzák. A 715/2007 rendelet 5. cikkének nem célja a jármű magánszemély vevője gazdasági önrendelkezéshez való jogának védelme sem.
- 31 Ezzel szemben több regionális bíróság úgy véli, hogy a keretirányelv 18. cikke (1) bekezdésének, 26. cikke (1) bekezdésének és 46. cikkének, valamint a 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdésének célja a jármű vevőjének egyéni védelme is. A megfelelőségi nyilatkozat egyik célja ugyanis a keretirányelv IX. mellékletének megfelelően az, hogy a jármű gyártója biztosítsa e jármű vevője számára, hogy a jármű gyártása időpontjában megfelel az Unióban alkalmazandó jogszabályi rendelkezéseknek. E tanúsítvány célja továbbá a közigazgatási nyilvántartásba vételi eljárás és az áruk Unión belüli szabad mozgásának megkönnyítése.
- 32 Abban az esetben, ha úgy tekinthető, hogy a jelen ítélet 29. pontjában említett rendelkezések csak általános jogi érdekeket védenek, és nem a vevők magánérdekeit, a kérdést előterjesztő bíróság arra is keresi a választ, hogy a tényleges érvényesülés elve megkövetelheti-e, hogy a járműgyártó által a 715/2007 rendelet 5. cikke értelmében vett tiltott hatástalanító berendezéssel ellátott gépjárművek forgalomba hozatala során elkövetett minden szándékos vagy gondatlan hibát szankcionáljon az érintett vevőnek a jogellenes károkozásért fennálló felelősségen alapuló kártérítési igénye.
- 33 E tekintetben a Landgericht Stuttgart (stuttgarti regionális bíróság, Németország) szerint a BGB 823. §-a (2) bekezdésének alkalmazhatósága azon a tényen alapul, hogy az uniós jog hatékony alkalmazása érdekében polgári jogi szankciókkal kell ellátni a vonatkozó uniós jogi rendelkezéseket.
- 34 Abban az esetben, ha QB-t a BGB 823. §-ának (2) bekezdése alapján megilleti a kártérítéshez való jog, a kérdést előterjesztő bíróság arra keresi a választ, hogy a jelen ügyben alkalmazandó uniós jogi rendelkezések gyakorlati érvényesülésének biztosítása érdekében szükséges-e, hogy a szóban forgó gépjármű használatából származó előnyöket ne vagy csak korlátozott mértékben számítsák be a kártérítési követelésbe. Az ítélkezési gyakorlatban és a német jogirodalomban eltérő álláspontok léteznek e kérdéssel, valamint arról a befolyásról, amelyet a jogalap nélküli gazdagodás tilalma gyakorolhat az ilyen beszámításra.
- 35 E tekintetben a Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság) úgy véli egyrészt, hogy tekintettel a jogalap nélküli gazdagodásnak a német kártérítési jogban előírt tilalmára, a károsult nem kerülhet kedvezőbb helyzetbe, mint amilyenben a kárt okozó esemény hiányában lenne, másrészt pedig, hogy a kártérítési követelésbe kizárólag az ezen eseményhez kapcsolódó

nyereséget kell beszámítani, a károkozó aránytalan mentesítése nélkül. Ezzel szemben több regionális bíróság úgy véli, hogy a tiltott hatástalanító berendezéssel ellátott jármű használatából származó előnyök beszámíthatók a kártérítési követelésbe.

- 36 Végül a kérdést előterjesztő bíróság, amely az alapügyben egyesbíróként jár el, megállapítja, hogy a ZPO 348. §-a (3) bekezdése első mondatának 1. és 2. pontja alapján az eredetileg eljáró egyesbíró köteles az ügyet a polgári tanács elé utalni annak érdekében, hogy e tanács folytassa le az eljárást, ha az ügy sajátos ténybeli vagy jogi nehézségekkel jár, vagy elvi jelentőségű. E tekintetben az egyesbíró nem rendelkezik mérlegelési jogkörrel. Közelebbről, a Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság) ítélkezési gyakorlatából az következik, hogy amennyiben egyesbíró anélkül fordul előzetes döntéshozatal iránti kérelemmel a Bírósághoz, hogy a jogvitát előzetes döntéshozatal céljából a polgári tanács elé utalta volna, ez a bíróság megsérti a törvényes bírónak a Grundgesetz (alaptörvény) 101. cikke (1) bekezdésének második mondatában előírt alkotmányos elvét.
- 37 Márpedig a kérdést előterjesztő bíróság azon a véleményen van, hogy az EUMSZ 267. cikk második bekezdésével ellentétes az ilyen, a polgári tanács elé utalásra vonatkozó kötelezettség. Kétségtelen, hogy a Bíróság a 2018. december 13-i Rittinger és társai ítéletében (C-492/17, EU:C:2018:1019) kimondta, hogy az egyesbíró által előterjesztett előzetes döntéshozatal iránti kérelem uniós jogi szempontból elfogadható, függetlenül attól, hogy tiszteletben tartották-e a nemzeti eljárási szabályokat, vagy sem. A Bíróság azonban nem vizsgálta meg azt a kérdést, hogy e 267. cikk második bekezdésével ellentétes-e az ilyen kérelem benyújtásának lehetőségét korlátozó nemzeti rendelkezés.
- 38 E körülmények között a Landgericht Ravensburg (ravensburgi regionális bíróság) úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:

„1) A [keretirányelvnek] a [715/2007 rendelet] 5. cikkének (2) bekezdésével összefüggésben értelmezett 18. cikke (1) bekezdésének, 26. cikke (1) bekezdésének és 46. cikkének az is célja-e, hogy a gépjárművek vevőinek érdekeit védje?

Amennyiben igen:

2) Az ilyen érdekek közé tartozik-e a jármű vevőjének ahhoz fűződő érdeke, hogy ne vásároljon olyan járművet, amely nem felel meg az uniós jogi előírásoknak, így különösen, hogy ne vásároljon olyan járművet, amely a [715/2007 rendelet] 5. cikkének (2) bekezdése szerinti tiltott hatástalanító berendezéssel rendelkezik?

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első kérdésre adandó nemleges válasz esetén:

3) Összeegyeztethetetlen-e az uniós joggal, ha egy vevő, aki valamely gyártó által a [715/2007 rendelet] 5. cikkének (2) bekezdése szerinti tiltott hatástalanító berendezéssel forgalomba hozott járművet vásárolt, a jármű gyártójával szemben a kára megtérítésére irányuló, jogellenes károkozáson alapuló polgári jogi követeléseket, így különösen a jármű átadása és átruházása ellenében a járműért fizetett vételár megtérítésére irányuló követelést is csak kivételesen, akkor érvényesíthet, ha a jármű gyártója szándékosan és a jóerkölcsbe ütköző módon járt el?

Amennyiben igen:

- 4) Megköveteli-e az uniós jog, hogy a jármű vevője a jármű gyártójának a [715/2007 rendelet] 5. cikkének (2) bekezdése szerinti tiltott hatástalanító berendezéssel ellátott jármű forgalomba hozatalával összefüggő bármely vétkes (gondatlan vagy szándékos) magatartása esetén jogellenes károkozáson alapuló polgári jogi megtérítési követelést támaszthasson a jármű gyártójával szemben?

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első négy kérdésre adott választól függetlenül:

- 5) Összeegyeztethetetlen-e az uniós joggal, ha a nemzeti jogban a jármű vevőjének túrnie kell a jármű tényleges használatából származó előnyök beszámítását, ha a gyártótól jogellenes károkozás miatti kártérítés útján a [715/2007 rendelet] 5. cikkének (2) bekezdése szerinti tiltott hatástalanító berendezéssel forgalomba hozott jármű átadása és átruházása ellenében a jármű vételárának megtérítését követeli?

Amennyiben nem:

- 6) Összeegyeztethetetlen-e az uniós joggal, ha a használatból származó ezen előny a teljes vételáron alapul, anélkül, hogy a járműnek a tiltott hatástalanító berendezéssel való ellátásból eredő értékcsökkenése miatt, és/vagy az uniós jognak nem megfelelő jármű vevő által nem kívánt használatára tekintettel levonást eszközölnének?

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első hat kérdésre adott választól függetlenül:

- 7) Összeegyeztethetetlen-e a nemzeti bíróságoknak az EUMSZ 267. cikk második bekezdése szerinti, előzetes döntéshozatal iránti kérelem előterjesztésére való jogosultságával, és alkalmazhatatlan-e előzetes döntéshozatalra utaló végzések meghozatalára a [ZPO] 348. §-ának (3) bekezdése annyiban, amennyiben e rendelkezés előzetes döntéshozatalra utaló végzéseknek az EUMSZ 267. cikk második bekezdése alapján történő meghozatalára is vonatkozik?”

### **Az eljárás szóbeli szakaszának újbóli megnyitása iránti kérelemről**

- 39) A főtanácsnok indítványának ismertetését követően a német kormány és a Mercedes-Benz Group a Bíróság Hivatalához 2022. július 11-én, illetve 14-én benyújtott beadványában azt kérte, hogy a Bíróság eljárási szabályzatának 83. cikke alapján rendeljék el az eljárás szóbeli szakaszának újbóli megnyitását.
- 40) Kérelmének alátámasztására a Mercedes-Benz Group lényegében azt állítja, hogy a főtanácsnok az indítványának 49. pontjában tévesen állapította meg, hogy a környezetvédelemmel kapcsolatos uniós jogi rendelkezéseket a megállapított határértékeket meghaladó szennyező gázok kibocsátása folytán sértő gépjármű birtoklása nem vagyoni kárt okoz e vevőknek. Az esetleges nem vagyoni kár fennállására ugyanis a nemzeti bíróság nem hivatkozott, és azt a felek nem vitatták meg.

- 41 Kérelmében a német kormány lényegében arra hivatkozik, hogy egyrészt a főtanácsnok indítványa olyan új elemeken alapul, amelyeket a felek még nem vitattak meg, amennyiben azok a keretirányelv IX. mellékletére és annak 0. pontjára hivatkoznak. Másrészt ez a kormány vitatja e 0. pont érvényességét.
- 42 Egyébiránt e kormány rámutat arra, hogy nem ért egyet a főtanácsnok indítványával, mivel az figyelmen kívül hagyja a keretirányelv és 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.) között fennálló kapcsolatot. Egyrészt összeegyeztethetetlen lenne ez utóbbi irányelv általános rendszerével, ha egyszerű vétkességen alapuló kártérítéshez való jogot biztosítanának a fogyasztó számára. Másrészt a keretirányelv értelmében vett megfelelési nyilatkozat nem tekinthető egyenértékűnek a gyártói garanciával.
- 43 E tekintetben emlékeztetni kell egyrészt arra, hogy az Európai Unió Bíróságának alapokmánya és eljárási szabályzata nem teszi lehetővé az ezen alapokmány 23. cikke szerinti érdekeltek számára, hogy a főtanácsnoki indítványra válaszként észrevételeket tegyenek (2021. november 16-i Prokuratura Rejonowa w Mińsku Mazowieckim és társai ítélet, C-748/19–C-754/19, EU:C:2021:931, 30. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 44 Másrészt az EUMSZ 252. cikk második bekezdése szerint a főtanácsnok teljesen pártatlanul és függetlenül eljárva, nyilvános tárgyaláson indokolással ellátott indítványt terjeszt elő azokban az ügyekben, amelyek esetében az Európai Unió Bíróságának alapokmánya szerint a főtanácsnok részvételére van szükség. A Bíróságot nem köti sem ezen indítvány végkövetkeztetése, sem pedig az az indokolás, amellyel a főtanácsnok e végkövetkeztetéshez eljut. Következésképpen – függetlenül attól, hogy milyen kérdéseket vizsgál a főtanácsnok az indítványban – az, hogy az érintett fél nem ért egyet a főtanácsnok indítványával, önmagában nem indokolhatja az eljárás szóbeli szakaszának újbóli megnyitását (2021. november 16-i Prokuratura Rejonowa w Mińsku Mazowieckim és társai ítélet, C-748/19–C-754/19, EU:C:2021:931, 31. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 45 Kétségtelen, hogy az eljárási szabályzat 83. cikke alapján a Bíróság a főtanácsnok meghallgatását követően bármikor elrendelheti az eljárás szóbeli szakaszának újbóli megnyitását, különösen, ha úgy ítéli meg, hogy az ügy körülményei nincsenek kellően feltárva, vagy ha a fél e szakasz befejezését követően a Bíróság határozatára nézve döntő jelentőségű új tényt terjesztett elő, vagy ha az ügyet olyan érv alapján kellene eldönteni, amelyet az érdekeltek nem vitattak meg.
- 46 A jelen ügyben azonban a Bíróság megállapítja, hogy a határozathozatalhoz szükséges valamennyi információval rendelkezik, és hogy a jelen ügyet nem olyan érvek alapján kell eldönteni, amelyeket az érdekeltek nem vitattak meg. Végül a jelen ítélet 39. pontjában említett, az eljárás szóbeli szakaszának újbóli megnyitására irányuló két kérelem sem tár fel olyan új tényt, amely döntő hatással lenne a Bíróság által a jelen ügyben meghozandó határozatra.
- 47 Ilyen körülmények között a Bíróság a főtanácsnok meghallgatását követően megállapítja, hogy nem kell elrendelni az eljárás szóbeli szakaszának újbóli megnyitását.

## Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

### *Az elfogadhatóságról*

48. Hetedik kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ, hogy az EUMSZ 267. cikk második bekezdését úgy kell-e értelmezni, hogy azzal ellentétes az olyan nemzeti szabályozás, amelynek alapján az egyesbíró köteles az előtte folyamatban lévő ügyet – különösen annak elvi jelentőségére tekintettel – három bíróból álló polgári tanács elé utalni, és tartózkodni attól, hogy ezen ügy keretében maga terjesszen előzetes döntéshozatal iránti kérelmet a Bíróság elé.
49. A Mercedes-Benz Group azt állítja, hogy ez a kérdés elfogadhatatlan, mivel az EUMSZ 267. cikk szerinti előzetes döntéshozatal iránti eljárás keretében a Bíróság nem rendelkezik hatáskörrel arra, hogy a nemzeti jognak az uniós joggal való összeegyeztethetőségéről döntsön.
50. A német kormány előadja, hogy a Bíróság e kérdésre adandó válasza nem szükséges ahhoz, hogy a kérdést előterjesztő bíróság el tudja bírálni az alapügyet.
51. A Bizottság álláspontja szerint az a kérdés, hogy a nemzeti jog lehetővé teszi-e, vagy sem, hogy az egyesbíró előzetes döntéshozatal iránti kérelemmel forduljon a Bírósághoz, nem releváns a jelen jogvita eldöntése szempontjából, amely a gépjármű vevője által a járműgyártóval szemben a 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdésének értelmében vett tiltott hatástalanító berendezésnek a gépjárműben való jelenléte miatt támasztott kártérítési követelés fennállására vonatkozik. E kérdés egyben hipotetikus is, mivel az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból kitűnik, hogy az alapügyben nem éltek jogorvoslattal.
52. Emlékeztetni kell arra, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a Bíróság és a nemzeti bíróságok között az EUMSZ 267. cikk alapján létrehozott együttműködés keretében kizárólag az alapügyben eljáró és a meghozandó bírósági határozatért felelős nemzeti bíróság feladata, hogy az ügy sajátosságaira tekintettel megítélje mind az előzetes döntéshozatalra utalásnak az ítélete meghozatala tekintetében fennálló szükségességét, mind pedig a Bíróság elé terjesztendő kérdéseinek relevanciáját. Következésképpen, ha a feltett kérdések az uniós jog értelmezésére vonatkoznak, a Bíróság főszabály szerint köteles határozatot hozni (2021. július 15-i *The Department for Communities in Northern Ireland* ítélet, C-709/20, EU:C:2021:602, 54. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
53. Ennélfogva az uniós jogra vonatkozóan előterjesztett kérdések releváns voltát vélelmezni kell. A Bíróság csak akkor tagadhatja meg a nemzeti bíróság által előterjesztett előzetes döntéshozatal iránti kérelem elbírálását, ha az uniós jog kért értelmezése nyilvánvalóan nincs összefüggésben az alapügy tényállásával vagy tárgyával, ha a probléma hipotetikus jellegű, vagy ha nem állnak a Bíróság rendelkezésére azok a ténybeli és jogi elemek, amelyek szükségesek ahhoz, hogy az elé terjesztett kérdésekre hasznos választ adhasson (2020. november 24-i *Openbaar Ministerie [Okirat-hamisítás]* ítélet, C-510/19, EU:C:2020:953, 26. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
54. A jelen ügyben a hetedik kérdés az EUMSZ 267. cikk második bekezdésének értelmezésére vonatkozik, és a kérdést előterjesztő bíróság nem fejtette ki, hogy miért van szükség e rendelkezés értelmezésére ahhoz, hogy az előtte folyamatban lévő jogvitában dönten tudjon. Mindössze annyit közölt ugyanis, hogy az egyesbírónak a jelen előzetes döntéshozatal iránti kérelem Bíróság elé terjesztésére vonatkozó hatásköre vitatható. Nem pontosítja azonban, milyen hatása van az

előzetes döntéshozatalra utaló határozatra vagy adott esetben az eljárást befejező határozatra az azon tényből fakadó esetleges eljárási szabálytalanságnak, hogy az egyesbíró anélkül fordult előzetes döntéshozatal iránti kérelemmel a Bírósághoz, hogy az alapügyet tanácsban eljáró ítélkező testület elé utalta volna. Különösen az nem tűnik ki az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból, hogy azzal szemben az eljárás adott szakaszában ilyen eljárási szabálytalanságra alapított jogorvoslattal éltek volna.

- 55 Következésképpen a hetedik kérdést elfogadhatatlannak kell nyilvánítani.

### *Az ügy érdeméről*

#### *Előzetes észrevételek*

- 56 Előjáróban emlékeztetni kell arra, hogy a 715/2007 rendelet 3. cikkének 10. pontja úgy határozza meg a „hatástalanító berendezést”, hogy az „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 ésszerűen várható feltételek mellett csökkenti a kibocsátást szabályozó rendszer hatásfokát”.
- 57 A jelen ügyben az előzetes döntéshozatal iránti kérelemből kitűnik, hogy a jelen ítélet 24. pontjában említett szoftver olyan hőmérsékleti tartományt hozott létre, amelynek segítségével a kipufogógáz-visszavezetés csak akkor válik teljes mértékben hatékonyá, ha a külső hőmérséklet nem csökken egy bizonyos küszöbérték alá. E tekintetben a kérdést előterjesztő bíróság megállapítja, hogy a kipufogógáz-visszavezetés mértéke és ezáltal a kibocsátáscsökkentő rendszer hatékonysága már 0 Celsius-fok feletti külső hőmérséklettől csökken, vagyis olyan hőmérséklettől, amely a 715/2007 rendelet 3. cikke (10) bekezdésének értelmében vett, a járművek rendes működése és használata során ésszerűen várható feltételek közé tartozik.
- 58 Az alapügyben szereplőhöz hasonló hőmérsékleti tartományt illetően a Bíróság megállapította, hogy a 715/2007 rendelet 3. cikkének 10. pontját e rendelet 5. cikkének (1) bekezdésével összefüggésben úgy kell értelmezni, hogy az a berendezés, amely csak akkor biztosítja az e rendeletben előírt kibocsátási határértékek betartását, ha a külső hőmérséklet 15 és 33 Celsius-fok között van, és ha a közlekedési magasság nem haladja meg az 1000 métert, az e 3. cikk 10. pontja értelmében vett „hatástalanító berendezésnek” minősül (2022. július 14-i GSMB Invest ítélet, C-128/20, EU:C:2022:570, 47. pont; 2022. július 14-i Volkswagen ítélet, C-134/20, EU:C:2022:570, 47. pont).
- 59 E tekintetben a kérdést előterjesztő bíróság megjegyzi, hogy az alapeljárás felei vitatják, hogy pontosan milyen külső hőmérséklet alatt következik be a kipufogógáz-visszavezetési arány csökkenése, és milyen mértékű ez a csökkenés. Mindazonáltal emlékeztetni kell arra, hogy az EUMSZ 267. cikkben említett eljárás keretében, amely a nemzeti bíróságok és a Bíróság feladatainak világos szétválasztásán alapul, az alapügy konkrét tényállásának a megállapítása és értékelése, valamint a nemzeti jog értelmezése és alkalmazása kizárólag a nemzeti bíróság hatáskörébe tartozik (2022. július 14-i GSMB Invest ítélet, C-128/20, EU:C:2022:570, 29. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat). A kérdést előterjesztő bíróság feladata tehát

adott esetben eldönteni, hogy a jelen ítélet 58. pontjában hivatkozott ítélkezési gyakorlatban tett pontosításokra tekintettel a jelen ítélet 24. pontjában említett szoftver a 715/2007 rendelet 3. cikkének 10. pontja értelmében vett „hatástalanító berendezésnek” minősül-e.

- 60 Másodszor, a 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdése szerint tilos a kibocsátáscsökkentő berendezések hatásfokát csökkentő hatástalanító berendezések használata. E tilalom alól azonban három kivétel létezik, ezek közül a kérdést előterjesztő bíróság szerint csak az ezen 5. cikk (2) bekezdésének a) pontjában szereplő kivétel releváns. E kivétel arra az esetre vonatkozik, amikor „a berendezés használata a motor károsodás vagy baleset elleni védelme és a jármű biztonságos üzemeltetése szempontjából indokolt”.
- 61 A 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdésének a) pontját szigorúan kell értelmezni, amennyiben az kivételt állapít meg az olyan hatástalanító berendezések használatának tilalma alól, amelyek csökkentik a kibocsátáscsökkentő berendezések hatásfokát (2022. július 14-i GSMB Invest ítélet, C-128/20, EU:C:2022:570, 50. pont).
- 62 Magából e rendelkezés szövegéből kitűnik, hogy ahhoz, hogy a hatástalanító berendezés az itt előírt kivétel hatálya alá tartozzon, a szükségességét nemcsak a motor károsodással vagy balesettel szembeni védelme, hanem a jármű biztonságos üzemeltetése tekintetében is igazolni kell. Tekintettel ugyanis arra, hogy az említett rendelkezésben az „és” kötőszó szerepel, azt úgy kell értelmezni, hogy az abban előírt feltételek kumulatívák (2022. július 14-i GSMB Invest ítélet, C-128/20, EU:C:2022:570, 61. pont).
- 63 Az e 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).
- 64 Így az alapügyben szóban forgóhoz hasonló hatástalanító berendezés használata csak akkor indokolható e kivétel alapján, ha bizonyítást nyer, hogy ez a berendezés szigorúan a motor olyan károsodása vagy baleset bekövetkezése közvetlen veszélyének elkerülését szolgálja, amelyet a kipufogógáz-visszavezető rendszer egyik komponensének olyan súlyos meghibásodása okoz, amely konkrét veszélyhelyzetet teremt az ezzel a berendezéssel ellátott jármű üzemeltetése során (lásd ebben az értelemben: 2022. július 14-i GSMB Invest ítélet, C-128/20, EU:C:2022:570, 62. pont).
- 65 Továbbá az alapügyben szereplőhöz hasonló hőmérsékleti tartomány tekintetében a Bíróság megállapította, hogy bár igaz, hogy a 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdésének a) pontja formálisan nem ír elő egyéb feltételeket az e rendelkezésben előírt kivétel alkalmazásához, az a tény, hogy egy hatástalanító berendezésnek a rendes forgalmi körülmények között a motor károsodástól vagy balesettől való védelme és a jármű biztonságos üzemeltetésének biztosítása érdekében az év nagy részében működni kell, egyértelműen ellentétes az említett rendelet által kitűzött céllal, amelytől az említett rendelkezés csak igen különleges körülmények között enged eltérést, és a járművek NOx-kibocsátásának korlátozására vonatkozó elv aránytalan megsértését eredményezné (2022. július 14-i GSMB Invest ítélet, C-128/20, EU:C:2022:570, 63. pont).
- 66 A Bíróság így arra a következtetésre jutott, hogy az ilyen hatástalanító berendezés nem igazolható e rendelkezés alapján. Annak elismerése ugyanis, hogy egy ilyen hatástalanító berendezés az említett rendelkezésben előírt kivétel hatálya alá tartozhat, azt eredményezné, hogy ezt a kivételt

az év nagyobb részében az Unió területén érvényesülő valós vezetési feltételek mellett alkalmazni lehetne, ily módon az ilyen hatástalanító berendezések tilalmának az említett 5. cikk (2) bekezdésének első mondatában írt elve a gyakorlatban kevésbé érvényesülne, mint az említett kivétel (2013. július 14-i GSMB Invest ítélet, C-128/20, EU:C:2022:570, 64. és 65. pont).

- 67 A jelen ítélet 60–66. pontjában felidézett feltételek alkalmazásához szükséges ténybeli értékelések elvégzése a kérdést előterjesztő bíróság feladata.

*Az első és a második kérdésről*

- 68 Első és második kérdésével, amelyeket együttesen kell megválaszolni, a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ, hogy a keretirányelv 18. cikkének (1) bekezdését, 26. cikkének (1) bekezdését és 46. cikkét – a 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdésével összefüggésben – akként kell-e értelmezni, hogy e rendelkezések a közérdeken kívül védik valamely gépjármű magánszemély vevőjének az e gépjármű gyártójával szemben fennálló magánérdekeit is, ha a gépjármű ez utóbbi rendelkezés értelmében vett tiltott hatástalanító berendezéssel lett ellátva.
- 69 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelemből kitűnik, hogy e kérdések oka az, hogy e bíróság szerint az uniós jognak nem megfelelő gépjármű magánszemély vevőjét a BGB 823. §-ának (2) bekezdése alapján megillető kártérítéshez való jog gyakorlása mások védelmére szolgáló törvény megsértését feltételezi.
- 70 A 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdését illetően emlékeztetni kell arra, hogy e rendelet célja – amint az (1) és (6) preambulumbekkezdéséből kitűnik – a környezet magas szintű védelmének biztosítása, és konkrétan a dízelüzemű gépjárművek NO<sub>x</sub>-kibocsátásának jelentős csökkentése a levegőminőség javítása és a szennyezési határértékek tiszteletben tartása érdekében (2022. július 14-i GSMB Invest ítélet, C-128/20, EU:C:2022:570, 43. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat). A kibocsátáscsökkentő berendezések hatáskörét csökkentő hatástalanító berendezések használatának az e rendelet 5. cikke (2) bekezdésének első mondatában előírt tilalma éppen a szennyező gázok kibocsátásának korlátozására, és ezáltal az ugyanezen rendelet által követett környezetvédelmi cél megvalósításához való hozzájárulásra irányul (lásd ebben az értelemben: 2022. november 8-i Deutsche Umwelthilfe [Gépjárművek típusjóváahagyása] ítélet, C-873/19, EU:C:2022:857, 57. pont).
- 71 Meg kell tehát állapítani, hogy ez utóbbi rendelkezés – azon renndelethez hasonlóan, amelynek a részét képezi – a környezet magas szintű védelmének biztosítására irányuló általános célt követ.
- 72 Amint arra a főtanácsnok az indítványának 40. pontjában rámutatott, ezen általános célkitűzés követésébe illeszkedik a gyártók számára a 715/2007 rendelet 4. cikkének (3) bekezdésében előírt azon kötelezettség, hogy a jármű adásvételekor a jármű vevője számára a szén-dioxid-kibocsátás és az üzemanyag-fogyasztás számadatait tartalmazó dokumentumot szolgáltatassanak. E kötelezettség célja ugyanis, amint az e rendelet (17) preambulumbekkezdéséből levezethető, hogy a fogyasztók és a felhasználók a vásárlási döntésük időpontjában objektív és pontos tájékoztatást kapjanak arról, hogy a gépjárművek fokozottabban vagy enyhébben szennyező jellegűek.
- 73 Mindemellett az első és a második kérdés megválaszolása érdekében a 715/2007 rendeletet azon összefüggésbe kell helyezni, amelybe illeszkedik. E tekintetben e rendelet 5. cikkét nemcsak e rendelet különböző rendelkezéseire, hanem a gépjárműveknek az Unión belüli jóváahagyására



vonatkozó azon szabályozási keretre tekintettel is meg kell vizsgálni, amelybe ugyanezen rendelet illeszkedik (lásd ebben az értelemben: 2020. december 17-i CLCV és társai [Dízelmotoron elhelyezett hatástalanító berendezés] ítélet, C-693/18, EU:C:2020:1040, 75. pont).

- 74 A keretirányelv 3. cikkének 5. pontja úgy határozta meg az alapügy tárgyát képezőhöz hasonló gépjármű EK-típusjóváahagyását, hogy az „olyan eljárás, amellyel a tagállam igazolja, hogy egy jármű, rendszer, alkatrész vagy önálló műszaki egység típusa megfelel [e keretirányelv] és [az annak] IV. vagy XI. melléklet[é]ben felsorolt szabályozási aktusok vonatkozó igazgatási rendelkezéseinek és műszaki követelményeinek”. Ezen „A járművek EK-típusjóváahagyásához szükséges követelményeket meghatározó jogszabályok jegyzéke” című IV. melléklet „A korlátlan sorozatban gyártott járművek EK-típusjóváahagyására vonatkozó jogszabályok felsorolása” című I. részében a 715/2007 rendeletre hivatkozott a „[k]ibocsátások (Euro 5 és Euro 6) könnyű haszongépjárművek/információhoz való hozzáférés” vonatkozásában.
- 75 Emlékeztetni kell arra is, hogy a keretirányelv 4. cikke (3) bekezdésének első albekezdése kimondta, hogy a tagállamok csak azon járműveket veszik nyilvántartásba, illetve csak azok értékesítését vagy forgalomba helyezését engedélyezik, amelyek megfelelnek ezen irányelv követelményeinek.
- 76 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 típusjóváahagyással rendelkezik.
- 77 A jelen ítélet 74–76. pontjában említett rendelkezésekből következik egyrészt, hogy a keretirányelv hatálya alá tartozó járműveket típusjóváahagyásnak kell alávetni, másrészt pedig, hogy e jóváahagyás csak akkor adható meg, ha a szóban forgó járműtípus megfelel a 715/2007 rendelet rendelkezéseinek, különösen a kibocsátásokra vonatkozó rendelkezéseknek, amelyek közé e rendelet 5. cikke tartozik (2022. július 14-i Porsche Inter Auto és Volkswagen ítélet, C-145/20, EU:C:2022:572, 52. pont).
- 78 A gyártókra vonatkozó EK-típusjóváahagyási követelmények mellett a gyártóknak megfeleléségi nyilatkozatot is át kell adniuk a jármű magánszemély vevőjének. A keretirányelv 18. cikkének (1) bekezdése előírta, hogy a gyártó, mint a járműre vonatkozó EK-típusjóváahagyás jogosultja minden, a jóváahagyott típusal megegyezően gyártott teljes, nem teljes vagy befejezett járműhöz megfeleléségi nyilatkozatot mellékel.
- 79 Márpedig e keretirányelv 26. cikkének (1) bekezdése alapján ez a dokumentum kötelező a jármű nyilvántartásba vételéhez, értékesítéséhez vagy forgalomba helyezéséhez. Ezt a kötelezettséget az magyarázza, hogy az ugyanezen keretirányelv 3. cikkének 36. pontjában szereplő meghatározás szerint e nyilatkozat „igazolja, hogy az [e keretirányelvvvel] összhangban jóváahagyott típusorozathoz tartozó jármű megfelel valamennyi szabályozási aktusnak a gyártása idején”.
- 80 Egyébiránt a keretirányelv 46. cikke által követett, a gyártók közötti tisztességes verseny által jellemzett belső piac létrehozására és működésére irányuló célkitűzésen kívül az e cikkben említett szankcióknak azt is biztosítaniuk kell, hogy a jármű vevője rendelkezhessen olyan megfeleléségi nyilatkozattal, amely e keretirányelv IX. mellékletének megfelelően lehetővé teszi számára, hogy a járművet bármely tagállamban anélkül vetethesse nyilvántartásba, hogy további műszaki dokumentumokat kellene benyújtania (2018. október 4-i Bizottság kontra Németország ítélet, C-668/16, EU:C:2018:802, 87. pont).

- 81 A jóváhagyott típusorozathoz tartozó, és ezért megfelelőségi nyilatkozattal ellátott jármű megvásárlásakor a vevő észszerűen elvárhatja, hogy e jármű tekintetében betartsák a 715/2007 rendeletet, és különösen annak 5. cikkét (lásd ebben az értelemben: 2022. július 14-i Porsche Inter Auto és Volkswagen ítélet, C-145/20, EU:C:2022:572, 54. pont).
- 82 Következésképpen a jelen ítélet 78–80. pontjában említett keretirányelv rendelkezéseiből következik, hogy az közvetlen kapcsolatot hoz létre a gépjárműgyártó és a gépjármű magánszemély vevője között, amelynek célja, hogy e vevő számára garantálja, hogy a gépjármű megfelel a vonatkozó uniós jogszabályoknak. Közelebbről, mivel a jármű gyártójának tiszteletben kell tartania a 715/2007 rendelet 5. cikkéből eredő követelményeket az e jármű nyilvántartásba vétele, értékesítése vagy forgalomba helyezése céljából a megfelelőségi nyilatkozatnak a magánszemély vevő részére történő kiállítása során, e nyilatkozat lehetővé teszi e vevő védelmét azzal szemben, hogy e gyártó nem tartotta tiszteletben az e rendelkezésnek megfelelő járművek forgalomba hozatalára vonatkozó kötelezettségét.
- 83 Márpedig nem kizárt, hogy a jármű közúti használatát lehetővé tévő EK-típusjóváhagyással érintett járműtípust a jóváhagyó hatóság eredetileg anélkül hagyhatja jóvá, hogy a jelen ítélet 24. pontjában említett szoftver jelenlétét felfednék számára. E tekintetben a keretirányelv szabályozza azt a helyzetet is, amikor valamely jármű valamely tervezési elemének jogellenessége – például a 715/2007 rendelet 5. cikkében foglalt követelményekre tekintettel – csak e típusjóváhagyást követően válik ismertté. Így e keretirányelv 8. cikkének (6) bekezdése kimondja, hogy e hatóság visszavonhatja a jármű típusjóváhagyását. Továbbá ezen keretirányelv 13. cikke (1) bekezdésének első és harmadik mondatából következik, hogy amennyiben a gyártó az EK-típusjóváhagyást megadó tagállamot az információs csomagban szereplő információkban bekövetkezett változásról tájékoztatja, e tagállam szükség esetén a gyártóval konzultálva dönthet úgy, hogy új EK-típusjóváhagyásra van szükség (lásd ebben az értelemben: 2022. július 14-i Porsche Inter Auto és Volkswagen ítélet, C-145/20, EU:C:2022:572, 56. pont). Végül ugyanezen keretirányelv 30. cikkének (1) bekezdése előírta, hogy ha az EK-típusjóváhagyást megadó tagállam megállapítja, hogy a jármű nem felel meg az általa jóváhagyott járműtípusnak, akkor megteszi a szükséges intézkedéseket, beleértve szükség esetén a jóváhagyás visszavonását is, annak biztosítására, hogy a gyártott járművek megfeleljenek a jóváhagyott típusnak.
- 84 Következésképpen egy gépjárműre felszerelt, az EK-típusjóváhagyást követően felfedezett hatástalanító berendezés jogellenessége megkérdőjelezheti a jóváhagyás érvényességét, és ezáltal azon megfelelőségi nyilatkozat érvényességét is, amely azt hivatott igazolni, hogy a jóváhagyott típusorozathoz tartozó e jármű a gyártásakor megfelelt valamennyi szabályozási aktusnak. Tekintettel a keretirányelv 26. cikkének (1) bekezdésében foglalt szabályra, ez a jogellenesség így többek között bizonytalanságot okozhat ugyanezen jármű nyilvántartásba vételének, értékesítésének vagy üzembe helyezésének lehetőségét illetően, és hosszú távon hátrányosan érintheti a tiltott hatástalanító berendezéssel ellátott jármű vevőjét.
- 85 A fentiek alapján az első és a második kérdésre azt a választ kell adni, hogy a keretirányelv 18. cikkének (1) bekezdését, 26. cikkének (1) bekezdését és 46. cikkét – a 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdésével összefüggésben – akként kell értelmezni, hogy e rendelkezések a közérdeken kívül védik valamely gépjármű magánszemély vevőjének az e gépjármű gyártójával szemben fennálló magánérdekeit is, ha a gépjármű ez utóbbi rendelkezés értelmében vett tiltott hatástalanító berendezéssel lett ellátva.

*A harmadik és a negyedik kérdéstről*

- 86 Az első és a második kérdésre adott válaszra figyelemmel a harmadik és a negyedik kérdést nem kell megválaszolni.

*Az ötödik és a hatodik kérdéstről*

- 87 Ötödik és hatodik kérdésével, amelyeket célszerű együttesen vizsgálni, a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ, hogy az uniós jogot akként kell-e értelmezni, hogy azzal ellentétes az, ha a 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdése értelmében vett tiltott hatástalanító berendezéssel ellátott gépjármű vevőjének okozott kár megtérítése keretében az e gépjármű tényleges használatából származó előnyöket beszámítják e gépjármű vételárának visszatérítésébe, illetve ha ez nem, akkor az, ha ezen előnyöket ugyanezen gépjármű teljes vételára alapján számítják ki.
- 88 E tekintetben meg kell állapítani, hogy – amint az az első és a második kérdésre adott válaszból kitűnik – a keretirányelv 18. cikkének (1) bekezdése, 26. cikkének (1) bekezdése és 46. cikke, összefüggésben értelmezve a 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdésével, védi a gépjármű magánszemély vevőjének az e gépjármű gyártójával szemben fennálló magánérdekeit is, ha a gépjármű ez utóbbi rendelkezés értelmében vett tiltott hatástalanító berendezéssel lett ellátva.
- 89 E rendelkezésekből tehát az következik, hogy a gépjármű magánszemély vevője e gépjármű gyártójával szemben jogosult arra, hogy e gépjárművet ne lássák el az e rendelet 5. cikkének (2) bekezdése értelmében vett tiltott hatástalanító berendezéssel.
- 90 Ezenkívül, amint az lényegében már a jelen ítélet 80. pontjában is szerepel, a keretirányelv 46. cikke alapján a tagállamok feladata az ezen irányelv rendelkezéseinek megszegése esetén alkalmazandó szankciók meghatározása. E szankcióknak hatékonyaknak, arányosaknak és visszatartó erejűeknek kell lenniük. Továbbá a 715/2007/EK rendelet 13. cikkének (1) bekezdése szerint a tagállamok megállapítják az e rendelet rendelkezéseinek megsértése esetén alkalmazandó szankciókra vonatkozó rendelkezéseket. E szankcióknak hatékonyaknak, arányosaknak és visszatartó erejűeknek kell lenniük.
- 91 E körülmények között meg kell állapítani, hogy a keretirányelv 18. cikkének (1) bekezdéséből, 26. cikkének (1) bekezdéséből és 46. cikkéből – e rendelkezéseket a 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdésével összefüggésben értelmezve – az következik, hogy a tagállamok kötelesek előírni, hogy az e rendelet 5. cikkének (2) bekezdése értelmében vett tiltott hatástalanító berendezéssel ellátott gépjármű vevője kártérítésre jogosult e gépjármű gyártójától, ha ez a berendezés kárt okozott e vevőnek.
- 92 Az uniós jog olyan rendelkezéseinek hiányában, amelyek az ilyen gépjárművet megszerző vevők kártérítéshez való hozzájutását részletesen szabályoznák, az egyes tagállamok feladata, hogy meghatározzák e részletes szabályokat.
- 93 Ezzel együtt nem felel meg a tényleges érvényesülés elvének az a nemzeti jogszabály, amely a gyakorlatban lehetetlenné vagy rendkívül nehézé teszi, hogy a gépjármű vevője megfelelő kártérítést kapjon azért a kárért, amelyet számára a 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdésében írt tilalomnak e gépjármű gyártója általi megszegése okozott.

- 94 E fenntartás mellett érdemes felidézni, hogy a nemzeti bíróságoknak ügyelniük kell arra, hogy az uniós jogrend által biztosított jogok védelme ne vezessen a jogosultak jogalap nélküli gazdagodásához (2021. március 25-i Balgarska Narodna Banka ítélet, C-501/18, EU:C:2021:249, 125. pont).
- 95 A jelen ügyben a kérdést előterjesztő bíróság feladata annak vizsgálata, hogy az adott gépjármű tényleges használatából származó előnyök beszámítása megfelelő kártérítést nyújt-e az érintett vevőnek, amennyiben megállapítást nyer, hogy a vevőt a gépjárművének a 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdésének értelmében vett tiltott hatástalanító berendezéssel történő ellátása miatt kár érte.
- 96 Következésképpen az ötödik és a hatodik kérdésre az a válasz adandó, hogy az uniós jogot akként kell értelmezni, hogy e jog e tárgyra vonatkozó rendelkezéseinek hiányában az érintett tagállam joga határozza meg a 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdése értelmében vett tiltott hatástalanító berendezéssel ellátott gépjármű vevőjének ténylegesen okozott kár megtérítésére vonatkozó szabályokat, azzal a megkötéssel, hogy e kártérítésnek megfelelőnek kell lennie a keletkezett kárhoz képest.

### **A költségekről**

- 97 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 2009. május 7-i 385/2009/EK bizottsági rendelettel módosított, a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról szóló, 2007. szeptember 5-i 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (keretirányelv) 18. cikkének (1) bekezdését, 26. cikkének (1) bekezdését és 46. cikkét – a könnyű személygépkocsik és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információkhoz való hozzáférésekről szóló, 2007. június 20-i 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 5. cikkének (2) bekezdésével összefüggésben –**

**a következőképpen kell értelmezni:**

**e rendelkezések a közérdeken kívül védik valamely gépjármű magánszemély vevőjének az e gépjármű gyártójával szemben fennálló magánérdekeit is, ha a gépjármű ez utóbbi rendelkezés értelmében vett tiltott hatástalanító berendezéssel lett ellátva.**

- 2) Az uniós jogot akként kell értelmezni, hogy e jog e tárgyra vonatkozó rendelkezéseinek hiányában az érintett tagállam joga határozza meg a 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdése értelmében vett tiltott hatástalanító berendezéssel ellátott gépjármű vevőjének ténylegesen okozott kár megtérítésére vonatkozó szabályokat, azzal a megkötéssel, hogy e kártérítésnek megfelelőnek kell lennie a keletkezett kárhoz képest.**

## Alíráások