

C-440/20. sz. ügy**Az előzetes döntéshozatal iránti kérelemről a Bíróság eljárási szabályzata
98. cikkének (1) bekezdése alapján készített összefoglalás****A benyújtás napja:**

2020. szeptember 18.

A kérdést előterjesztő bíróság:

Landgericht Stuttgart (Németország)

Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:

2020. szeptember 18.

Felperes:

S.

Alperes:

AD GmbH

Az alapeljárás tárgya:

Jogvédelmi biztosító ellen benyújtott kereset, amely egy olyan gépjárműgyártó elleni kereset biztosítási fedezetének nyújtására irányul, amellyel szemben a felperes által megvásárolt jármű kipufogógáz-szabályozásának manipulálása miatt kártérítési igényt érvényesítenek.

Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgya és jogalapja

Az uniós jog értelmezése – EUMSZ 267. cikk

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

1. A „hatástalanító berendezés” fogalom értelmezése

1–1; *Úgy kell-e értelmezni és alkalmazni a 715/2007/EK rendelet 3. cikkének 10. pontját, hogy a „tervezési elem” fogalom kizárólag egy fizikai rendszer mechanikai elemeit foglalja magában?*

Az 1-1. kérdésre adandó nemleges válasz esetén:

1-2: *Úgy kell-e értelmezni és alkalmazni a 715/2007/EK rendelet 3. cikkének 10. pontját, hogy a kibocsátást szabályozó rendszer csak a motorvezetékbe szerelt (például dízel oxidációs katalizátorok, dízel részecskeszűrő, NO_x kibocsátást csökkentő katalizátorok formájában működő) kipufogógáz-tisztító berendezést foglalja magában?*

1-3: *Úgy kell-e értelmezni és alkalmazni a 715/2007/EK rendelet 3. cikkének 10. pontját, hogy a kibocsátást szabályozó rendszer a kibocsátás csökkentésére irányuló, motoron belüli és motoron kívüli intézkedéseket is magában foglal?*

2. A „rendes használat” fogalom értelmezése

2-1: *Úgy kell-e értelmezni és alkalmazni a 715/2007/EK rendelet 5. cikkének (1) bekezdését, hogy a „rendes használat” fogalom csak az Új Európai Menetciklus szerinti járműhasználati körülményekre utal?*

A 2-1. kérdésre adandó nemleges válasz esetén:

2-2: *Úgy kell-e értelmezni és alkalmazni a 715/2007/EK rendelet 5. [cikkének] (1) bekezdésével összefüggésben értelmezett 4. cikke (1) bekezdésének második albekezdését, hogy a gyártóknak biztosítaniuk kell, hogy a rendelet I. mellékletében rögzített határértékeket a szokásos használat során is betartsák?*

A 2-2. kérdésre adandó igenlő válasz esetén:

2-3: *Úgy kell-e értelmezni és alkalmazni a 715/2007/EK rendelet 5. cikkének (1) bekezdését, hogy a „rendes használat” fogalom a szokásos használat során fennálló tényleges járműhasználati körülményekre utal?*

A 2-3. kérdésre adandó nemleges válasz esetén:

2-4: *Úgy kell-e értelmezni és alkalmazni a [715/2007/EK] rendelet 5. cikkének (1) bekezdését, hogy a „rendes használat” fogalom a szokásos használat során fennálló tényleges járműhasználati körülményekre utal 33,6 km/h átlagsebesség és 120 km/h maximális sebesség alapulvételével?*

3. Hőmérsékletfüggő kibocsátás-csökkentő stratégiák megengedhetősége

3-1: *Úgy kell-e értelmezni és alkalmazni a 715/2007/EK rendelet 5. cikkének (1) bekezdését, hogy nem megengedett a jármű olyan felszerelése, amely szerint a kibocsátásokat valószínűsíthetően befolyásoló alkatrész úgy van kialakítva, hogy a kipufogógáz-visszavezetési szintet úgy szabályozzák, hogy csak 20 °C és 30 °C között biztosított a károsanyag-szegény üzemmód, e hőmérsékleti tartományon kívül pedig e szintet fokozatosan csökkentik?*

A 3-1. kérdésre adandó nemleges válasz esetén:

3-2: *Úgy kell-e értelmezni és alkalmazni a 715/2007/EK rendelet 5. cikkének (2) bekezdését, hogy a hatástalanító berendezés mindazonáltal nem megengedett, ha az a 20 °C és 30 °C közötti hőmérsékleti tartományon kívül folyamatosan a motor védelme céljából működik, és ezáltal a kipufogógáz-visszavezetés jelentősen csökken?*

4. A kivétel értelmében vett „indokolt” fogalom értelmezése

4-1: *Úgy kell-e értelmezni és alkalmazni a 715/2007/EK rendelet 5. cikke (2) bekezdése második mondatának a) pontját, hogy a hatástalanító berendezések használatának indokoltságát e rendelkezés értelmében csak akkor lehet megállapítani, ha a motor sérülés vagy baleset elleni védelme és a jármű biztonságos üzemeltetése a típusjóváhagyás megszerzésének időpontjában az adott járműmodell tekintetében rendelkezésre álló csúcstechnológia alkalmazásával sem volt biztosítható?*

A 4-1. kérdésre adandó nemleges válasz esetén:

4-2: *Úgy kell-e értelmezni és alkalmazni a [715/2007]/EK rendelet 5. cikke (2) bekezdése második mondatának a) pontját, hogy a hatástalanító berendezések használatának indokoltságát e rendelkezés értelmében el kell utasítani, ha a motorvezérlőben rögzített paramétereket úgy választották meg, hogy a kipufogógáz-tisztítást a meghatározott hőmérsékletfüggősége alapján a szokásosan várható hőmérsékletek miatt az év nagy részében nem vagy csak korlátozottan aktiválják?*

5. A kivétel értelmében vett „sérülés” fogalom értelmezése

5-1: *Úgy kell-e értelmezni és alkalmazni a 715/2007/EK rendelet 5. cikke (2) bekezdése második mondatának a) pontját, hogy csak a motort kell védeni sérülés ellen?*

5-2: *Úgy kell-e értelmezni és alkalmazni a 715/2007/EK rendelet 5. cikke (2) bekezdése második mondatának a) pontját, hogy a sérülés fogalmát el kell utasítani, ha úgynevezett kopó alkatrészek (például a kipufogógáz-visszavezető szelep) érintettek?*

5-3: *Úgy kell-e értelmezni és alkalmazni a 715/2007/EK rendelet 5. cikke (2) bekezdése második mondatának a) pontját, hogy a jármű más alkatrészeit – különösen a kipufogócsőbe szerelt összetevőket – is védeni kell sérülés vagy baleset ellen?*

6. Az uniós jog megsértésének joghatásai és szankciói

6-1: *Úgy kell-e értelmezni és alkalmazni a 715/2007/EK rendelet 4. cikke (1) bekezdésének második albekezdését, 4. cikke (2) bekezdésének második albekezdését, 5. cikkének (1) és (2) bekezdését, valamint 13. cikkét, hogy azok*

legalábbis egy olyan jármű vevőjének gazdasági önrendelkezéshez való jogát is védik, amely nem felel meg a 715/2007/EK rendelet szerinti követelményeknek?

A 6-1. kérdésre adandó nemleges válasz esetén:

6-2: Úgy kell-e értelmezni és alkalmazni a 715/2007/EK rendelet 4. cikke (1) bekezdésének második albekezdését, 4. cikke (2) bekezdésének második albekezdését, 5. cikkének (1) és (2) bekezdését, valamint 13. cikkét, hogy a tagállamoknak elő kell írniuk egy olyan szankciórendszert, amely a piacszabályozásra vonatkozó uniós jogszabályok érvényesítése céljából az effét utile elve alapján keresetindítási jogot biztosít a járművásárlóknak?

6-3: a) Úgy kell-e értelmezni a 715/2007/EK rendelet 13. cikke (1) bekezdésének második mondata értelmében vett „hatásos, arányos és visszatartó erejű” intézkedés fogalmát, hogy a gépjármű vevője által jogszabály alapján elszenvedett kárt nem emésztheti fel vagy csökkentheti a 715/2007/EK rendeletnek nem megfelelő jármű tényleges használatának lehetősége?

b) Megköveteli-e az effét utile uniós jogban fennálló elve, hogy a 715/2007/EK rendelet 13. cikke (1) bekezdésének második mondata szerinti „hatásos, arányos és visszatartó erejű” intézkedés fogalma különbséget tegyen aszerint, hogy a 715/2007/EK rendelet 13. cikkének (2) bekezdése értelmében vett jogsértést szándékosan vagy csak gondatlanságból követték-e el, és csak ez utóbbi esetben indokolt a megvásárolt jármű tényleges használati lehetőségének beszámítása?

c) Úgy kell-e értelmezni a 715/2007/EK rendelet 13. cikke (1) bekezdésének második mondata értelmében vett „hatásos, arányos és visszatartó erejű” intézkedés fogalmát, hogy a jármű gyártójának az előnyök beszámítása esetén is meg kell fizetnie a kapott tőke – az ellenszolgáltatás – használatának gazdasági ellenértékét, tehát kamatot kell fizetnie e tőke után?

d) Úgy kell-e értelmezni a 715/2007/EK rendelet 13. cikke (1) bekezdésének második mondata értelmében vett „hatásos, arányos és visszatartó erejű” intézkedés fogalmát, hogy a 715/2007/EK rendeletnek nem megfelelő jármű gyártójának legalábbis a vevő visszavételre vonatkozó első komoly felszólításának időpontjától meg kell tiltani azt, hogy a tényleges használat lehetőségének az ellenszolgáltatásba való beszámítására hivatkozzon?

6-4: Úgy kell-e értelmezni és alkalmazni a 2007/46/EK irányelv 18. cikkének (1) bekezdését és 26. [cikkének] (1) bekezdését, hogy a gyártó megsérti az érvényes megfelelőségi nyilatkozat kiadására vonatkozó, a 2007/46/EK irányelv 18. cikkének (1) bekezdése szerinti kötelezettségét, ha a járműbe a 715/2007/EK rendelet 5. cikkének (2) bekezdése értelmében vett tiltott hatástalanító berendezést épített be, és az ilyen jármű forgalomba hozatala sérti az érvényes megfelelőségi nyilatkozat nélküli értékesítésnek a 2007/46/EK irányelv 26. cikkének (1) bekezdése szerinti tilalmát?

6-5: *Az-e a 715/2007/EK rendelet, valamint a 2007/46/EK irányelv szándéka és célja, hogy a 715/2007/EK rendelet I. mellékletében rögzített határértékek, illetve a 2007/46/EK irányelvnek a 385/2009/EK rendelettel összefüggésben értelmezett 18. cikkének (1) bekezdése értelmében vett megfelelési nyilatkozat a vevőket védő jogokat alapozzanak meg olyan módon, hogy a minőséget biztosító, a rendelet szerinti határértékek megsértése, illetve a nyilvántartásba vételhez való jog megsértése esetén a járműre vonatkozó adásvételi szerződés megkötését megelőző eredeti állapot helyreállítása során az uniós jog alapján tilos a használatból származó előnyök beszámítása a gyártóval szemben?*

A hivatkozott uniós jogi rendelkezések

A könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló, 2007. június 20-i 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet: a 3. cikk 10. pontja, a 4. cikk (1) és (2) bekezdése, az 5. cikk (1) és (2) bekezdése, 13. cikk;

A könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló 715/2007/EK európai parlamenti és tanács rendelet módosításáról és végrehajtásáról szóló, 2008. július 18-i 692/2008/EK bizottsági rendelet: a 3. cikk 6. és 9. pontja;

A nehéz tehergépjárművek kibocsátásai (Euro VI) tekintetében a gépjárművek és motorok típusjóváhagyásáról, a járművek javítására és karbantartására vonatkozó információkhoz való hozzáférésről, a 715/2007/EK rendelet és a 2007/46/EK irányelv módosításáról, valamint a 80/1269/EGK, a 2005/55/EK és a 2005/78/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2009. június 18-i 595/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet: a 2. cikk (1) bekezdése, a 3. cikk 8. pontja, az 5. cikk (3) bekezdése;

A gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról szóló, 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv („keretirányelv”) IX. mellékletének felváltásáról szóló, 2009. május 7-i 385/2009/EK bizottsági rendelet: IX. melléklet;

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 tanács irányelv („keretirányelv”): a 18. cikk (1) bekezdése, a 26. cikk (1) bekezdése

A hivatkozott nemzetközi jogi rendelkezések

Az Egyesült Nemzetek Szervezete Európai Gazdasági Bizottságának (ENSZ-EGB) 83. számú előírása – Egységes rendelkezések a járműveknek a motor tüzelőanyag-szükséglete szerinti szennyezőanyag-kibocsátása tekintetében történő jóváhagyásáról [2015/1038] (HL 2015. L 172., 1. o.): 2.16. pont

A hivatkozott nemzeti rendelkezések

Bürgerliches Gesetzbuch (polgári törvénykönyv, a továbbiakban: BGB): 823., 826., 849., 249. §

Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek EK-jóváhagyásáról szóló rendelet, a továbbiakban: a járművek EK-jóváhagyásáról szóló rendelet – EG-FGV): a 6. § (1) bekezdése

A tényállás és az eljárás rövid bemutatása

- 1 A felperes 2012. március 15-én egy BMW X3 XDrive 25D Euro 5 típusú járművet vásárolt. A járművet 2012 márciusában vették először nyilvántartásba. Az alperes és a felperes között jogvédelmi biztosítás áll fenn.
- 2 2019. március 27-i levelében a felperes arról tájékoztatta az alperest, hogy az általa vásárolt jármű kipufogógáz-szabályozásának manipulálásából eredő jogokat kíván érvényesíteni, és biztosítási fedezet nyújtására vonatkozó kötelezettségvállalást kért. 2019. május 2-i levelében az alperes azzal az indokkal tagadta meg a biztosítási fedezet nyújtására vonatkozó kötelezettségvállalást, hogy a BMW AG motorjai esetében nem állapítottak meg tesztciklus-felismerést, hanem csupán hőablakot, amely a jelenlegi német, illetve európai jogszabályok alapján megengedett.
- 3 Ezt követően közvetítői döntésre került sor, amelyet azonban az alperes nem fogadott el. Többek között arra hivatkozott, hogy a felperes járműve tekintetében nem került sor hatósági visszahívásra, és ilyen visszahívás nem is várható. Ezt követően a felperes keresetet indított az alperes ellen biztosítási fedezet nyújtása iránt.

Az alapeljárásban részt vevő felek főbb érvei

- 4 A felperes arra hivatkozik, hogy a hőablak használata főszabály szerint nem megengedett. Ennélfogva a felperest a BGB 823. §-ának a 715/2007 rendelettel összefüggésben értelmezett (2) bekezdése és 826. §-a szerinti jogellenes cselekményből eredő jogok illetik meg a jármű gyártójával szemben. E jogok

tekintetében az alperesnek feltétlenül biztosítási fedezet nyújtására vonatkozó kötelezettségvállalást kell tennie. A szerződéskötést megelőző eredeti állapot helyreállítása során a felperesnek a jármű tényleges használatának időtartamára nem kell ellenértéket fizetnie a használatért, mivel e kötelezettség ellentétes az uniós joggal.

- 5 Az alperes arra hivatkozik, hogy a Kraftfahrt-Bundesamt (szövetségi közúti közlekedési hivatal, Németország) nem rendelte el az érintett gépjárműmodell visszahívását, és az ügyészség nem indított e tekintetben vizsgálatot. Ennélfogva meg kell tagadni a biztosítási fedezetet. A hőablakkal felszerelt motorral rendelkező jármű forgalomba hozatala nem minősül a BGB 826. §-a értelmében vett, a jó erkölcsbe ütköző szándékos károkozásnak. A 715/2007 rendelet nem minősül a BGB 823. §-ának (2) bekezdése értelmében vett, egy másik személy védelmét szolgáló törvénynek. Ezenkívül, mivel az Euro-szabványok kibocsátási határértékei részletesen szabályozott vizsgálati feltételekhez kapcsolódnak, nem bír jelentőséggel az a kérdés, hogy a releváns vizsgálati feltételeken kívül – a szokásos használat során – milyen kibocsátás jellemzi a járművet.
- 6 A 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdése értelmében vett indokoltság fogalmát úgy kell értelmezni, hogy az a motor alkatrészei sérülésének elkerülését szolgáló bármely – *ex ante* vizsgálandó – intézkedést igazol. A jelen ügyben vitatott üzemeltetésfüggő kipufogógáz-visszavezetést, amelyet a környezeti hőmérsékletnek megfelelően csökkentenek, az alkatrészek védelme indokolja.
- 7 Mindenesetre a legfelsőbb bírósági ítélkezési gyakorlatnak megfelelően a felperes által húzott hasznokat be kellene számítani kár csökkentőként.

Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem indokolásának rövid bemutatása

- 8 A kérdést előterjesztő bíróság először is kifejti a kipufogógáz-tisztításnak, különösen a hőablaknak a dízelmotorok esetében fennálló műszaki alapjait. E tekintetben megjegyzi, hogy minden ismert új dízelmotor rendelkezik legalább egy kipufogógáz-visszavezetési szakasszal.
- 9 A kipufogógáz-visszavezetés során a motor által beszívott levegő egy részét kipufogógáz helyettesíti. E visszavezetés a kipufogógáz-visszavezető szelep útján valósul meg. Mivel a visszavezetett forró kipufogógáz a töltőlevegő-hűtőből származó hűtött friss levegővel keveredik, elvileg fennáll a kondenzációs lerakódás vagy a lakkosodás veszélye. Ezek a kipufogógáz-visszavezető szelep meghibásodását eredményezhetik. A kondenzációs lerakódás veszélye alacsonyabb külső hőmérséklet esetén nő, miközben a kipufogógáz-visszavezetés 20 °C és 30 °C közötti külső hőmérsékleten fejt ki teljes hatását.
- 10 E veszély megelőzése érdekében a kipufogógáznak csak egy részét vezetik vissza. Mivel kizárólag motoron belüli intézkedésekkel nem lehetséges a határértékek betartása, másodlagos intézkedéseket alkalmaznak kipufogógáz-utókezelő rendszerek formájában. Kipufogógáz-utókezelő alkotóelemként – az oxidációs

katalizátor és a dízel részecskeszűrő mellett – többnyire szegénykeverékes NO_x-csapdákat, valamint SCR-katalizátorokat (Selective Catalytic Reduction [szelektív katalitikus redukció]) alkalmaznak. A vita tárgyát képező jármű nem rendelkezik SCR-katalizátorral.

- 11 Az előtte folyamatban lévő jogvitát illetően a kérdést előterjesztő bíróság mindenekelőtt megjegyzi, hogy a jogvédelmi biztosító a felek között létrejött jogvédelmi biztosítási szerződés értelmében főszabály szerint köteles a biztosított jogi érdekeinek védelméhez szükséges szolgáltatások tekintetében jogvédelmet biztosítani, amennyiben ezen érdekek védelmének elegendő esélye van a sikerre. Ennélfogva legalább egyenlő valószínűsége kell, hogy legyen annak, hogy a jogvita a biztosított számára kedvező eredménnyel zárul. Ezenkívül lehetségesnek kell tűnnie, hogy a biztosított az általa bizonyítandó tényeket elfogadható és megfelelő bizonyítékokkal bizonyítani tudja. A siker esélyének vizsgálata során azonban a bizonyítás esélyeit főszabály szerint nem lehet a bizonyítékok előzetes értékelésével megítélni.
- 12 A jelen ügyben a valószínűségi elemzés csak a Bírósághoz fordulást követően tisztázható. Már a biztosítási fedezettel kapcsolatos eljárásban is annak van ügydöntő jelentősége, hogy a 715/2007 rendelet vagy a 2007/46 irányelv bír-e harmadik személyek védelmét szolgáló jelleggel. Tisztázni kell továbbá, hogy a hőablak általánosságban összeegyeztethető-e a 715/2007 rendelettel, és hogy e rendelet esetleges megsértése a BGB 823. §-ának a járművek EK-jóváhagyásáról szóló rendelet 6. §-ának (1) bekezdésével és 27. §-ának (1) bekezdésével vagy a 715/2007/EK rendelet 5. cikkével összefüggésben értelmezett (2) bekezdése alapján kártérítési igényt vonhat-e maga után.
- 13 A kérdést előterjesztő bíróság szerint a hőablakok dízelmotorokban történő alkalmazása főszabály szerint nem megengedett. E tekintetben nincs jelentősége annak, hogy a szövetségi közúti közlekedési hivatal elrendelt-e a visszahívást, vagy sem. Az *effet utile* elve megköveteli, hogy a jármű vevője számára olyan szankciómechanizmust biztosítsanak, amelynek hatékonysága éppen nem függ attól, hogy a szövetségi közúti közlekedési hivatal a visszahívás elrendelésével reagál-e a jogsértésekre.
- 14 A felperes azon kártérítési igényét, amelynek érvényesítése érdekében biztosítási fedezetet kér, arra alapozza, hogy a jármű gyártója kényszerkötelezettség vállalására ösztönözte őt, illetve nem kapott kezdettől fogva a nyilvántartásba vételi feltételeknek megfelelő járművet. E kártérítési igény megalapozottsága a 715/2007 rendelet értelmezésétől függ, vagyis attól, hogy e rendelet a magánszemélyek védelmét szolgáló jelleggel bír-e, és ennélfogva a BGB 823. §-ának (2) bekezdése értelmében vett, másik személy védelmét szolgáló törvénynek minősül-e.
- 15 A kérdést előterjesztő bíróság a (17) preambulumbekendésre hivatkozva úgy véli, hogy a 715/2007 rendelet magánszemélyek védelmét szolgáló jelleggel bír. Kétségtelen, hogy e preambulumbekendés nem említi a nitrogén-oxid kibocsátást.

Márpedig minden bizonnyal nehezen elképzelhető, hogy bár a jogalkotó szándéka annak biztosítása volt, hogy a fogyasztók és a felhasználók objektív és pontos információkat kapjanak a szén-dioxid kibocsátásról, ugyanakkor lehetővé kívánta volna tenni, hogy rejtve maradjon előttük a nitrogén-oxid kibocsátásra vonatkozóan a rendeletben meghatározott határértékek be nem tartása. A magánszemélyek védelmének feltételezése illeszkedik a rendelet – különösen annak 13. cikke – által előírt felelősségi keretbe is.

- 16 Sem a 715/2007 rendelet, sem a 692/2008 rendelet nem tartalmaz a kipufogógáztisztító-rendszer működési módjára vonatkozó konkrét műszaki előírásokat. A gyártókra van bízva, hogy milyen műszaki megoldással érik el a határértékek betartását.
- 17 A gyártóknak kell bizonyítaniuk, hogy valamely jármű a kibocsátását illetően megfelel a többek között az Új Európai Menetciklusban (ÜEM) meghatározott vizsgálati követelményeknek. Az ÜEM egy városi és egy városon kívüli rész négy ismétléséből áll. A városon kívüli részben 120 km/h maximális sebességet érnek el. A 11,03 km hosszúságú teljes szakaszon az átlagsebesség 33,6 km/h.
- 18 A 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdésének első mondata értelmében tilos a hatástalanító berendezések használata. A hatástalanító berendezés fogalmát az Egyesült Nemzetek Szervezete Európai Gazdasági Bizottsága 83. számú előírásának 2.16. pontjában foglalt szabályozás ihlette.
- 19 A hatástalanító berendezés fogalmát illetően először is azon kérdés merül fel, hogy milyen jelentést kell tulajdonítani a fogalommeghatározásban szereplő kifejezéseknek. Pontosabban a kérdést előterjesztő bíróság arra keresi a választ, hogy a tervezési elem kizárólag egy fizikai rendszer mechanikai elemeit foglalja-e magában, és hogy a „kibocsátást szabályozó rendszer” fogalom alatt csak a motoron kívüli, másodlagos kipufogógáz-tisztító berendezés értendő, a kipufogógáz-visszavezetésre irányuló motoron belüli intézkedések ellenben nem.
- 20 A kérdést előterjesztő bíróság szerint a kibocsátást szabályozó rendszerben a kipufogógáz-tisztításra irányuló motoron belüli és motoron kívüli intézkedések közötti különbségtétel ellentétes a „hatástalanító berendezés” fogalom meghatározásának egyértelmű szövegével.
- 21 Ezenkívül a kérdést előterjesztő bíróság arra keresi a választ, hogy hogyan kell érteni a „rendes használat” fogalmat. A 715/2007 rendelet különböző nyelvi változatainak figyelembevételével a kérdést előterjesztő bíróság úgy véli, hogy a fogalom alá nem csak a laboratóriumi körülmények tartoznak, hanem ez inkább a közúti közlekedés konkrét feltételeire vonatkozik. Mivel a 692/2008 rendelet a 715/2007 rendelet végrehajtását szolgálja, és az utóbbi rendelet alapján fennálló kötelezettségeket nem módosítja, nem bír szabálypontosító jelentőséggel. A 715/2007 rendeletben rögzített határértékeket következőképpen nem csak a vizsgálati eljárás körülményei között, hanem hőmérséklettől függetlenül be kell tartani. A nehéz tehergépjárművekre és az M1 kategóriás különösen nehéz

személygépjárművekre is alkalmazandó 595/2009 „testvérrendelet” történeti és teleologikus értelmezése és párhuzamos vizsgálata alapján a kérdést előterjesztő bíróság úgy véli, hogy a „rendes használat” fogalom alatt a napi rendes járműhasználat során fennálló feltételek, nem pedig a vizsgálati eljárás feltételei értendők. Figyelembe kell venni mindazonáltal az ÜEM-ciklust meghatározó azon paramétereket, amelyek a 33,6 km/h átlagsebességre, valamint a 120 km/h maximális sebességre vonatkoznak.

- 22 Mivel sem a 715/2007 rendelet, sem a 692/2008 rendelet nem tartalmaz konkrét műszaki előírásokat a kipufogógáz-tisztító rendszer működésére vonatkozóan, a kérdést előterjesztő bíróság felveti azt a kérdést, hogy megengedett-e a hőablak formájában működő hőmérsékletfüggő kibocsátási stratégia, és hogy e stratégia a hatástalanító berendezések tilalmának hatálya alá tartozik-e.
- 23 Kivételesen megengedett a hatástalanító berendezések használata akkor, ha a berendezés használata a motor sérülés vagy baleset elleni védelme és a jármű biztonságos üzemeltetése szempontjából indokolt. Emellett a motorindítás szakaszára és a vizsgálati ciklus feltételeire vonatkozóan is vannak kivételek. E kivételek alapján a kérdést előterjesztő bíróság úgy véli, hogy a motor és az alkatrészek védelmének szempontja nem teszi lehetővé a hatástalanító berendezések időben korlátlan használatát.
- 24 A kérdést előterjesztő bíróság arra vár választ, hogy a motor védelmének indokoltságát konkrét és egyedi vagy absztrakt és normatív módon kell meghatározni. E tekintetben a kérdést előterjesztő bíróság megjegyzi, hogy egy konkrét és egyedi rendelkezés azt eredményezheti, hogy a régebbi motorokat vagy a kipufogógáz-utókezelés különösen védendő létesítményeit előnyben részesítik, és ezért e bíróság egy szigorúbb és objektívizáló kritérium mellett foglal állást.
- 25 Amennyiben a hőablak megengedett, a kérdést előterjesztő bíróság azt szeretné megtudni továbbá, hogy ez érvényes-e az olyan konkrét felhasználásra is, amely azt eredményezi, hogy a kipufogógáz-tisztítást a 20 °C és 30 °C közötti hőablakon kívül folyamatosan csökkentik. E tekintetben a kérdést előterjesztő bíróság megjegyzi, hogy a felperes lakóhelyén fennálló éves átlaghőmérséklet azt eredményezi, hogy a kipufogógáz-tisztítás csökkentése a főszabályt és nem a kivételt jelenti a szóban forgó jármű használata során. Éppen a Németországban és Európában uralkodó hőmérsékletekre tekintettel szükséges az indokoltság fogalmának Bíróság általi értelmezése.
- 26 A kérdést előterjesztő bíróság a „sérülés” fogalom értelmezését is kéri. E tekintetben különösen arra keresi a választ, hogy elegendő-e bármely – akár minimális – sérülés, mint például a kipufogó-visszavezető szelep sérülése, amelynek ára 40 és 200 euró között mozog. A 715/2007 rendelet más nyelvi változataira és az e rendelet által követett célra tekintettel a kérdést előterjesztő bíróság arra az álláspontra hajlik, hogy nem minden sérülés felel meg e feltételeknek. E tekintetben a kérdést előterjesztő bíróság utal arra is, hogy a kipufogógáz-visszavezető szelepet érintő kondenzációs lerakódás és lakkózódás

20 °C és 30 °C közötti környezeti hőmérséklet esetén nem következik be. Konstruktív módon a bevezetett friss környezeti levegőből és a visszavezetett kipufogógázokból álló keverék úgy szabályozható, hogy a motorba vezetett friss gáz mindig a 20 °C és 30 °C közötti optimális hőmérsékleti tartományban maradjon.

- 27 Végül a kérdést előterjesztő bíróság az uniós jog esetlegesen megállapított megsértésének joghatásaival és szankcióival kapcsolatos értelmezési kérdéseket tesz fel. E tekintetben különösen fontos annak megállapítása, hogy a vonatkozó rendelkezések bírnak-e magánszemélyek védelmét szolgáló jelleggel, vagy sem.
- 28 Az uniós jog lehetőleg hatékony alkalmazásának követelménye és a Bíróság 2002. szeptember 17-i *Muñoz és Superior Fruiticola* ítélete (C-253/00, EU:C:2002:497), valamint 2008. július 25-i *Janecek* ítélete (C-237/07, EU:C:2008:447) a magánszemélyek védelmét szolgáló jelleg mellett szól. Eszerint az uniós jogi minőségi normák szabályozásának teljes hatékonysága megkövetelheti, hogy e normák tiszteletben tartását polgári eljárás útján lehessen biztosítani. Ugyanígy összeegyeztethetetlen lehet valamely, a közegészség védelmére irányuló irányelv kötelező jellegével annak elvi szinten történő kizárása, hogy az érintett személyek az irányelvben előírt kötelezettségre hivatkozhatnak.
- 29 A járművek EK-jóváhagyásáról szóló rendelet 6. §-ának (1) bekezdésében és 27. §-ában foglalt rendelkezések keretében, amelyek alapjául a 2007/46/EK irányelv 18. cikkének (1) bekezdése és 26. cikkének (1) bekezdése szolgál, szintén felmerül az a kérdés, hogy a felperes által a gyártóval szemben a későbbi eljárásban érvényesített kár a norma tárgyi hatálya alá tartozik-e. Az Európai Uniónak a járművekre alkalmazandó műszaki követelmények teljes harmonizációja érdekében elfogadott jogi aktusainak célja többek között a közúti közlekedés biztonsága, az egészség és a környezet magas szintű védelme, az energia észszerű felhasználása és az engedély nélküli használat elleni hatékony védelem biztosítása. Még ha a Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság, Németország) és számos alsóbb fokú bíróság kizárja is e rendelkezések harmadik személyek védelmét szolgáló jellegét, a kérdést előterjesztő bíróság a megfelelőségi nyilatkozat jogi jelentősége alapján az irányelv más nyelvi változatainak figyelembevételével indokoltan tartja a hivatkozott rendelkezések magánszemélyek védelmét szolgáló jellegének megállapítását.
- 30 Mivel a felperes kártérítésre jogosult, felmerül a kár kiszámításának kérdése is. E tekintetben különösen az bír jelentőséggel, hogy kell-e kamatot fizetni a vevő által fizetett vételár után, és hogy a vevőnek meg kell-e fizetnie a jármű használatának ellenértékét. Ez határozza meg ugyanis a felperes számára nyújtandó biztosítási fedezet terjedelmét, amelyről a kérdést előterjesztő bíróságnak döntenie kell.
- 31 A 2008. április 17-i *Quelle* ítéletben (C-404/06, EU:C:2008:231) a Bíróság tisztázta, hogy a fogyasztási cikkek adásvételéről szóló irányelvvel ellentétes az olyan nemzeti szabályozás, amely szerint a nem szerződészerű fogyasztási cikk értékesítése esetén az eladó ellenértékre jogosult e terméknek az új értékesítésig

történő használatáért. Abban az esetben, ha – mint a jelen ügyben – gépjármű adásvételére vonatkozó szerződés megkötését megelőző eredeti állapot helyreállításáról van szó, az igényeknek a gépjármű gyártója által bírósági úton történő érvényesítése azzal a következménnyel járhat, hogy az eljárás időtartama eléri a jármű teljes használatával kapcsolatos gazdasági elvárás mértékét. Ez méltánytalanul mentesítené a gyártót. A 715/2007 rendelet hatékony érvényesülése is amellet szól, hogy visszatartó erejű intézkedésként legalábbis szándékos és a jó erkölcsbe ütköző károkozás esetén kizárják az előnyök beszámítását. Ezenkívül a kérdést előterjesztő bíróság arra is keresi a választ, hogy a hatásos és visszatartó erejű szankció követelménye nem követeli-e meg, hogy a szerződéskötést megelőző eredeti állapot helyreállítása esetén a gyártónak kamatot kelljen fizetnie a visszafizetendő vételár után.

- 32 A kérdést előterjesztő bíróság szerint a felperes kártérítéshez való joga ténylegesen kiüresedne, ha a gépjárműhasználattal összefüggő előnyöket beszámítanák, és így azok egyre inkább felemészthetnék a kártérítést. Ez a visszatartó erejű szankciókra vonatkozó követelmény megsértését is jelentené.
- 33 A biztosítási fedezet nyújtására vonatkozó kötelezettségvállalás a hőablak megengedhetőségének tisztázásától és az uniós normák szankcióhatásától függ. A kérdést előterjesztő bíróság e tekintetben tisztában van azzal, hogy a fedezettel kapcsolatos kereset keretében történő elmarasztaláshoz elegendő, ha a jogvita kedvező kimenetelének legalább ugyanakkora a valószínűsége, mint a jogvita kedvezőtlen kimenetelének. Mivel azonban a jelen ügyben döntő jelentőségű kérdések mindeddig nem képezték a Bíróság elé terjesztett előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyát, csak azt követően lehet végleges valószínűségi ítéletet hozni, hogy a Bíróság választ adott az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekre.
- 34 A lépcsőzetesen egymásra épülő, előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekre adott válaszok függvényében határozható meg, hogy kell-e biztosítási fedezetet nyújtani a felperes számára, és ha igen, milyen mértékben.