

**C-138/20. sz. ügy****Az előzetes döntéshozatal iránti kérelemről a Bíróság eljárási szabályzata  
98. cikkének (1) bekezdése alapján készített összefoglalás****A benyújtás napja:**

2020. március 13.

**A kérdést előterjesztő bíróság:**

Landgericht Stuttgart (Németország)

**Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:**

2020. március 13.

**Felperes:**

O.

**Alperes:**

P.

**Az alapeljárás tárgya**

Hatástalanító berendezések megengedhetősége gépjárművekben

**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 (például dízel oxidációs katalizátorok, dízel részecskeszűrő[k], NO<sub>x</sub>-kibocsátást csökkentő katalizátorok formájában működő) motorvezetékbe szerelt 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 [az] csak*

20 °C és 30 °C között biztosít károsanyag-szegény üzemmódot, 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 az AGR-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 vagyonát 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 piacsabályozásra vonatkozó uniós jogszabályok érvényesítése céljából az efféle utilelve alapján keresetindítási jogot biztosít a járművásárlóknak?*

6-3: *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 megfeleléségi 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 megfeleléségi nyilatkozat nélküli értékesítésnek a 2007/46/EK irányelv 26. cikkének (1) bekezdése szerinti tilalmát?*

6-4: *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 megfeleléségi 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 (HL 2007. L 171., 1. o.)

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 tanácsi rendelet módosításáról és végrehajtásáról szóló, 2008. július 18-i 692/2008/EK bizottsági rendelet (HL 2008. L 199., 1. o.; helyesbítés: HL 2010. L 336., 68. o.)

A gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek [helyesen: összetevőinek] és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról szóló, 2007. szeptember 5-i 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv („keretirányelv”) (HL 2007. L 263., 1. o.)

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.)

## **A hivatkozott nemzeti rendelkezések**

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

Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, összetevőinek és önálló műszaki egységeinek EK-jóváhagyásáról szóló rendelet, a továbbiakban: a járművek EK-jóváhagyásáról szóló rendelet), 6. és 27. §

## **A tényállás és az eljárás rövid bemutatása**

- 1 A felperes 2012. május 30-án egy új „Porsche Cayenne Diesel Tiptronic” járművet vásárolt az alperestől, egy német járműgyártótól bruttó 71 156,66 euró vételáron. Az alperes által szolgáltatott adatok alapján e jármű teljesíti a dízel gépjárművekre vonatkozó „Euro 5” károsanyag-kibocsátási osztályba sorolás feltételeit.
- 2 A felperes időközben arra az álláspontra jutott, hogy a járműben található azon vezérlőszoftver, amely a hőmérséklet függvényében beavatkozik a

kipufogógáz-tisztításba, a 715/2007 rendelet értelmében tiltott hatástalanító berendezésnek minősül. Ennélfogva a felperes 2019. február 14-i határidővel az adásvételi szerződés megkötését megelőző eredeti állapot helyreállítására szólította fel az alperest, amit azonban az alperes megtagadott.

- 3 Nem vitatott, hogy az alperes úgynevezett motoron belüli kipufogógáz-visszavezetést alkalmaz. A motor égésterében keletkező nitrogén-oxid kibocsátás csökkentése céljából a kipufogógáz egy részét a motor szívórendszerébe vezetik, és az újból részt vesz az égésben. A kipufogógáz-visszavezetés azonban csak a 20 °C és 30 °C közötti hőmérsékleti tartományon belül (úgynevezett „hőablak”) fejt ki korlátlan hatást. Alacsonyabb külső hőmérséklet esetén a kipufogógáz-visszavezetés csökken vagy teljesen kikapcsol.
- 4 A német Kraftfahrt-Bundesamt (szövetségi közúti közlekedési hivatal, Németország) az érintett járműre, illetve az azzal azonos típusú járművekre vonatkozóan eddig nem rendelt el visszahívást.

#### **Az alapeljárásban részt vevő felek főbb érvei**

- 5 A felperes úgy véli, hogy a hőablak alkalmazása főszabály szerint nem megengedett. Az alperes egy a 715/2007 rendelettel összhangban nem álló szoftvert használ, amely a környezeti hőmérséklet függvényében vezérli a motoron belüli kipufogógáz-visszavezetést és annak hatékonyságát. Ezáltal megváltozik az e rendelet 3. cikkének 10. pontja értelmében vett kibocsátást szabályozó rendszer egy részének funkciója, aminek következtében a rendes járműhasználat során észszerűen várható körülmények között csökken a kibocsátást szabályozó rendszer hatékonysága.
- 6 A 715/2007 rendelet I. mellékletében előírt kibocsátási határértékeket nem csak az Új Európai Menetciklus (ÜEM) keretében, hanem a rendes használat, azaz a szokásos használat során is be kell tartani.
- 7 Az alperes nem vitatja a hatástalanító berendezés használatát, ezt azonban a 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdésének második mondata alapján megengedettnek tartja. E rendelkezés szerint a gyártó intézkedéseket tehet az alkatrészek bármely sérülésének elkerülése érdekében. A jelen esetben szükséges a kipufogógáz-visszavezetésnek a környezeti hőmérséklet függvényében történő csökkentése, mivel csak ilyen módon előzhető meg a dízelmotoron keletkező kondenzációs lerakódás veszélye.
- 8 Egyébként nem releváns, hogy milyen kibocsátással rendelkezik a jármű a szokásos használat során. Az Euro-normák kibocsátási határértékeihez részletesen szabályozott vizsgálati körülmények kapcsolódnak, így kizárólag az e körülmények között fennálló kibocsátás mérvadó.

### **Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem indokolásának rövid bemutatása**

- 9 Kétségtelen, hogy a felperes már nem érvényesíthet az adásvételi szerződésből eredő igényeket, „jogellenes cselekményből” eredő igények azonban megilletik őt, mégpedig egyfelől a BGB-nek a 715/2007 rendelettel és/vagy a járművek EK-jóváhagyásáról szóló rendelet 6. §-ának (1) bekezdésével és 27. §-ának (1) bekezdésével összefüggésben értelmezett 823. §-ának (2) bekezdése szerint, másfelől pedig a BGB 826. §-a szerint.
  - 10 A kérdést előterjesztő bíróság arra az álláspontra hajlik, hogy ezek az igények fennállnak. Egyfelől a BGB 823. §-ának (2) bekezdése „egy másik személy védelmét szolgáló törvény” megsértését követeli meg. A kérdést előterjesztő bíróság véleménye szerint a 715/2007 rendelet ilyen, mások védelmét szolgáló törvény. Másfelől minden bizonnyal fennáll a BGB 826. §-a értelmében vett „jó erkölcsbe ütköző szándékos károkozás” is. Az erről való végleges döntéshez azonban tisztázni kell, hogy az alperes valóban a 715/2007 rendelet szerint tiltott hatástalanító berendezést használ-e. Ha ez a helyzet, akkor a 2007/46 irányelv 18. cikke szerint szükséges megfeleléségi nyilatkozat érvénytelen, aminek következtében a járművek EK-jóváhagyásáról szóló, az ezen irányelvet a német jogba átültető rendelet megsértése is fennáll.
  - 11 A német bíróságoknak a „dízel botrány” feldolgozásával kapcsolatos különböző értelmezési gyakorlata miatt kétségek állnak fenn a 715/2007 rendelet és a 2007/46 irányelv értelmezése tekintetében. E kétségek csak a Bíróság döntésével oszthatók el.
  - 12 A Bíróság elé terjesztendő kérdések hat témakörre tagolódnak.
- 1. A „hatástalanító berendezés” fogalma**
- 13 A 715/2007 rendelet 3. cikke 10. pontjának szövegéből kiindulva a kérdést előterjesztő bíróság arra keresi a választ, hogy a „tervezési elem” fogalom kizárólag egy fizikai rendszer mechanikai elemeit foglalja-e magában (1-1. kérdés).
  - 14 Amennyiben a tervezési elem fogalmát ilyen szűken kell értelmezni, a fogalom-meghatározás nem terjed ki az elektronikus motorvezérlésre és annak szoftverére. A fogalom-meghatározás szerinti rendszertani összefüggés, amely a személygépjárművek meghajtó rendszerének számos olyan paraméterét felsorolja, amely manapság túlnyomórészt – legalábbis részben – elektronikus vezérlés alá tartozik, egyértelműen a mechanikai-fizikai rendszerekre való ilyen szűkítés ellen szól. Az angol nyelvi változat vizsgálata, amelyben a paraméterek felsorolása előtt az „any element of design which senses” szerepel, egyértelművé teszi, hogy e fogalom kiterjed a szoftverek tervezésére is.
  - 15 Tisztázni kell továbbá, hogy a „hatástalanító berendezés” fogalom-meghatározásában használt „kibocsátást szabályozó rendszer” fogalom

kiterjed-e a kibocsátásnak a keletkezés helyén, azaz a motor égéskamrájában kipufogógáz-visszavezetés útján történő korlátozásával kapcsolatos stratégiákra is, vagy e fogalom csupán a dízel részecskeszűrők és a nitrogén-oxid kibocsátást csökkentő katalizátorok formájában működő motoron kívüli kipufogógáz-visszavezető berendezést jelöli (1-2. kérdés). A 715/2007 rendelet nem tartalmazza e fogalom meghatározását.

- 16 A kérdést előterjesztő bíróság álláspontja szerint nem kell különbséget tenni motoron belüli és motoron kívüli intézkedések között, mivel a 715/2007 rendelet 3. cikkének 10. pontjában felsorolt valamennyi paraméter olyan műszaki folyamatokat – többek között a „motor fordulatszáma” fogalommal egy értelműen motoron belüli tényezőt – foglal magában, amelyek hatást gyakorolnak a kibocsátás keletkezésére és csökkentésére.
- 17 Nem állapíthatók meg arra utaló különös támpontok sem, hogy a jogilag nem meghatározott „kibocsátást szabályozó rendszer” fogalmat ki lehetne venni a „hatástalanító berendezés” fogalom-meghatározásának összefüggéséből. Az 1-3. kérdéssel a kérdést előterjesztő bíróság azt szeretné tisztázni, hogy a 715/2007 rendelet célkitűzéseire tekintettel megengedett-e vagy tiltott a különbségtétel motoron belüli és motoron kívüli között.

## **2. A „rendes használat” fogalom**

- 18 A 2-1.-2-4. kérdéssel a kérdést előterjesztő bíróság azt szeretné tisztázni, hogy a 715/2007 rendelet I. mellékletében rögzített határértékek csupán az „Új Európai Menetciklus” (UEM) szerinti vizsgálati körülmények keretében érvényesek-e, vagy azokat az e rendelet 5. cikkének (1) bekezdése értelmében vett „rendes használat során” a mindennapi életben is be kell tartani. Ezenkívül tisztázni kell, hogy a „rendes használat” fogalom magában foglalja-e a mindennapi életben fennálló *valamennyi* tényleges járműhasználati körülményt, vagy csak az olyan körülményeket, amelyek esetében betartják a városi és a városon kívüli UEM sebességi paramétereit.
- 19 A 715/2007 rendelet nem határozza meg, hogy mit kell érteni „rendes használat” alatt.
- 20 A szó szerinti értelmezés – más nyelvi változatok figyelembevételével is – amellettszól, hogy semmiképpen sem csak a laboratóriumi körülmények tartoznak e fogalom alá, hanem a valóságban létező, azaz a közúti közlekedésben konkrétan fennálló körülményekről van szó.
- 21 Ezt az értelmezést támasztja alá a 715/2007 rendelet (12) preambulumbekkezdése, amely szerint „továbbra is erőfeszítéseket kell tenni [...], garantálva, hogy ezen értékhatárok a használatban levő járművek tényleges teljesítményére vonatkozzanak”.

- 22 Első ránézésére úgy tűnik, hogy a 692/2008 rendelet 3. cikkének (6) bekezdéséből – amely szerint a gyártónak biztosítania kell, hogy „az e rendeletben meghatározott mérési feltételek között” végzett kibocsátásmérés eredményei megfeleljenek a vonatkozó határértékeknek – más következtetést lehet levonni. Mindazonáltal a 715/2007 rendelet (3) preambulumbekkezdésében leszögezik, hogy e rendelet „a járművek kibocsátására vonatkozó alapvető rendelkezéseket” tartalmaz, míg „a műszaki előírásokat [...] végrehajtási intézkedések határozzák majd meg”. Ennélfogva a 692/2008 rendelet nem módosítja a gyártónak a 715/2007 rendelet szerinti kötelezettségeit, hanem annak célja csupán e kötelezettségek végrehajtása. A 715/2007 rendelet I. mellékletében rögzített határértékeket következőképpen nem csak a vizsgálati eljárás körülményei között, hanem hőmérséklettől függetlenül be kell tartani.
- 23 Abból a célból azonban, hogy egyensúlyt biztosítsanak a járműfékpadon és a szokásos használat során megállapított általánosított mérési eredmények között, a kérdést előterjesztő bíróság véleménye szerint az ÚEM-et meghatározó paramétereket kell figyelembe venni, függetlenül attól, hogy milyen környezeti hőmérséklet uralkodik, és milyen hosszú a menetidő. Az ÚEM egy négyszer ismételt városi részből és egy városon kívüli részből áll. A városi rész kezdetekor a motort hideg állapotban (20 °C–30 °C) indítják. Ezt a részt alacsonyabb sebességek, valamint az ebből következő csekély motorterhelés és alacsony kipufogógáz-hőmérséklet jellemzi. A városon kívüli rész – 120 km/h maximális sebességgel – egy gyorsabb és dinamikusabb menetállapotot képvisel. Az ÚEM teljesítése során – a 11,03 km-es teljes szakaszon – az átlagsebesség 33,6 km.

### ***3. Hőmérsékletfüggő kibocsátás-csökkentő stratégia megengedhetősége***

- 24 Sem a 715/2007 rendelet, sem a 692/2008 rendelet nem tartalmaz a kipufogógáztisztító-rendszer működési módjára vonatkozó konkrét műszaki előírásokat. A 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdésének első mondata azonban a kibocsátás-csökkentő berendezések hatásfokát csökkentő hatástalanító berendezések tilalmát rendeli el. Erre tekintettel felmerül a kérdés, hogy elfogadható-e a „hőablak” formájában megvalósuló hőmérsékletfüggő kibocsátási stratégia, és hogy erre kiterjed-e egyáltalán a hatástalanító berendezésre vonatkozó tilalom. Ez képezi a 3-1. kérdés tárgyát.
- 25 E tekintetben tanulságos a 715/2007 rendelet 3. cikke 10. pontja előzményének vizsgálata. A 70/220/EGK irányelvnek a 98/69/EK irányelvvel módosított I. mellékletének 2.16. pontja a hatástalanító berendezés nagyrészt azonos meghatározását tartalmazza. A 70/220 irányelvnek a 98/69/EK irányelvvel módosított VII. mellékletének 6.1.1. pontjában egy arra vonatkozó iránymutatás található, hogy mit értett az uniós jogalkotó 1998-ban „észszerűtlen kibocsátás-csökkentési stratégia” alatt: E rendelkezés szerint bármely észszerűtlen kibocsátás-csökkentési stratégiát, amely rendes üzemi körülmények között alacsony hőmérséklet mellett történő közlekedés során a kibocsátás-csökkentő rendszer hatékonyságának romlását eredményezi, amennyiben a szabványos szennyezőanyag-kibocsátási vizsgálatok erre nem terjednek ki, hatástalanító

berendezésnek kellett tekinteni. A kérdést előterjesztő bíróság előzetes véleménye szerint ebből az általános összefüggésből megállapítható, hogy főszabály szerint már jóval a 715/2007 rendelet elfogadása előtt tiltottak voltak a hőmérsékletvezérelt kibocsátási stratégiák is.

- 26 Amennyiben a Bíróság főszabály szerint megengedhetőnek tekinti a hőmérsékletfüggő kipufogógáz-visszavezetést, ehhez kapcsolódik a 3-2. kérdés. Ezzel a kérdést előterjesztő bíróság azt szeretné megtudni, hogy megengedhető-e az olyan hatástalanító berendezés, amely a motor védelme céljából a 20 °C és 30 °C közötti hőmérsékleti tartományon kívül folyamatosan működik.
- 27 A 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdésének második mondata az a)–c) pontban a hatástalanító berendezés használatára vonatkozó tilalom alóli kivételek három csoportját határozza meg. Az a) pont szerint kivételesen megengedett a hatástalanító berendezések használata, ha „a berendezés használata a motor sérülés vagy baleset elleni védelme és a jármű biztonságos üzemeltetése szempontjából indokolt”. A b) pont a hatástalanító berendezés használatára vonatkozó további különleges bánásmódot tartalmaz, ha e berendezés „a motorindításra vonatkozó követelmények teljesítésén túl nem üzemel”. Végül a c) pont szerint megengedett a hatástalanító berendezések használata, ha „a vizsgálati eljárások alapján véve olyan feltételek mellett folynak, amelyekkel ellenőrizhető a párolgási kibocsátás és az átlagos kibocsátás a kipufogócsőnél”.
- 28 A kivételre vonatkozó e rendelkezésekből, különösen a 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdése második mondatának b) és c) pontjából – az alperes álláspontjával ellentétben – megállapítható, hogy a hatástalanító berendezések használata szűken meghatározott időkorláthoz kapcsolódik: egyfelől a motorindítási szakaszhoz, másfelől a vizsgálati ciklus feltételeihez.
- 29 Az a) pont szerinti változat olyan értelmezése, hogy a motor- és alkatrészvédelem szempontja időbeli korlátozás nélkül elegendő lehet a tilalom áttöréséhez, a további releváns uniós jog figyelembevételével nem indokolható ellentmondásmentesen. A kivételre vonatkozó említett tényállások a 692/2008 rendelet 3. cikkének 9. pontja szerinti, az alacsony környezeti hőmérséklet esetére vonatkozó bizonyítási kötelezettség révén is időbeli korlátozás alá esnek. Ezen túlmenő hőablak ennél fogva jogszerűen nem állhat fenn. A 692/2008 rendelet szerint a gyártóknak biztosítaniuk kell, hogy az NO<sub>x</sub>-utókezelő elérje a szükséges hőmérsékleti tartományt ahhoz, hogy a –7 °C-os hidegindítás után 400 s-on belül hatékonyan, azaz a károsanyag-határértékek betartásával működjön.
- 30 Ez *a contrario* azt jelenti, hogy a jogalkotó egyértelműen hatékony kibocsátás-csökkentésből indul ki alacsony külső hőmérséklet esetén is. Más értelmezés követése esetén nem érnék el az abszolút kibocsátás-csökkentésre és a levegőszennyezés csökkentésére vonatkozó jogalkotói célt. Ezt a célt a 715/2007 rendelet (1) és (4)–(7) preambulumbekkezdésében rögzítik.

- 31 Ebben az összefüggésben meg kell jegyezni, hogy a felperes lakóhelyén a havi átlaghőmérséklet egész évben 20 °C alatt van, így a kipufogógáz-visszavezetés csökkentése és ezáltal a kibocsátást szabályozó rendszerre kifejtett hatás a főszabályt és nem a kivételt jelenti a szóban forgó jármű használata során.

**4. A 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdése második mondatának a) pontja értelmében vett indokoltság vonatkoztatási pontja**

- 32 A kérdést előterjesztő bíróság arra keresi a választ, hogy a 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdésének második mondata értelmében vett indokoltság vonatkoztatási pontját konkrét és egyedi vagy absztrakt és normatív módon kell-e meghatározni, és hogy az utóbbi esetben mely, műszakilag rendelkezésre álló szabványt kell alkalmazni. Ez képezi a 4-1. kérdés tárgyát.
- 33 A konkrét és egyedi vonatkoztatás alkalmazása esetén az indokoltság fennállásához már elegendő lehetne, hogy a motor tisztán konkrét és egyedi vizsgálata keretében a jármű használata során olyan helyzet következik be, amely ebben az esetben szükségessé teszi a hatástalanító berendezés beavatkozását. A járműgyártó a járműmodelltől és a motorkonfigurációtól függően konkrét és egyedi módon hivatkozhatna a kivételre. Az érintett motoregység fejlettségi szintje alapján egy régebbi motor jóval korábban teljesíthetné a kivételt, mint például egy nagy teljesítményű motor.
- 34 Ezzel szemben az absztrakt és normatív vonatkoztatás alapulvétele esetén nem lenne elegendő az a tény, hogy az egyedi esetben olyan műszaki helyzetek következnek be, amelyekben a motor védelme vagy a biztonságos üzemeltetés céljából szükséges a hatástalanító berendezés, hanem ezen felül – az e műszaki helyzetet eredményező okok figyelembevételével – az is szükséges, hogy ezen okok szükségszerűen fennállnak, tehát általában elkerülhetetlenek.
- 35 E kritérium mellett szól az *effet utile* elve és a 715/2007 rendelet (1)–(5) preambulumbekkezdése is. E rendelet célja a környezet magas szintű védelmének biztosítása. E cél megvalósítása a járművek kibocsátásának csökkentésére irányuló folyamatos erőfeszítést igényel.
- 36 Amennyiben a Bíróság nemleges választ ad a 4-1. kérdésre, felmerül a kérdés, hogy a kipufogógáz-tisztítás korlátozása milyen mértékben történhet a hatástalanító berendezéssel úgy, hogy az még az „indokoltság” fogalmának keretein belül mozogjon.
- 37 Amennyiben a kipufogógáz-tisztításba való hőmérsékletfüggő beavatkozás megengedett, a Bíróságnak részletesen értelmeznie kell az „indokoltság” fogalmát, különösen a Németországban vagy Európában fennálló hőmérsékleti viszonyok figyelembevételével (4-2. kérdés).

### 5. A „sérülés” fogalom

- 38 A 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdésének második mondata értelmében vett sérülés fogalmát e rendelet nem határozza meg pontosan. E tekintetben felmerül a kérdés, hogy a motor védelmére való hivatkozással minden olyan esetben igazolható-e a hatástalanító berendezések használata, amikor a járműgyártó hiteles módon igazolja, hogy ilyen berendezés használata nélkül a motort – akár csekély mértékű – sérülés veszélye fenyegeti. Kérdéses továbbá, hogy a sérülés fogalma vonatkozhat-e a kopó alkatrészekre, mint például a kipufogógáz-visszavezető szelepre is.
- 39 A 715/2007 rendelet más nyelvi változataival való összehasonlítás az ilyen értelmezés ellen szól. A francia nyelvi változatban például a „dégât” fogalmat választják. Ezalatt a *Larousse* szótár szerint a következőket értik: „désordre profond, dommage important causé par quelqu'un ou par quelque chose” [mélyreható zavar, jelentős kár, amelyet valaki vagy valami okozott]. A kérdést előterjesztő bíróság véleménye szerint ebből az következik, hogy a hőablak igazolása céljából az autógyártók kizárólag a kondenzációs lerakódás veszélye miatt nem hivatkozhatnak az alkatrészek védelmére. E tekintetben felmerül a kérdés, hogy a kondenzációs lerakódás veszélye nem csökkenthető-e más – például a jármű anyagára és felépítésére vonatkozó – intézkedésekkel is.

### 6. Az uniós jog megsértésének joghatásai és szankciói

- 40 A BGB 823. §-ának (2) bekezdése szerinti azon feltételre tekintettel, hogy „egy másik személy védelmét szolgáló törvényt” kell megsérteni, először az a kérdés merül fel, hogy a 715/2007 rendeletnek célja-e, hogy egy olyan jármű vevőjének vagyonát védje, amely nem felel meg az e rendeletben előírt követelményeknek (6-1. kérdés). A kérdést előterjesztő bíróság arra hajlik, hogy igenlő választ adjon erre a kérdésre.
- 41 Még ha e rendelet közvetlenül nem is védi a járművásárló vagyonát, a kérdést előterjesztő bíróság a Bíróságnak a 2002. szeptember 17-i *Muñoz és Superior Fruitticola* ítélete (C-253/00, EU:C:2002:497, 29–31. pont), valamint a 2008. július 25-i *Janecek* ítélete (C-237/07, EU:C:2008:447, 42. pont) alapján arra a következtetésre jut, hogy a BGB 823. §-ának (2) bekezdése szerinti igényjogosultságot meghatározó egyéni védelmi jellegre vonatkozó, a német ítélkezési gyakorlat által megállapított szigorú feltételeket az „érintettségnek” a Bíróság által előírt kritériumára kell mérsékelni.
- 42 A tagállamok ugyanis csak akkor veszik figyelembe az uniós jogi rendelkezések hatékony érvényesülését, ha olyan szankciórendszerrel valósítanak meg, amelynek hatékonysága nem függ attól, hogy valamely hatóság – a jelen esetben a német szövetségi közúti közlekedési hivatal – reagál-e a szabálysértésekre, hanem e rendszert maguk a piaci szereplők – a jelen esetben a járművásárlók – hozhatják működésbe a polgári bíróságok előtt indított keresettel (lásd a 6-2. kérdést).

- 43 A 2007/46 irányelv egyéni védelmi jellegét illetően a kérdést előterjesztő bíróság a Bíróságnak az 1986. február 26-i Marshall ítélete (152/84, EU:C:1986:84, 24. pont) és az 1994. július 14-i Faccini Dori ítélete (C-91/92, EU:C:1994:292, 24. és azt követő pontok) alapján abból indul ki, hogy a 2007/46 irányelvből közvetlenül nem vezethetők le jogok a járművásárlók számára.
- 44 A 6-3. kérdéssel a kérdést előterjesztő bíróság azt szeretné tisztázni, hogy mindazonáltal tulajdonítható-e a megfelelőségi nyilatkozatnak egyéni védelmi jelleg. Ez a védelem minden bizonnyal a megfelelőségi nyilatkozat funkcióleírásából következik, amely a 2007/46 irányelvnek a 385/2009 rendelettel módosított IX. mellékletében található. Ott elsősorban a következők szerepelnek: „A megfelelőségi nyilatkozat a jármű gyártója által a vásárlónak átadott nyilatkozat, melyben biztosítja a vásárlót arról, hogy az általa [helyesen: az utóbbi által] vásárolt jármű megfelel a gyártása időpontjában hatályos uniós jogszabályoknak.” Azt a feladatot, hogy a nemzeti hatóságok számára lehetővé kell tenni a járművek zavartalan nyilvántartásba vételét, csak másodsorban említik.
- 45 Ezenkívül a 2007/46 irányelv járművek nyilvántartásba vételére vonatkozó rendelkezéseinek célja a biztonság és a környezetvédelem magas szintjének biztosítása. E rendelkezések megsértése az *effet utile* elve alapján bizonyára megköveteli, hogy az érintettek számára magánjogi úton egy önálló szankciórendszert biztosítsanak.
- 46 Az utolsó 6-4. kérdéssel az alapeljárás egy központi kérdéséről van szó, nevezetesen arról, hogy mennyiben tiltja a 715/2007 rendelet szankcióhatása, illetve a 2007/46 irányelv célja és szándéka nemzeti kártérítési követelések keretében kártalanítás beszámítását azzal összefüggésben, hogy a vevő egy bizonyos időtartamon keresztül használta a járművet.
- 47 A 715/2007 rendelet 13. cikke (1) bekezdésének második mondata szerint az előírt szankcióknak hatásosnak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lenniük. A szankció megválasztását a Bíróság jogegységi ítéletében, az 1989. szeptember 21-i Bizottság kontra Görögország ítéletben (68/88, EU:C:1989:339, 24. pont) a tagállamokra bízta.
- 48 A kérdést előterjesztő bíróság értelmezése szerint a tényleges érvényesülés elve megköveteli, hogy a közvetlenül alkalmazandó uniós jog, valamint az átültetést szolgáló nemzeti jog magánjogi úton érvényesíthető legyen. A Bíróság a 2002. szeptember 17-i Muñoz és Superior Fruticola ítéletében (C-253/00, EU:C:2002:497, 30. pont) kifejtette, hogy „a minőségi előírásokra vonatkozó szabályozás teljes hatékonysága [feltételezi], hogy azok tiszteletben tartása polgári per útján érvényesíthető legyen”.
- 49 A kérdést előterjesztő bíróság álláspontja szerint a kibocsátási határértékek esetében értékkepző környezeti tényezőkről van szó. Sok járművásárló a környezetvédelemhez való hozzájárulás céljából hajlandó több tőkét befektetni

egy termékbe. A környezetkímélés ismérve esetében tehát olyan objektív minőségi jellemzőről van szó, amely a jogi szempontból érintettek körét is befolyásolja.

- 50 A kártérítési igények érvényesítése azonban csak formális, és *de facto* értéktelen, ha a járművásárlóknak az eljárás időtartamának növekedése alapján be kell számítaniuk a használatból származó előnyöket. Amennyiben az értékképző tényezőket – a jelen ügyben a kibocsátási határértékeket – szándékosan megsértik, az előnyök beszámítása esetén annak veszélye fenyeget, hogy a kártérítési jog elveszti preventív szabályozási funkcióját.
- 51 A szankcióknak a 2007/46 irányelv 46. cikkének második mondata szerint is hatékonynak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lenniük.
- 52 A tiltott hatástalanító berendezés járművekbe történő beépítése nem csak a típusjóváahagyás elvesztését eredményezi, hanem azzal a következménnyel is jár, hogy e járművek tekintetében nem állnak rendelkezésre érvényes megfelelési nyilatkozatok. A járműveket azonban csak akkor lehet értékesíteni, ha azokra vonatkozóan érvényes megfelelési nyilatkozat áll rendelkezésre.
- 53 Azon kérdés esetében, hogy az érvényes megfelelési nyilatkozattal nem rendelkező jármű vevőjének a gyártóval szembeni kártérítési követelésébe be kell-e számítani a használatból származó előnyöket, figyelembe kell venni az 1999/44 irányelvben szereplő, a használat ellenértékének megtérítésére vonatkozó általánosítható elvet. A Bíróság a 2008. április 17-i *Quelle* ítéletében (C-404/06, EU:C:2008:231) megállapította, hogy ellentétes ezen irányelv 3. cikkével az olyan nemzeti szabályozás, amely az eladó számára – aki a szerződésnek meg nem felelő, hibás fogyasztási cikket értékesített – lehetővé teszi, hogy a hibás fogyasztási cikk új fogyasztási cikkekre való cseréjéig tartó használatának az ellenértékét követelje a fogyasztótól.
- 54 E megközelítésnek a jelen ügyre való alkalmazása ellen szól ugyan, hogy a 2007/46 irányelv nem tartalmaz a következményekre vonatkozó olyan konkrét rendelkezést, mint amelyet – a térítésmentes utólagos teljesítés elrendelésével – az 1999/44 irányelv 3. cikkének (3) bekezdése előír. Mindazonáltal a visszatartó erejű szankciókra vonatkozó követelmény olyan felelősség elismerését követeli meg a nemzeti jogban, amelynek hatékonyságát nem csökkenti, hogy az eljárás időtartama és a teljesítésnek a gyártó általi szándékos késleltetése miatt a kártérítési igény a használatért járó kártalanítás következtében „értéktelenné” válik.