ATHANASIOS RANTOS
FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA
Az ismertetés napja: 2022. június 2.[1]

C-100/21. sz. ügy

QB
kontra
Mercedes-Benz Group AG, korábban Daimler AG

(a Landgericht Ravensburg [ravensburgi regionális bíróság, Németország] által benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem)

„Előzetes döntéshozatal – Jogszabályok közelítése – 2007/46/EK irányelv – Gépjárművek típusjóváhagyása – A 18. cikk (1) bekezdése, a 26. cikk (1) bekezdése és a 46. cikk (1) bekezdése – 715/2007/EK rendelet – Az 5. cikk (2) bekezdése – Dízelmotor – Szennyezőanyag-kibocsátás – A nitrogén-oxid-kibocsátás csökkentésének »hőmérsékleti tartomány« általi korlátozása – Hatástalanító berendezés – A tiltott hatástalanító berendezéssel rendelkező 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 – Egyesbíró arra vonatkozó lehetősége, hogy előzetes döntéshozatal iránti kérelemmel forduljon a Bírósághoz”

I. Bevezetés

1. A jelen előzetes döntéshozatal iránti kérelem a szennyező gázok, különösen a nitrogén-oxid (NOx) kibocsátására vonatkozó uniós jogi rendelkezéseknek a dízelüzemű járművek általi be nem tartására vonatkozóan a Bíróság elé terjesztett ügyek keretébe illeszkedik. E tekintetben a Bíróság többek között a 2020. december 17-i CLCV és társai (Dízelmotoron elhelyezett hatástalanító berendezés) ítéletben (C-693/18, a továbbiakban: CLCV ítélet, EU:C:2020:1040) már állást foglalt a 715/2007/EK rendelet[2] 3. cikke 10. pontjának értelmében vett „hatástalanító berendezés” fogalmáról, valamint e rendelet 5. cikke (2) bekezdésének a) pontjára tekintettel az ilyen berendezés megengedettségének feltételeiről. Egyebekben a C-128/20. sz. GSMB Invest ügy, a C-134/20. sz. Volkswagen ügy, valamint a C-145/20. sz. Porsche Inter Auto és Volkswagen ügy,

[1] Eredeti nyelv: francia.

[2] A 2008. július 18-i 692/2008/EK rendelettel (HL 2008. L 199., 1. o., helyesbítés: HL 2010. L 336., 68. o.) módosított, 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 európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2007. L 171., 1. o.; a továbbiakban: 715/2007 rendelet).

amelyekre vonatkozóan 2021. szeptember 23-án közös indítványt[3] ismertettem, az érintett járművek vezérlő számítógépébe beépített szoftver által alkalmazott „hőmérsékleti tartomány” uniós joggal való összeegyeztethetőségére vonatkozik.

2. A jelen ügyben a Landgericht Ravensburg (ravensburgi regionális bíróság, Németország) azt kérdezi a Bíróságtól, hogy a 715/2007 rendelettel összefüggésben értelmezett 2007/46/EK irányelv[4] jogellenes károkozásért fennálló felelősségen alapuló megtérítési követelést biztosít-e az e rendelet által meghatározott NOx-kibocsátási határértékeket tiszteletben nem tartó jármű vevője számára a jármű gyártójával szemben, és ha igen, hogy milyen számítási módot kell meghatározniuk a tagállamoknak a megtérítés tekintetében ahhoz, hogy az megfeleljenek az uniós jognak.

3. E bíróság arra is keresi a választ, hogy az EUMSZ 267. cikkel ellentétes-e az olyan nemzeti szabályozás, amelynek értelmében a jogvita elbírálására hatáskörrel rendelkező egyesbíró kizárólag abban az esetben terjeszthet előzetes döntéshozatal iránti kérelmet a Bíróság elé, ha ezt a jogvitát előzetesen polgári tanács elé utalta, amely úgy határozott, hogy nem veszi át az ügyet.

II. Jogi háttér

A. Az uniós jog

1. A 715/2007 rendelet

4. A 715/2007 rendelet (1), (5) és (6) preambulumbekezdése értelmében:

„(1) A belső piac egy belső határok nélküli térség, ahol biztosítani kell az áruk, személyek, szolgáltatások és a tőke szabad mozgását. […] A gépjárművek kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyására vonatkozó műszaki követelményeket ezért 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-kibocsátását kell jelentősen csökkenteni a levegőminőség javítása és a szennyezési határértékek betartása érdekében. […]”

[3] A GSMB Invest, Volkswagen, valamint Porsche Inter Auto és Volkswagen ügyre vonatkozó indítvány (C-128/20, C-134/20 és C-145/20, EU:C:2021:758). A Bíróság a jelen indítvány megírása idején még nem határozott ezekben az ügyekben.

[4] A 2017. június 1-jei (EU) 2017/1151 bizottsági rendelettel (HL 2017. L 175., 1. o.; helyesbítés: HL 2018. L 56., 66. o.) módosított, a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról szóló, 2007. szeptember 5-i európai parlamenti és tanácsi irányelv (keretirányelv) (HL 2007. L 263., 1. o.; a továbbiakban: 2007/46 irányelv).

5. E rendelet „Tárgy” című 1. cikkének (1) bekezdése a következőket mondja ki:

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

6. Az említett rendeletnek a „Fogalommeghatározások” címet viselő 3. cikke az alábbiakat írja elő:

„E rendelet és végrehajtási intézkedései alkalmazásában a következő meghatározásokat kell alkalmazni:

[…]

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

[…]”

7. Ugyanezen rendelet „Követelmények és vizsgálatok” című 5. cikkének (1) és (2) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„(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;

[…]”

2. A 2007/46 irányelv

8. A 2007/46 irányelv[5] „Tárgy” címet viselő 1. cikke a következőket mondja 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

[5] A 2007/46/EK irányelvet 2020. szeptember 1-jétől hatályon kívül helyezte a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről, a 715/2007/EK és az 595/2009/EK rendelet módosításáról, valamint a 2007/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2018. május 30-i (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2018. L 151., 1. o.) 88. cikke. A szóban forgó tényállás időpontjára tekintettel azonban az alapjogvitára továbbra is a 2007/46 irányelv alkalmazandó.

egységeinek jóváhagyásához szükséges igazgatási rendelkezéseket és általános műszaki követelményeket tartalmaz az [Unión] 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.”

9. Ezen irányelv „Megfelelőségi nyilatkozat” című 18. cikkének (1) bekezdése a következőket írja elő:

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

[…]”

10. Az említett irányelv „Járművek nyilvántartásba vétele, értékesítése és forgalomba helyezése” című 26. cikkének (1) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„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 megfelelőségi nyilatkozattal rendelkezik.

[…]”

11. Ugyanezen irányelv „Szankciók” című 46. cikke a következőképpen rendelkezik:

„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 hatékonynak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lenniük. A tagállamok e rendelkezésekről 2009. április 29. előtt tájékoztatják a Bizottságot, és haladéktalanul közlik a Bizottsággal azok későbbi módosításait is.”

B. A német jog

12. A Bürgerliches Gesetzbuch (polgári törvénykönyv, a továbbiakban: BGB) „Kártérítési kötelezettség” című 823. §-a a következőket mondja ki:

„(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.”

13. A BGB „Jóerkölcsbe ütköző szándékos károkozás” című 826. §-a a következőket írja elő:

„Aki másnak jóerkölcsbe ütköző módon szándékosan kárt okoz, köteles a kárt megtéríteni.”

14. A 2011. február 3-i Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für die Fahrzeuge (EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung) (a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, összetevőinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról szóló rendelet [a gépjárművek jóváhagyásáról szóló rendelet])[6] „Megfelelőségi nyilatkozat és jelölések” című 6. §-ának (1) bekezdése értelmében:

„A jóváhagyott típusnak megfelelő minden egyes járműre vonatkozóan az EK-típusjóváhagyás jogosultjának a [2007/46] irányelv IX. mellékletével összefüggésben értelmezett 18. cikke szerinti megfelelőségi nyilatkozatot kell kiállítania és a járműhöz mellékelnie. A [2007/46] irányelv 18. cikke (3) bekezdésével összhangban a megfelelőségi nyilatkozatot úgy kell megtervezni, hogy védett legyen a hamisítás ellen.”

15. E rendelet „Nyilvántartásba vétel és értékesítés” című 27. §-ának (1) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„Azon új járművek, műszaki egységek vagy összetevők, amelyek vonatkozásában a [2007/46] irányelv IX. melléklete, a 2002/24/EK irányelv[7] IV. melléklete vagy a 2003/37/EK irányelv[8] III. melléklete szerinti megfelelőségi nyilatkozat van előírva, csak akkor kínálhatók értékesítésre, értékesíthetők vagy hozhatók forgalomba Németországban, ha érvényes megfelelőségi nyilatkozattal rendelkeznek. Ez nem vonatkozik a [2003/37] irányelv 8. cikke szerinti járművekre.”

16. A Zivilprozessordnung (polgári perrendtartás, a továbbiakban: ZPO) „Eredeti hatáskörrel rendelkező egyesbíró” címet viselő 348. §-a a következőképpen szól:

„(1) A polgári tanács tagjainak egyike mint egyesbíró útján határoz. Ez azonban nem alkalmazható, ha:

[…]

(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.

[6] BGBl. 2011. I, 126. o.

[7] A motorkerékpárok és segédmotoros kerékpárok típusjóváhagyásáról és a 92/61/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2002. március 18-i európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL 2002. L 124., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 13. fejezet, 29. kötet, 399. o.).

[8] A mezőgazdasági vagy erdészeti traktorok, azok pótkocsijainak és cserélhető vontatott munkagépeinek, beleértve ezek rendszereit is, továbbá alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek típusjóváhagyásáról, valamint a 74/150/EGK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2003. május 26-i európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL 2003. L 171., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 13. fejezet, 31. kötet, 311. o.).

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.

[…]”

III. Az alapeljárás, az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések és a Bíróság előtti eljárás

17. QB 2014. március 20-án 29 999 euró áron egy 28 591 kilométer futásteljesítményű, Mercedes Benz márkájú, C 220 CDI típusú használt gépjárművet (a továbbiakban: szóban forgó jármű) vett az Auto Y GmbH-tól. Ezen, a Daimler AG gépjárműgyártó által forgalomba hozott és először 2013. március 15-én nyilvántartásba vett jármű OM 651 típusú, Euro 5 generációs dízelmotorral rendelkezik.

18. Az említett jármű hőmérsékleti tartományt előíró motorvezérlő szoftvert (a továbbiakban: érintett szoftver) tartalmaz, amelynek alapján alacsonyabb külső hőmérséklet esetén csökken a kipufogógáz-visszavezetés mértéke (a továbbiakban: szóban forgó hőmérsékleti tartomány), aminek következtében növekszik a NOx-kibocsátás. Az alapeljárás felei között vitás, hogy pontosan milyen külső hőmérséklettől és milyen mértékben kerül sor a kipufogógáz-visszavezetés csökkenésére.

19. QB keresetet indított a Mercedes-Benz Group AG-vel szemben a Landgericht Ravensburg (ravensburgi regionális bíróság), a kérdést előterjesztő bíróság előtt, azt állítva, hogy az érintett szoftver a szóban forgó hőmérsékleti tartományon kívül további, a 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdése szerinti tiltott hatástalanító berendezéseket is tartalmaz, amelyek a szennyezőanyag-kibocsátást szabályozó rendszerek hatásfokát valós közúti közlekedési feltételek mellett csökkentik. Arra hivatkozott, hogy a Mercedes-Benz Group őt e tekintetben szándékosan és a jóerkölcsbe ütköző módon megtévesztette, és hogy e társaság köteles az okozott kár megtérítésére. QB hozzátette, hogy véleménye szerint a Mercedes-Benz Group szándékos magatartására figyelemmel nem kell megfizetnie a jármű használatának ellenértékét. Elővigyázatosságként azonban kész a megtett kilométerekért a használat – kérdést előterjesztő bíróság mérlegelésére bízott – ellenértékének megfizetésére. QB úgy vélte, hogy a hibás szennyezőanyag-kibocsátást szabályozó rendszerre tekintettel az ellenértéknek legfeljebb a vételár 75%-án kell alapulnia.

20. A Mercedes-Benz Group szerint a CLCV ítéletből az következik, hogy a 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdése értelmében vett hatástalanító berendezésnek kizárólag az olyan rendszer minősül, amely lehetővé teszi a szennyezőanyag-kibocsátással kapcsolatos, laboratóriumban végzett jóváhagyási teszt jellegzetes körülményeinek felismerését és a NOx-kibocsátásnak manipulatív módon, kizárólag az EK-típusjóváhagyási eljárás céljából történő csökkentését. Márpedig a szóban forgó járműben nincs ilyen rendszer.

21. A Mercedes-Benz Group nem vitatta, hogy a kipufogógáz-visszavezetés mértéke már 0 °C fölötti külső hőmérséklettől csökken. Amennyiben ugyanis alacsony külső hőmérsékleten teljes mértékű visszavezetésre kerül sor, a kipufogógáz összetevői kondenzálódnak, ez pedig különböző nemkívánatos lerakódásokhoz vezet a motorban, és a motor ilyen állapotban történő ismételt működtetése tartós károsodáshoz vezethet. Ezért a motor védelme érdekében szükséges a kipufogógáz-visszavezetés külső hőmérséklettől függő csökkentése. E tekintetben valamennyi gépjárműgyártó által régóta alkalmazott ipari eljárásról van szó, amely a belső égésű motorok

fizikai és műszaki adottságait veszi figyelembe. A Mercedes-Benz Group hozzátette, hogy még ha ez az eljárás a 715/2007 rendelet értelmében hatástalanító berendezésnek is minősülne, magatartása nem ütközik a jóerkölcsbe, és arra hivatkozott, hogy a kibocsátásokra vonatkozó uniós jog által előírt szabályok helytálló, de legalábbis védhető értelmezését vette alapul.

22. A Mercedes-Benz Group másodlagosan azt állította, hogy QB-nek nem keletkezett kára, mivel a szóban forgó jármű érvényes EK-típusjóváhagyással rendelkezik, korlátozások nélkül használható, és nem is értékcsökkent. Ezenkívül a Mercedes-Benz Group a szóban forgó járműhöz ingyenes szolgáltatásként szoftverfrissítést fejlesztett ki és bocsátott QB rendelkezésére.

23. A kérdést előterjesztő bíróság hangsúlyozza, hogy előzetes értékelése szerint a szóban forgó hőmérsékleti tartomány a CLCV ítélet fényében a 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdésével összefüggésben értelmezett 3. cikke 10. pontja értelmében vett tiltott hatástalanító berendezésnek minősül. A Mercedes-Benz Group azonban nem járt el a jóerkölcsbe ütköző módon, mivel ez különösen elítélendő magatartást feltételez, és e tekintetben a szándékot, a célt, az eszközöket és a következményeket kimerítő jelleggel értékelni kell. E tekintetben nem zárható ki, hogy a szóban forgó jármű forgalomba hozatalakor a Mercedes-Benz Group nem kívánt szándékosan ártani a potenciális vevőknek a 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdésének általa történő értelmezése révén. Következésképpen QB-t nem illeti meg a BGB 826. §-a szerinti, jogellenes károkozásért való felelősségen alapuló kártérítéshez való jog.

24. Ezzel szemben QB-t megilletheti a kártérítéshez való e jog a BGB 823. §-ának – egyszerű gondatlanságra vonatkozó – (2) bekezdése alapján. Ez a rendelkezés azonban egy másik személy védelmét szolgáló törvény megsértését feltételezi, ami a Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság, Németország) ítélkezési gyakorlata szerint azt jelenti, hogy e törvény legalább arra irányul, hogy védelemben részesítse a magánszemélyt vagy személyek csoportját valamely meghatározott jogi érdek megsértésével szemben. Elegendő, ha e törvény a céljai részeként a magánszemély érdekeinek védelmére is irányul, még ha az említett törvény elsősorban az általános érdekre vonatkozik is. Ezenkívül az említett rendelkezés azt jelenti, hogy a veszély, amellyel szemben ugyanezen törvény védeni hivatott, konkrét kár formájában nyilvánul meg, és a konkrét módon kárt szenvedett másik személynek a megsértett törvény személyi hatálya alá kell tartoznia. Ennélfogva felmerül a kérdés, hogy a 2007/46 irányelv – 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdésével összefüggésben értelmezett – 18. cikkének (1) bekezdése, 26. cikkének (1) bekezdése és 46. cikke az általános érdekek védelmén kívül kiterjed-e az uniós jognak nem megfelelő jármű vevőjének érdekeire is, különösen, ha e jármű az e rendelet alapján tiltott hatástalanító rendszerrel rendelkezik.

25. A német ítélkezési gyakorlatban és szakirodalomban e kérdésekkel kapcsolatban eltérő álláspontok léteznek. E tekintetben a Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság) úgy véli, hogy bár a megfelelőségi nyilatkozatban szereplő, a 2007/46 irányelvben előírt információk személyes szempontból a jármű egyéni vevőjére is vonatkoznak, nem védik e vevő gazdasági önrendelkezési jogát. Más nemzeti bíróságok szerint a 2007/46 irányelv 18. cikkének (1) bekezdése, 26. cikkének (1) bekezdése és 46. cikke, valamint a 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdése egyéni védelmi jelleggel rendelkezik.

26. A kérdést előterjesztő bíróság szerint, még ha feltételezzük is, hogy e rendelkezések csak általános jogtárgyakat védenek, és nem az egyéni vásárlók érdekeit, a tényleges érvényesülés elve alapján szükséges lehet, hogy a gépjárműgyártó által a tiltott hatástalanító berendezéssel ellátott

járművek forgalomba hozatala révén elkövetett minden vétkes – gondatlan vagy szándékos – magatartást azzal szankcionáljanak, hogy vevő e gyártóval szemben jogellenes károkozásért való felelősségen alapuló kártérítési igényt érvényesíthessen.

27. Abban az esetben, ha QB-t a BGB 823. §-ának (2) bekezdése alapján támaszthat ilyen kártérítési követelést, a kérdést előterjesztő bíróság arra keresi a választ, hogy az irányadó uniós jogi rendelkezések hatékony érvényesüléséhez szükséges-e, hogy ne kerüljön sor vagy csak korlátozott mértékben kerüljön sor a szóban forgó jármű használatából származó előnyöknek a kártérítési követelésbe történő beszámítására. A nemzeti ítélkezési gyakorlatban és a szakirodalomban ezt a kérdést is eltérően értelmezték. E tekintetben a Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság) úgy véli, hogy a károsult a jogalap nélküli gazdagodás kártérítési jogban fennálló tilalmára tekintettel nem kerülhet kedvezőbb helyzetbe, mint amelyben a kárt okozó esemény nélkül lenne, és hogy a kártérítési követelésbe csak a káreseménnyel összefüggő előnyöket kell beszámítani, a károkozó túlzott mértékű tehermentesítése nélkül.

28. Végül a kérdést előterjesztő bíróság megjegyzi, hogy a ZPO 348. §-a (3) bekezdésének 1. és 2. pontja értelmében az eredeti hatáskörrel rendelkező egyesbírónak az ügyet az átvétel tárgyában történő döntéshozatal céljából a polgári tanács elé kell utalnia, ha az ügy különös ténybeli vagy jogi nehézséget jelent, vagy ha az ügy alapvető jelentőségű.[9] Az egyesbíró e tekintetben semmilyen mérlegelési jogkörrel nem rendelkezik. A Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság) ítélkezési gyakorlatából az következik, hogy – a törvényes bírónak az 1949. május 23-i Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland (a Németországi Szövetségi Köztársaság alaptörvénye)[10] 101. cikke (1) bekezdése második mondatában előírt alkotmányos elve alapján – e bíró csak akkor terjeszthet elő előzetes döntéshozatal iránti kérelmet, ha a tanács elutasítja az átvételt.

29. A kérdést előterjesztő bíróság megjegyzi, hogy a jogtudomány szerint a nemzeti eljárásjog nem sértheti az EUMSZ 267. cikk második bekezdése szerinti előzetes döntéshozatal iránti kérelem előterjesztésének lehetőségét, különösen akkor, ha az érintett bíróság úgy ítéli meg, hogy a felsőbb szintű bíróság jogi értékelése az uniós joggal ellentétes határozathoz vezethet. Ennélfogva az EUMSZ 267. cikk második bekezdése arra enged következtetni, hogy a ZPO 348. §-a (3) bekezdésének 1. és 2. pontja nem alkalmazható az eredeti hatáskörrel rendelkező egyesbíró által hozott, előzetes döntéshozatalra utaló határozatokra. A jelen ügyben, amennyiben kifejezetten nem állapítják meg az uniós jognak a nemzeti eljárásjoggal szembeni elsőbbségét, az egyesbíró hatásköre jogorvoslat keretében vitatható.

30. 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 [2007/46 irányelvnek] 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 [egyéni] vevőinek érdekeit védje?

Amennyiben igen:

[9] Írásbeli észrevételeiben QB hangsúlyozta, hogy a nemzeti ítélkezési gyakorlatot úgy értelmezik, hogy az előzetes döntéshozatalra a Bíróság elé terjesztett kérdés „alapvető jelentőségű” tárgykörhöz kapcsolódik.

[10] BGBl. 1949, 1. o.

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 tűrnie 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 Zivilprozessordnung (polgári perrendtartás) 348. §-ának (3) bekezdése annyiban, amennyiben e rendelkezés előzetes döntéshozatalra utaló végzéseknek az EUMSZ 267. cikk második bekezdése alapján történő meghozatalára is vonatkozik?”

31. Írásbeli észrevételeket QB, a Mercedes-Benz Group, valamint az Európai Bizottság nyújtott be. Ezek a felek, továbbá a német kormány szóban is előadták érveiket a 2022. március 8-án tartott tárgyaláson.

IV. Elemzés

A. Előzetes észrevételek

32. A kérdést előterjesztő bíróság jelzi, hogy előzetes értékelése szerint a szóban forgó hőmérsékleti tartomány a 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdésének a) pontjával összefüggésben értelmezett 3. cikke 10. pontja értelmében tiltott hatástalanító berendezésnek minősül. Noha ugyanis a szennyezőanyag-kibocsátást szabályozó rendszer hatékonysága 0 °C fölötti külső hőmérséklettől már csökken, ez a helyzet az említett 3. cikk 10. pontja értelmében vett, a jármű szokásos körülmények közötti üzemeltetése és használata során észszerűen várható feltételeket jelent. E bíróság hozzáteszi, hogy az a körülmény, hogy a szóban forgó hőmérsékleti tartomány nem teszi lehetővé a szennyezőanyag-kibocsátás szintjének ellenőrzésére szolgáló jóváhagyási teszt paramétereinek érzékelését, nem releváns, mivel ezt sem a 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdése, sem a CLCV ítélet nem követeli meg. Ez a hőmérsékleti tartomány továbbá e rendelet 5. cikke (2) bekezdésének a) pontja alapján eltérés címén nem engedélyezett, mivel az említett ítélet kimondta, hogy kizárólag a jármű vezetése során bekövetkező konkrét veszélyhelyzetet előidéző károsodás közvetlen kockázata igazolhatja a hatástalanító berendezés használatát.[11] Márpedig a jelen ügyben a Mercedes-Benz Group arra hivatkozott, hogy a szóban forgó hőmérsékleti tartomány célja, hogy megakadályozza a nemkívánatos lerakódásokat a motorban, vagyis védje azt az elhasználódással szemben, ami a kérdést előterjesztő bíróság szerint láthatóan nem felel meg a Bíróság által a hatástalanító berendezés megengedettsége érdekében meghatározott szigorú követelményeknek.

33. E tekintetben megjegyzem, hogy a CLCV ítéletben a Bíróság megállapította, hogy a 715/2007 rendelet 3. cikkének 10. pontját úgy kell értelmezni, hogy az olyan berendezés, amely érzékeli a rendelet által előírt jóváhagyási eljárások lefolytatásához kapcsolódó valamennyi paramétert annak érdekében, hogy a jóváhagyási eljárások során javuljon a kibocsátást szabályozó rendszer teljesítménye, és így a jármű megkapja a jóváhagyást, még abban az esetben is az e rendelkezés értelmében vett „hatástalanító berendezésnek” minősül, ha ilyen teljesítményjavulás a jármű rendes üzemeltetési feltételei között is pontosan megfigyelhető.[12] A Bíróság egyebekben pontosította, hogy az említett rendelet 5. cikke (2) bekezdésének a) pontját úgy kell értelmezni, hogy az olyan hatástalanító berendezés, amely a jóváhagyási eljárások folyamán az ugyanezen rendeletben megállapított kibocsátási határértékek tiszteletben tartása érdekében a rendes üzemeltetési feltételek során megállapítotthoz képest szisztematikusan javítja a járművek kibocsátást szabályozó rendszerének teljesítményét, abban az esetben sem tartozhat az ilyen berendezésekre vonatkozó tilalom alóli, a motor károsodás vagy baleset elleni védelmére és a jármű biztonságos üzemeltetésére vonatkozóan e rendelkezésben megfogalmazott kivétel hatálya alá, ha ez a berendezés segít megakadályozni a motor kopását, illetve szennyeződését.[13]

34. A CLCV ítélet alapjául szolgáló ügy olyan szoftverrel felszerelt járművekre vonatkozott, amely az általa észlelt vezetési feltételek alapján módosíthatta a gáz-halmazállapotú szennyezőanyagok kibocsátását szabályozó rendszert.[14] Ez a szoftver ugyanis lehetővé tette a szennyezőanyag-kibocsátással kapcsolatos, laboratóriumban végzett jóváhagyási teszteknek megfelelő paraméterek érzékelését.

[11] Lásd: CLCV ítélet, 114. pont.

[12] CLCV ítélet, 102. pont.

[13] CLCV ítélet, 115. pont.

[14] CLCV ítélet, 2. pont.

35. Ezen – „átkapcsolási logikára” vonatkozó – ügytől eltérően a C-128/20. sz. GSMB Invest ügy, a C-134/20. sz. Volkswagen ügy, valamint a C-145/20. sz. Porsche Inter Auto és Volkswagen ügy – az alapügyhöz hasonlóan – hőmérsékleti tartományra vonatkozik. E három ügyre vonatkozó közös indítványomban [15] azt javasoltam, hogy a Bíróság tekintse úgy, hogy a 715/2007 rendelet 3. cikkének e rendelet 5. cikke (1) bekezdésével összefüggésben értelmezett 10. pontját úgy kell értelmezni, hogy „hatástalanító berendezésnek” minősül az olyan berendezés, amely egy gépjármű valós vezetési feltételei között csak akkor biztosítja a kipufogógáz-visszavezetés teljes körű működését, ha a külső hőmérséklet 15 °C és 33 °C között van, és a közlekedési magasság nem haladja meg az 1000 métert, míg e tartományon kívül 10 °C hőmérsékletváltozás, 1000 méter felett pedig 250 méter magasságváltozás alatt a kipufogógáz-visszavezetés szintjét lineárisan 0-ra csökkentik, aminek következtében az NOx-kibocsátások meghaladják az említett rendeletben megállapított határértéket. [16]

36. A jelen ügyben a kérdést előterjesztő bíróság megjegyzi, hogy az alapeljárás felei között vitás, hogy pontosan milyen külső hőmérséklettől és milyen mértékben kerül sor a kipufogógáz-visszavezetés csökkenésére. Az alapügy tényállásának megállapítására és értékelésére kizárólagos hatáskörrel rendelkező kérdést előterjesztő bíróság feladata, hogy megvizsgálja azokat a feltételeket, amelyek mellett a szóban forgó hőmérsékleti tartomány működik. Amint azt indítványomban jeleztem, [17] a hivatalos adatok szerint a németországi éves átlaghőmérséklet 2017-ben 9,6 °C, 2018-ban 10,4 °C, a 2019. év során pedig 10,2 °C volt. Ezen adatokra, valamint az Unió többi tagállamában fennálló éves átlaghőmérsékletre [18] tekintettel e bíróság feladata annak vizsgálata, hogy – amint azt megállapította – az érintett szoftver a szennyezőanyag-kibocsátást szabályozó rendszer hatékonyságát „a jármű szokásos körülmények közötti üzemeltetése és használata során észszerűen várható feltételek mellett” csökkenti-e. Igenlő válasz esetén e szoftver a 715/2007 rendelet 3. cikkének 10. pontja értelmében vett „hatástalanító berendezésnek” minősül.

37. Ha ez a helyzet, egyetértek a kérdést előterjesztő bíróság azon álláspontjával, amely szerint ez a berendezés nem igazolható e rendelet 5. cikke (2) bekezdésének a) pontja alapján, ha annak egyetlen célja, hogy segítse a motor kopásának, illetve szennyeződésének megakadályozását. [19] Véleményem szerint az ilyen hatástalanító berendezés csak akkor tartozhat az említett 5. cikk (2) bekezdése a) pontjának hatálya alá, ha a kipufogógáz-visszavezetés során keletkező ilyen lerakódások olyan működési zavarhoz vezetnek, amely magának a motornak a hirtelen és azonnali veszélyeztetését idézheti elő, ami konkrét veszélyt jelent a jármű vezetése során, még e jármű rendszeres és megfelelő karbantartása esetén is. [20] Szintén a kérdést előterjesztő bíróság feladata annak vizsgálata, hogy bekövetkezhet-e ilyen működési zavar.

38. Ha a kérdést előterjesztő bíróság e vizsgálatok végén megerősíti azon értékelését, amely szerint a szóban forgó hőmérsékleti tartomány a 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdésének a) pontja értelmében vett tiltott hatástalanító berendezésnek minősül, felmerül az ilyen berendezéssel ellátott jármű vevőjét esetlegesen megillető kártérítéshez való jog kérdése, amely az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első hat kérdés tárgyát képezi.

[15] Lásd a jelen indítvány 1. pontját.

[16] Ezen indítvány 104. pontja.

[17] Lásd: a GSMB Invest, Volkswagen, valamint Porsche Inter Auto és Volkswagen ügyre vonatkozó indítvány (C-128/20, C-134/20 és C-145/20, EU:C:2021:758) 100. pontja.

[18] Lásd még ezen indítvány 100. pontját.

[19] Lásd ebben az értelemben: CLCV ítélet, 115. pont.

[20] Lásd ebben az értelemben: a GSMB Invest, Volkswagen, valamint Porsche Inter Auto és Volkswagen ügyre vonatkozó indítványom (C-128/20, C-134/20 és C-145/20, EU:C:2021:758) 125. és 126. pontja.

B. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első és második kérdésről

39. Első és második kérdésével, amelyeket célszerű együtt vizsgálni, a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ, hogy a 2007/46 irányelv 18. cikkének (1) bekezdését, 26. cikkének (1) bekezdését és 46. cikkét úgy kell-e értelmezni, hogy azok védik a gépjárművek egyéni vevőinek érdekeit, többek között az ahhoz fűződő érdeket, hogy ne vásároljanak olyan járművet, amely a 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdése értelmében vett tiltott hatástalanító berendezéssel rendelkezik.

40. E tekintetben meg kell jegyezni, hogy a Bíróság ítélkezési gyakorlata szerint a 715/2007 rendelet (1), (5) és (6) preambulumbekezdéséből következik, hogy az e rendelet által követett célkitűzés a környezet magas szintű védelmének biztosítására és az Unión belüli levegőminőség javítására irányul.[21] E rendelet a „fogyasztó” és a „felhasználó” kifejezést egyaránt említi, tudniillik a (17) preambulumbekezdésben, amely szerint „biztosítani kell […], hogy a *[felhasználók] és fogyasztók* tájékoztatása objektív és pontos legyen”[22] a járművek üzemanyag-fogyasztását és szén-dioxid kibocsátását illetően. Egyebekben az említett rendelet 4. cikkének (3) bekezdése kimondja, hogy „[a] gyártóknak egy, a vásárlás időpontjában a jármű *vásárlójának* átadandó dokumentumban meg kell határozniuk a széndioxid-kibocsátásra és az üzemanyag-fogyasztásra vonatkozó számadatokat”[23]. Ez a rendelet egészében a „vásárlóra” való egyetlen hivatkozás. Következésképpen a 715/2007 rendelet az érintett jármű fogyasztását illetően a fogyasztó és a vásárló tájékoztatására vonatkozó konkrét kötelezettségeket ír elő annak érdekében, hogy a tények teljes körű ismeretében dönthessenek arról, hogy megvásárolják-e az adott járművet. Úgy tűnik azonban, hogy ezek a tájékoztatási kötelezettségek a környezet magas szintű védelmére irányuló, a rendelet által a szennyezőanyag-kibocsátás csökkentése révén elérni kívánt célkitűzés keretébe illeszkednek. Az említett kötelezettségeken túl e rendelet nem teremt kifejezett kapcsolatot a járműgyártó és a jármű egyéni vásárlója között ez utóbbi érdekeinek védelme érdekében.

41. Ebben az értelemben a 715/2007 rendelet 5. cikkének (1) és (2) bekezdése úgy rendelkezik, hogy a gyártó köteles olyan felszereléssel ellátni a járművet, hogy a kibocsátásokat valószínűsíthetően befolyásoló összetevők tervezése, kialakítása és összeállítása lehetővé tegye e jármű számára a rendes használat során az e rendeletnek és e rendelet végrehajtási intézkedéseinek való megfelelést, valamint, hogy – bizonyos kivételekkel – tilos a kibocsátáscsökkentő berendezések hatásfokát csökkentő hatástalanító berendezések használata. Ezek a rendelkezések így kizárólag a gyártókra vonatkoznak. Ennélfogva osztom a Bizottság azon álláspontját, amely szerint az említett rendelet – mint olyan – és különösen annak 5. cikke (1) és (2) bekezdése nem irányul közvetlenül a tiltott hatástalanító berendezéssel felszerelt jármű egyéni vásárlója érdekeinek védelmére.

42. Ugyanakkor az előterjesztett első két kérdés megválaszolása érdekében a 715/2007 rendeletet annak összefüggéseiben kell vizsgálni. E rendelethez képest az alap-jogiaktus ugyanis a 2007/46 irányelv, amely a gépjárművek jóváhagyására vonatkozó *keret* létrehozásáról szóló irányelv. Ily módon ezen irányelv (3) preambulumbekezdése kimondja, hogy az alkalmazandó műszaki követelményeket meghatározó szabályozási aktusoknak elsősorban arra kell törekedniük, hogy biztosítsák a közúti közlekedés biztonságát, az egészségvédelmet, a környezetvédelmet, az energiahatékonyságot és az illetéktelen használat elleni védelmet.

[21] Lásd: CLCV ítélet, 86., 87. és 113. pont.

[22] Kiemelés tőlem.

[23] Kiemelés tőlem.

Ugyanakkor véleményem szerint a Mercedes-Benz Group és a német kormány állításával ellentétben az említett irányelv rendelkezéseiből kitűnik, hogy az irányelv a tiltott hatástalanító berendezéssel felszerelt jármű egyedi vásárlója érdekeinek védelmére is irányul.

43. A 2007/46 irányelv 3. cikkének 5. pontja ugyanis úgy határozza meg az „EK-típusjóváhagyást”, hogy az „olyan eljárás, amellyel a tagállam igazolja, hogy egy jármű, rendszer, alkatrész vagy önálló műszaki egység típusa megfelel ezen irányelv és a[z említett irányelv] IV. vagy XI. melléklet[é]ben felsorolt szabályozási aktusok vonatkozó igazgatási rendelkezéseinek és műszaki követelményeinek”. Ezen „A járművek EK-típusjóváhagyásához szükséges követelmények” című IV. melléklet „A korlátlan sorozatban gyártott járművek EK-típusjóváhagyására vonatkozó szabályozási aktusok” című I. részében a 715/2007 rendeletre hivatkozik a „[k]önnyű gépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátása/információk elérhetősége” vonatkozásában.

44. Egyébiránt, amint azt a 2007/46 irányelv 5. cikkének (1) bekezdése rögzíti, a „gyártó felelős a jóváhagyó hatósággal szemben a jóváhagyási eljárás minden vonatkozásában, valamint a gyártásmegfelelőségért, függetlenül attól, hogy a gyártó közvetlenül részt vesz-e a jármű, rendszer, alkatrész vagy önálló műszaki egység valamennyi gyártási lépcsőjében”. Ebből következően a gyártó a járművek EK-típusjóváhagyásának kérelmezésekor köteles tiszteletben tartani a 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdését.

45. Bár az e követelményeknek való megfelelés az EK-típusjóváhagyáshoz szükséges, hangsúlyozni kell, hogy e megfelelés *a megfelelőségi nyilatkozaton keresztül* közvetlenül érinti a jármű egyéni vásárlóját is. Ez utóbbi megfelelőségi nyilatkozatot a 2007/46 irányelv 3. cikkének 36. pontja úgy határozza meg, mint „a IX. mellékletben meghatározott, a gyártó által kiállított dokumentum, amely igazolja, hogy az ezen irányelvvel összhangban jóváhagyott típussorozathoz tartozó jármű megfelel valamennyi szabályozási aktusnak a gyártása idején”. Ezen „EK-megfelelőségi nyilatkozat” című IX. melléklet tartalmaz egy „Célkitűzések” című 0. pontot, amely úgy rendelkezik, hogy a megfelelőségi nyilatkozat a jármű gyártója által a vásárlónak annak biztosítása érdekében tett nyilatkozatot jelenti, hogy az utóbbi által vásárolt jármű a gyártása időpontjában megfelel az Unió hatályos jogszabályainak.[24] Következésképpen a 2007/46 irányelv – a 715/2007 rendelettel ellentétben – *kifejezett kapcsolatot* teremt a gépjárműgyártó és a jármű egyéni vásárlója között annak érdekében, hogy ez biztosítsa ez utóbbi számára, hogy a vásárolt jármű megfelel az alkalmazandó uniós szabályozásnak.

46. E keretek között a 2007/46 irányelv 18. cikkének (1) bekezdése kimondja, hogy a gyártó, mint a járműre vonatkozó EK-típusjóváhagyás tulajdonosa minden, a jóváhagyott típussal megegyezően gyártott járműhöz megfelelőségi nyilatkozatot mellékel. E dokumentum ezen irányelv 26. cikkének (1) bekezdése értelmében a nyilvántartásba vételhez vagy az értékesítéshez kötelező. Egyébiránt az említett irányelv 46. cikke úgy rendelkezik, hogy a tagállamok megállapítják az ugyanezen irányelv rendelkezései és különösen a 31. cikkben szereplő vagy a 31. cikkből adódó tilalmak, valamint a 2007/46 irányelv IV. mellékletének I. részében felsorolt szabályozási aktusok megszegése esetén alkalmazandó szankciókat, és megtesznek minden szükséges intézkedést végrehajtásuk biztosítására. A Bíróság ítélkezési gyakorlata szerint e 46. cikk elsősorban a gyártók közötti tisztességes verseny által jellemzett belső piac létrehozására és működtetésére irányuló célkitűzésre irányul, és e célkitűzésen felül az e 46. cikkben előírt szankcióknak azt is biztosítaniuk

[24] E szövegre tekintettel nem osztom a Mercedes-Benz Group által a tárgyaláson kifejtett azon álláspontot, amely szerint nem a vevő az, aki a megfelelőségi nyilatkozat címzettje.

kell, hogy a *jármű vevője* rendelkezik olyan megfelelőségi nyilatkozattal, amely alapján – ezen irányelv IX. mellékletének megfelelően – azt bármely tagállamban anélkül vetetheti nyilvántartásba, hogy további műszaki dokumentumokkal kellene szolgálnia. [25]

47. A 2007/46 irányelv e különböző rendelkezéseiből következik, hogy az EK-típusjóváhagyás keretében a gyártónak tiszteletben kell tartania többek között a 715/2007 rendelet 5. cikkének (1) és (2) bekezdésében említett hatástalanító berendezésekre vonatkozó követelményeket. E gyártó kizárólag ebben az esetben állíthat ki egy jármű vevője számára megfelelőségi nyilatkozatot, amely lehetővé teszi e jármű nyilvántartásba vételét vagy értékesítését. Ennek a – biztosítéknak minősülő – nyilatkozatnak tehát az a célja, hogy megvédje a vevőt az alkalmazandó uniós jogszabályoknak megfelelő járművek forgalomba hozatalára vonatkozó kötelezettség gyártó általi be nem tartásával szemben.

48. Ugyanakkor az EK-típusjóváhagyást többek között akkor is meg lehetett szerezni, ha az illetékes hatóság nem ismerte a 715/2007 rendelet 5. cikkének (1) és (2) bekezdése értelmében vett tiltott hatástalanító berendezés meglétét. [26] Egyebekben az is lehetséges, hogy az érintett jármű nem felel meg a jóváhagyott típusnak. Az ilyen tiltott berendezéssel felszerelt jármű egyedi értékesítése keretében e jármű nem rendelkezik pontos megfelelőségi nyilatkozattal, és így a 2007/46 irányelv 26. cikkének (1) bekezdése alapján nem vehető nyilvántartásba, illetve nem értékesíthető tovább. Ilyen helyzetben az ilyen jármű vevőjének érdekei nem részesültek védelemben, ami az e vevőnek okozott kárhoz vezet.

49. Ezenkívül, amint azt a Bíróság megállapította, a vevő a jármű értékének csökkenéséből eredő kárt szenved, amely azon a tényen alapul, hogy a kipufogógáz-kibocsátási értékekre vonatkozó adatokat manipuláló szoftver telepítésének ismertté válásával az ilyen jármű megszerzéséért fizetett vételárnak kellékhibás, és ezért csökkent értékű jármű az ellenszolgáltatása. [27] A környezetvédelemre vonatkozó uniós jog rendelkezéseit a megállapított határértékeket meghaladó gáz-halmazállapotú szennyezőanyag-kibocsátás révén sértő jármű birtoklása véleményem szerint nem vagyoni kárt is okoz e vevőnek.

50. E körülmények között azt javaslom, hogy a Bíróság az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első és második kérdésre azt a választ adja, hogy a 2007/46 irányelv 18. cikkének (1) bekezdését, 26. cikkének (1) bekezdését és 46. cikkét úgy kell értelmezni, hogy azok védik a gépjármű vevőjének érdekeit, többek között az ahhoz fűződő érdeket, hogy ne vásároljon olyan járművet, amely a 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdése értelmében vett tiltott hatástalanító berendezéssel rendelkezik.

C. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett harmadik, negyedik, ötödik és hatodik kérdésről

51. Harmadik, negyedik, ötödik és hatodik kérdésével, amelyeket célszerű együttesen vizsgálni, [28] a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ, hogy a 2007/46 irányelvet úgy kell-e értelmezni, hogy az arra kötelezi a tagállamokat, hogy előírják, hogy a jármű vevője megtérítési követelést támaszthat a jármű gyártójával szemben abban az esetben, ha e jármű a 715/2007

[25] 2018. október 4-i Bizottság kontra Németország ítélet (C-668/16, EU:C:2018:802, 87. pont).

[26] Lásd ebben az értelemben: a GSMB Invest, Volkswagen, valamint Porsche Inter Auto és Volkswagen ügyre vonatkozó indítványom (C-128/20, C-134/20 és C-145/20, EU:C:2021:758) 149. pontja.

[27] Lásd ebben az értelemben: 2020. július 9-i Verein für Konsumenteninformation ítélet (C-343/19, EU:C:2020:534, 34. pont).

[28] A kérdést előterjesztő bíróság jelzi, hogy a harmadik kérdést az első kérdésre adandó nemleges válasz esetére terjeszti elő. Egyébiránt a negyedik kérdés a harmadik kérdés egyik alkérdése. Ugyanakkor annak érdekében, hogy hasznos választ lehessen adni e bíróság számára, a kártérítéshez való jogra és az annak terjedelmére vonatkozó valamennyi kérdést együttesen fogom tárgyalni.

rendelet 5. cikkének (2) bekezdése értelmében vett tiltott hatástalanító berendezéssel rendelkezik, és ha igen, milyen mértékben kell ezen államoknak előírniuk az említett jármű tényleges használatából származó előnyök beszámítását.

52. Előzetesen megjegyzem, hogy QB a Mercedes-Benz Group-al, azaz a gyártóval szemben indított keresetet, nem pedig azzal a személlyel szemben, aki e használt járművet a részére értékesítette. Ennélfogva az 1999/44/EK irányelv,[29] amely a fogyasztó és az eladó közötti viszonyra vonatkozik, egy, az alapügyhöz hasonló ügyben nem alkalmazható. QB egyébiránt nem hivatkozott a tisztességtelen kereskedelmi gyakorlatokról szóló 2005/29/EK irányelvre,[30] hanem a BGB rendelkezéseiben előírt, a jogellenes károkozásért való felelősségre támaszkodott. E keretek között a kérdést előterjesztő bíróság arra keresi a választ, hogy a nemzeti szabályozás mennyiben egyeztethető össze az uniós joggal a kártérítéshez való jogot és a kártérítés kiszámításának módját illetően.

53. Ami a jogellenes károkozásért való felelősséget illeti, az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első két kérdésre általam javasolt válaszból kitűnik, hogy a 2007/46 irányelv jogokat keletkeztet a vevő számára a gyártóval fennálló viszonyában, amennyiben a 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdése értelmében vett tiltott hatástalanító berendezéssel ellátott járművet vásárolt. Egyébiránt ezen irányelv 46. cikke előírja, hogy a tagállamok megállapítják az ezen irányelv IV. mellékletében felsorolt szabályozási aktusok megszegése esetén alkalmazandó szankciókat, és megtesznek minden szükséges intézkedést a hatékony, arányos és visszatartó erejű szankciókkal történő végrehajtásuk biztosítására.[31] Ez a cikk ily módon arra a helyzetre alkalmazandó, amelyben az érintett járműveket az EK-típusjóváhagyás érdekében – a 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdését sértő módon – tiltott hatástalanító berendezéssel látják el.[32]

54. Ennélfogva e szankcióknak nemcsak az érintett tagállam előnyére kell válniuk az EK-típusjóváhagyás keretében, hanem a tiltott hatástalanító berendezéssel ellátott jármű egyéni vásárlója előnyére is. Másként fogalmazva, a 2007/46 irányelv annak előírására arra kötelezi a tagállamokat, hogy a gépjármű vevője megtérítési követelést támaszthasson, ha a gyártó az ilyen jármű forgalomba hozatalában megnyilvánuló vétkes magatartást tanúsított. Ez az irányelv mindazonáltal csak azt mondja ki, hogy a tagállamoknak hatékony, arányos és visszatartó erejű szankciókat kell kialakítaniuk.[33]

[29] A fogyasztási cikkek adásvételének és a kapcsolódó jótállásnak egyes vonatkozásairól szóló, 1999. május 25-i európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL 1999. L 171., 12. o.; magyar nyelvű különkiadás 15. fejezet, 3. kötet, 223. o.).

[30] A belső piacon az üzleti vállalkozások fogyasztókkal szemben folytatott tisztességtelen kereskedelmi gyakorlatairól, valamint a 84/450/EGK tanácsi irányelv, a 97/7/EK, a 98/27/EK és a 2002/65/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvek, valamint a 2006/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról szóló, 2005. május 11-i európai parlamenti és tanácsi irányelv (a tisztességtelen kereskedelmi gyakorlatokról szóló irányelv) (HL 2005. L 149., 22. o.).

[31] A német kormány a Bíróság írásbeli kérdésére adott válaszában pontosította a nemzeti szinten a 2007/46 irányelv 46. cikkére és a 715/2007 rendelet 13. cikkére tekintettel végrehajtott különböző szankciók jellegét.

[32] Amint arra Mengozzi főtanácsnok a Bizottság kontra Németország ügyre vonatkozó indítványában (C-668/16, EU:C:2018:230, 94. pont) rámutatott, a 2007/46 irányelv 46. cikke szerinti, az ezen irányelv rendelkezéseinek megsértése esetén hatékony, arányos és visszatartó erejű szankciók alkalmazására irányuló kötelezettséget az említett irányelv 12. és 30. cikkében rögzített, a jóváhagyott típusnak való megfelelőség helyreállítására irányuló kötelezettségtől függetlenül kell alkalmazni.

[33] Ugyanebben az értelemben a 715/2007 rendelet 13. cikkének (1) bekezdése úgy rendelkezik, hogy 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 pedig hatásosnak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lenniük.

55. A Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata szerint uniós jogi szabályozás hiányában a tagállamok feladata, hogy meghatározzák az illetékes bíróságokat és az eljárási szabályokat olyan keresetek tekintetében, amelyek az egyének uniós jogból eredő jogai védelmét hivatottak biztosítani.[34] Ily módon az uniós jogból közvetlenül eredő kártérítéshez való jog sérelme nélkül, ha az ehhez szükséges feltételek teljesülnek, a nemzeti jog felelősségi szabályainak keretei között kell meghatározni az okozott kár megtérítésének módját, azzal, hogy a károk megtérítésére vonatkozó, a nemzeti jogszabályok által meghatározott feltételeknek hatékony, arányos és visszatartó erejű szankciókat kell lehetővé tenniük.

56. A jelen ügyben a kérdést előterjesztő bíróság először is azt kérdezi, hogy összeegyeztethető-e az uniós joggal az, hogy a hatástalanító berendezéssel ellátott jármű vevője csak abban az esetben érvényesíthet a gyártóval szemben a kára megtérítésére irányuló, jogellenes károkozásért fennálló felelősségen alapuló polgári jogi követeléseket, ha a gyártó a BGB 826. §-a értelmében a jóerkölcsbe ütköző módon, szándékosan okozott másnak kárt.

57. E tekintetben a tényleges érvényesülés elvének[35] megfelelően e bíróság feladata annak vizsgálata, hogy a BGB 826. §-ában előírt feltételek olyanok-e, hogy a gyakorlatban lehetetlenné vagy rendkívül nehézzé teszik a 2007/46 irányelv alapján a jármű vevőjét megillető kártérítési jog gyakorlását. Igenlő válasz esetén ezek a nemzeti eljárási szabályok nem felelnek meg az uniós jognak.

58. Ebben a szakaszban megjegyzem, hogy a kérdést előterjesztő bíróság a határozatában jelezte, hogy kevéssé valószínű, hogy a BGB 826. §-ában előírt, a nemzeti bíróságok által értelmezett feltételek megfelelnek a 2007/46 irányelv 46. cikkének, mivel e feltételeknek csak kivételes esetek felelnek meg, és a gyártónak így a jelenlegi jogi helyzet szerint nem kell megtérítés iránti keresettől tartania, ami azzal a következménnyel jár, hogy semmi nem ösztönzi arra, hogy a jogellenes károkozáson alapuló felelősség elkerülése érdekében az uniós jogi rendelkezéseket szigorúan betartsa.[36]

59. Abban az esetben, ha a kérdést előterjesztő bíróság megerősítené ezt az értékelést, a BGB 823. §-ának (2) bekezdésére kellene hivatkoznia, amelynek alkalmazásához e bíróság szerint egyszerű gondatlanság szükséges. Megjegyzem, hogy az említett bíróság szerint, még azt feltételezve is, hogy a releváns uniós jogi rendelkezések csak általános érdekek védelmét célozzák, e rendelkezések tiszteletben tartása valószínűleg csak akkor lenne biztosított, ha azok gondatlan megsértését is a vevőknek a gyártóval szembeni, jogellenes károkozáson alapuló kártérítési követelésével szankcionálnák, és a gyártóknak ezzel kezdettől fogva számolniuk kellene.

60. Másodszor, a kérdést előterjesztő bíróság arra keresi a választ, hogy a tiltott hatástalanító berendezéssel ellátott jármű vevőjének kártérítéshez való joga keretében ellentétes-e az uniós joggal az, hogy az e jármű tényleges használatából származó előnyöket beszámítják az említett jármű vételárának megtérítésébe.

[34] 2022. február 24-i ORLEN KolTrans ítélet (C-563/20, EU:C:2022:113, 63. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat). Írásbeli észrevételeiben a Mercedes-Benz Group többek között a 2017. február 16-i Schmitt ítéletre (C-219/15, EU:C:2017:128, 49–60. pont) hivatkozik annak megállapítása érdekében, hogy a szóban forgó jármű vevője nem jogosult kártérítésre. Ugyanakkor úgy tűnik számomra, hogy az ebben az ítéletben követett okfejtés ugyanabba az irányba mutat, mint amelyet a jelen ügyben javasolok.

[35] Erről az elvről lásd: 2021. október 6-i Consorzio Italian Management és Catania Multiservizi ítélet (C-561/19, EU:C:2021:799, 63. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

[36] A Mercedes-Benz Group vitatja a kérdést előterjesztő bíróság e megállapítását, és azt állítja, hogy az uniós jog gyártók általi megsértései jelentős bírságokhoz és szankciókhoz vezethetnek.

61. Amint azt a Bíróság ítélkezési gyakorlatából kitűnik, ami a kár megtérítésének formáját és összege kiszámításának módját illeti, az uniós jog megsértésével magánszemélyeknek okozott károk megtérítésének meg kell felelnie az elszenvedett sérelemnek, és jogaik hatékony védelmét kell biztosítaniuk.[37] Amint az már kifejtésre került, a tagállamok nemzeti jogának feladata, hogy megállapítsa a valamely magánszemélynek a 2007/46 irányelv rendelkezéseinek megsértésével okozott kár megtérítése kiszámításának módjára vonatkozó szabályokat.[38] E tekintetben a nemzeti bíróságoknak biztosítaniuk kell azt, hogy az uniós jogrend által biztosított jogok védelme ne járjon a jogosultak jogalap nélküli gazdagodásával.[39]

62. Ebből következően a kérdést előterjesztő bíróság feladata annak vizsgálata, hogy a jármű – rendes használati körülmények között való – tényleges használatából származó előnyöknek a jármű vételára megtérítésébe történő beszámítása mennyiben biztosítana megfelelő kártérítést a vevő számára. E bíróság jelzi, hogy az előtte tartott tárgyalás időpontjáig QB több mint 60 000 kilométert tett meg a szóban forgó járművel, és ha a használatból származó előnyöket be kell számítani, a beszámítás összegének kiszámítása érdekében meg kell becsülni az e jármű által elszenvedett értékcsökkenést. E tekintetben, amint az a jelen indítvány előző pontjában hivatkozott ítélkezési gyakorlatból következik, az említett bíróságnak figyelembe kell vennie azt, hogy a 2007/46 irányelv által biztosított jogok védelme ne járjon QB jogalap nélküli gazdagodásával. Ennélfogva a szóban forgó jármű tényleges használatából származó előnyök beszámíthatók az e jármű vételárának megtérítésébe. Számomra mindazonáltal egyértelműnek tűnik, hogy ha e beszámítás ahhoz vezetne, hogy QB végül semmilyen kártérítést nem kap az elszenvedett kárért, e számítási mód nem biztosítana hatékony védelmet QB számára, és nem felelne meg az uniós jognak.

63. Harmadszor, a kérdést előterjesztő bíróság arra keresi a választ, hogy a szóban forgó jármű használatából származó előnyöket a jármű teljes vételára alapján kell-e kiszámítani, a tiltott hatástalanító berendezés beépítéséből és/vagy az uniós jognak nem megfelelő jármű használatából származó értékcsökkenés levonása nélkül. Uniós szabályozás hiányában itt sem a Bíróság feladata, hogy mélyrehatóan vizsgálja a tagállamok jogát annak meghatározása érdekében, hogy hogyan kellene kiszámítani az elszenvedett kár megtérítését.[40] Az uniós jog által előírt egyetlen követelmény az, hogy a kártérítés megfelelő legyen, vagyis, hogy biztosítsa a vevő jogainak hatékony védelmét.

64. Végül megjegyzem, hogy bár a 2007/46 irányelv IV. mellékletében szereplő követelményeket, különösen a 715/2007 rendelet 5. cikke (1) és (2) bekezdésének alkalmazását a járműgyártóknak az új járművek tekintetében kell tiszteletben tartaniuk,[41] azok a jogellenes károkozásért való felelősség keretében a használt járművekre is vonatkoznak, amennyiben a gyártó tiltott hatástalanító berendezés beépítésében megnyilvánuló vétkes magatartást tanúsított.

65. A fentiekre tekintettel azt javaslom, hogy a Bíróság az előzetes döntéshozatalra előterjesztett harmadik, negyedik, ötödik és hatodik kérdésre azt a választ adja, hogy a 2007/46 irányelvet úgy kell értelmezni, hogy az megköveteli a tagállamoktól annak előírását, hogy a jármű vevője

[37] Lásd ebben az értelemben: 2010. november 25-i Fuß ítélet (C-429/09, EU:C:2010:717, 92. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

[38] Lásd ebben az értelemben: 2010. november 25-i Fuß ítélet (C-429/09, EU:C:2010:717, 94. pont).

[39] Lásd: 2021. március 25-i Balgarska Narodna Banka ítélet (C-501/18, EU:C:2021:249, 125. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

[40] Ebben az értelemben egyetértek a német kormánnyal abban, hogy a tagállamoknak a szerződésen kívüli károkozásra vonatkozó jogi szabályozásuk végrehajtása révén lehetőségük kell, hogy legyen annak eldöntésére, hogy hogyan kerüljön sor a valamely magánszemély által elszenvedett kár megtérítésére. Hozzáteszem ugyanakkor, hogy a szerződésen kívüli károkozásra vonatkozó e jogi szabályozásnak tiszteletben kell tartania az uniós jog által lefektetett elveket.

[41] Lásd: 2019. január 24-i RDW és társai ítélet (C-326/17, EU:C:2019:59, 61. pont).

megtérítési követelést támaszthat a jármű gyártójával szemben abban az esetben, ha e jármű a 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdése értelmében vett tiltott hatástalanító berendezéssel rendelkezik. A tagállamok feladata a vevőnek okozott kár megtérítésének számítási módjára vonatkozó szabályok oly módon való meghatározása, hogy e kártérítés a tényleges érvényesülés elve alapján megfeleljen az elszenvedett sérelemnek.

D. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett hetedik kérdésről

66. Hetedik kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keresi a választ, hogy az EUMSZ 267. cikket úgy kell-e értelmezni, hogy azzal ellentétes-e az olyan nemzeti szabályozás, amely szerint a valamely jogvita elbírálására hatáskörrel rendelkező egyesbíró kizárólag abban az esetben terjeszthet előzetes döntéshozatal iránti kérelmet a Bíróság elé, ha ezt a jogvitát előzetesen polgári tanács elé utalta, amely úgy határozott, hogy nem veszi át az ügyet.

1. Az elfogadhatóságról

67. A Mercedes-Benz Group azt állítja, hogy az előzetes döntéshozatalra előterjesztett hetedik kérdés elfogadhatatlan, azon az alapon, hogy az EUMSZ 267. cikk alapján indított eljárásban a Bíróság nem rendelkezik hatáskörrel arra, hogy a nemzeti jog uniós joggal való összeegyeztethetőségéről határozzon. [42]

68. A német kormány a tárgyaláson hangsúlyozta, hogy e kérdés az alapeljárással összefüggésben nem releváns.

69. A Bizottság jelzi, hogy kétségei vannak e kérdés elfogadhatóságát illetően. Az arra adott válasz ugyanis a jármű vevőjének tiltott hatástalanító berendezés használata miatti kártérítéshez való jogának fennállására vonatkozó alapügy megoldása szempontjából nem releváns. Ezenkívül úgy tűnik, hogy ugyanezen kérdés hipotetikus jellegű. Amint ugyanis az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból kitűnik, a Bírósághoz fordulás időpontjában ez utóbbi kérdést illetően nem éltek jogorvoslattal. Következésképpen úgy tűnik, hogy az előzetes döntéshozatalra előterjesztett hetedik kérdésre adandó esetleges válasz sem biztosíthatná a kérdést előterjesztő bíróság számára az uniós jog olyan értelmezését, amely alapján nemzeti jogi eljárási kérdésekről dönthetne azelőtt, hogy érdemi döntést hozhatna az előtte folyamatban lévő jogvitáról. [43]

70. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett hetedik kérdés elfogadhatóságát illetően az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból kitűnik, hogy a nemzeti szabályozás alapján a jogvitában eljáró egyesbíró köteles az ügyet az átvétel tárgyában történő döntéshozatal céljából polgári tanács elé utalni, ha az ügy különös ténybeli vagy jogi nehézséget jelent vagy alapvető jelentőségű. E határozatból az következik, hogy a kérdést előterjesztő bíróság, vagyis egy egyesbíró, nem utalta a jelen ügyet polgári tanács elé, és előzetes döntéshozatal iránti kérelmével közvetlenül a Bírósághoz fordult.

[42] Ez a fél különösen a 2001. november 29-i De Coster ítéletre (C-17/00, EU:C:2001:651, 23. pont) hivatkozik.

[43] A Bizottság a 2020. július 2-i S.A.D. Maler und Anstreicher végzésre (C-256/19, EU:C:2020:523, 44. és 48. pont) hivatkozik.

71. Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a Bíróság csak akkor tagadhatja meg a nemzeti bíróságok 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. [44]

72. E tekintetben az alapügy a 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdése értelmében vett tiltott hatástalanító berendezéssel ellátott jármű egyéni vásárlóját illetően a kártérítéshez való jogra és annak számítási módjára vonatkozik. A Bíróság ítélkezési gyakorlata szerint, még azt feltételezve is, hogy a vonatkozó nemzeti eljárási szabályoknak megfelelően a kérdést előterjesztő bíróságnak az alapügyet polgári tanács elé kellett volna utalnia, az e kártérítéshez való jogra vonatkozó, előzetes döntéshozatalra előterjesztett első hat kérdés elfogadható. A Bíróságnak ugyanis nem feladata, hogy megvizsgálja, hogy az előzetes döntéshozatalra utaló határozatot a nemzeti jog bírósági szervezeti és eljárási szabályaival összhangban hozták-e meg. [45]

73. Ami az előzetes döntéshozatalra előterjesztett hetedik kérdést illeti, az magának az EUMSZ 267. cikknek az értelmezésére vonatkozik, amely nem jut szerephez az alapjogvita rendezésében. Ezenkívül a kérdést előterjesztő bíróság csak azt jelzi, hogy az egyesbíró hatásköre jogorvoslat keretében vitatható lehet. Márpedig e bíróság egyrészről nem pontosítja, hogy ebből milyen következtetést lehet levonni az előzetes döntéshozatalra utaló határozatra nézve. Másrészről a Bíróság elé terjesztett iratokból nem tűnik ki, hogy az előzetes döntéshozatalra utaló határozat e szakaszban jogorvoslat tárgyát képezte.

74. E körülményekre tekintettel úgy vélem, hogy az előzetes döntéshozatalra előterjesztett hetedik kérdésben kért értelmezés objektíve nem szükséges a kérdést előterjesztő bíróság által meghozandó határozathoz. [46] Következésképpen ez a kérdés véleményem szerint hipotetikus jellegű, és azt ennélfogva mint elfogadhatatlant el kell utasítani.

2. A kérdés érdeméről

75. Abban az esetben, ha a Bíróság úgy ítélné meg, hogy az előzetes döntéshozatalra előterjesztett hetedik kérdés elfogadható, emlékeztetni szeretnék arra az ítélkezési gyakorlatra, amely szerint a nemzeti bíróságok a lehető legszélesebb lehetőséggel rendelkeznek arra, hogy az uniós jog vonatkozó rendelkezésének értelmezése kérdésében a Bírósághoz forduljanak, és e lehetőség kötelezettséggé válik a végső fokon eljáró bíróságok esetében, a Bíróság ítélkezési gyakorlata által elismert kivételektől eltekintve. E lehetőség, valamint ez a kötelezettség ugyanis az EUMSZ 267. cikk által a nemzeti bíróságok és a Bíróság között létrehozott együttműködési rendszerből, valamint az e rendelkezés által a nemzeti bíróságokra ruházott, az uniós jog alkalmazásával összefüggő bírói feladatkörből fakad. Következésképpen a valamely ügyben eljáró nemzeti bíróságnak, ha úgy véli, hogy annak keretében az uniós jog értelmezésével vagy

[44] 2021. július 15-i The Department for Communities in Northern Ireland ítélet (C-709/20, EU:C:2021:602, 55. pont).

[45] Lásd ebben az értelemben: 2018. december 13-i Rittinger és társai ítélet (C-492/17, EU:C:2018:1019, 29–34. pont).

[46] Lásd ebben az értelemben: 2020. július 9-i Land Hessen ítélet (C-272/19, EU:C:2020:535, 62. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat). Megjegyzem továbbá, hogy a kérdést előterjesztő bíróság azonos kérdést tett fel egyes, a jelen ügytől független ügyekben, különösen a C-336/20. sz. Bank 11 für Privatkunden und Handel ügyben, a C-47/21. sz. C. Bank és Bank D. K. ügyben, valamint a C-232/21. sz. Volkswagen Bank és Audi Bank ügyben.

érvényességével kapcsolatos kérdés merül fel, lehetősége van, illetve kötelessége előzetes döntéshozatal céljából a Bírósághoz fordulni, anélkül hogy e lehetőséget vagy e kötelezettséget jogszabályi jellegű vagy ítélkezési gyakorlatból eredő nemzeti szabályok akadályozhatnák. [47]

76. Ami az olyan bíróságot illeti, amelynek határozataival szemben a nemzeti jog értelmében jogorvoslatra van lehetőség, az EUMSZ 267. cikkel nem összeegyeztethetetlen az, hogy az ilyen bíróságoknak az előzetes döntéshozatal iránti kérelem Bíróság elé terjesztésére vonatkozó határozatával szemben a nemzeti jogban előírt rendes jogorvoslattal lehet élni. Mindazonáltal az ilyen jogorvoslat kimenetele nem korlátozhatja az említett bíróságnak az EUMSZ 267. cikkben biztosított azon hatáskörét, hogy a Bírósághoz forduljon, ha azt állapítja meg, hogy az előtte folyamatban lévő ügyben olyan, az uniós jog rendelkezéseinek értelmezésével összefüggő kérdések merülnek fel, amelyekről a Bíróságnak kell határoznia. [48] Ily módon az EUMSZ 267. cikkel létrehozott, a Bíróság és a nemzeti bíróságok közötti együttműködési rendszer működése és az uniós jog elsőbbségének elve azt igényli, hogy a nemzeti bíróság – az eljárás általa megfelelőnek tartott bármely pillanatában – szabadon fordulhasson a Bírósághoz az általa szükségesnek tartott bármely kérdéssel előzetes döntéshozatal céljából, [49] mégpedig akkor is, ha egyesbíróról van szó. [50]

77. Ennélfogva úgy vélem, hogy az EUMSZ 267. cikkel ellentétes az olyan nemzeti szabályozás, amely arra kötelezi az egyesbírót, hogy amennyiben úgy ítéli meg, hogy valamely előtte folyamatban lévő ügyben az uniós jog értelmezésére vagy érvényességére vonatkozó, a Bíróság határozatát szükségessé tevő kérdés merül fel, e kérdést polgári tanács elé utalja, ami azzal a következménnyel jár, hogy megakadályozza e bírót abban, hogy előzetes döntéshozatal céljából a Bírósághoz forduljon. [51]

V. Végkövetkeztetés

78. A fenti megfontolásokra tekintettel azt javaslom, hogy a Bíróság a Landgericht Ravensburg (ravensburgi regionális bíróság, Németország) által előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekre a következő választ adja:

1) A 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 úgy kell értelmezni, hogy azok védik a gépjármű vevőjének érdekeit, többek között az ahhoz fűződő érdeket, hogy ne vásároljon olyan járművet, amely a módosított, 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 5. cikkének (2) bekezdése értelmében vett tiltott hatástalanító berendezéssel rendelkezik.

[47] 2021. november 23-i IS (Az előzetes döntéshozatalra utaló végzés törvénysértő jellege) ítélet (C-564/19, EU:C:2021:949, 68–70. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

[48] Lásd ebben az értelemben: 2008. december 16-i Cartesio ítélet (C-210/06, EU:C:2008:723, 93. pont).

[49] Lásd ebben az értelemben: 2020. július 16-i Adusbef és társai ítélet (C-686/18, EU:C:2020:567, 30. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

[50] Lásd ebben az értelemben: 2018. december 13-i Rittinger és társai ítélet (C-492/17, EU:C:2018:1019, 29–34. pont).

[51] Lásd ebben az értelemben: 2016. április 5-i PFE ítélet (C-698/13, EU:C:2016:199, 36. pont).

2) A módosított 2007/46 irányelvet úgy kell értelmezni, hogy megköveteli a tagállamoktól annak előírását, hogy a jármű vevője megtérítési követelést támaszthat a jármű gyártójával szemben abban az esetben, ha e jármű a 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdése értelmében vett tiltott hatástalanító berendezéssel rendelkezik. A tagállamok feladata a vevőnek okozott kár megtérítésének számítási módjára vonatkozó szabályok oly módon való meghatározása, hogy e kártérítés a tényleges érvényesülés elve alapján megfeleljen az elszenvedett sérelemnek.