



Határozatok Tára

A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (ötödik tanács)

2025. augusztus 1.*

„Előzetes döntéshozatal – Jogszabályok közelítése – Gépjárművek típusjóváahagyása – 2007/46/EK irányelv – A 18. cikk (1) bekezdése – A 26. cikk (1) bekezdése – 46. cikk – 715/2007/EK rendelet – Az 5. cikk (2) bekezdése – Gépjárművek – Dízelmotor – Szennyezőanyag-kibocsátás – A nitrogén-oxid-kibocsátás (NO_x) csökkentésének »hőmérsékleti tartomány« általi korlátozása – Hatástalanító berendezés – A tiltott hatástalanító berendezéssel ellátott jármű magánszemély vevője érdekeinek védelme – E berendezésnek a jármű forgalomba helyezését követő telepítése – E jármű gyártójával szembeni, jogellenes károkozásért fennálló felelősségen alapuló kártérítési igény – Mentésülési ok – A gyártó elkerülhetetlen tévedése a tiltott hatástalanító berendezést illetően – A tényleges érvényesülés elve – Megfelelő kártérítés – A kártérítés kiszámításának módja – Kártérítési tartomány”

A C-666/23. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Landgericht Ravensburg (ravensburgi regionális bíróság, Németország) a Bírósághoz 2023. november 9-én érkezett, 2023. október 27-i határozatával terjesztett elő

CM,

DS

és

a Volkswagen AG

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (ötödik tanács),

tagjai: M. L. Arastey Sahún tanácselnök (előadó), D. Gratsias, E. Regan, J. Passer és B. Smulders bírák,

főtanácsnok: A. Rantos,

hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

* Az eljárás nyelve: német.

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

- CM képviseletében K. Borwieck, C. Douhaire, R. Geulen, R. Klinger, D. Krebs és L. Rhie Rechtsanwálte,
- a Volkswagen AG képviseletében T. André, M. de Lind van Wijngaarden és H.-P. Schroeder Rechtsanwálte,
- az Európai Bizottság képviseletében J. Flett és M. Noll-Ehlers, meghatalmazotti minőségben,

tekintettel a főtanácsnok meghallgatását követően hozott határozatra, miszerint az ügy elbírálására a főtanácsnok indítványa nélkül kerül sor,

meghozta a következő

Ítéletet

- 1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem 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.) 5. cikke (2) bekezdésének értelmezésére vonatkozik.
- 2 E kérelmet CM és DS, valamint a Volkswagen AG között tiltott hatástalanító berendezéssel ellátott járművek megvásárlása miatt elszenvedett kár megtérítése tárgyában folyamatban lévő két jogvita keretében terjesztették elő.

Jogi háttér

Az uniós jog

Az 1999/44/EK irányelv

- 3 A fogyasztási cikkek adásvételének és a kapcsolódó jótállásnak egyes vonatkozásairól szóló, 1999. május 25-i 1999/44/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet (HL 1999. L 171., 12. o.; magyar nyelvű különkiadás 15. fejezet, 4. kötet, 223. o.) 2022. január 1-jei hatállyal hatályon kívül helyezte az áruk adásvételére irányuló szerződések egyes vonatkozásairól, az (EU) 2017/2394 rendelet és a 2009/22/EK irányelv módosításáról, valamint az 1999/44/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2019. május 20-i (EU) 2019/771 irányelv (HL 2019. L 136., 28. o.). Az alapügy tényállásának időpontjára tekintettel azonban az 1999/44 irányelv továbbra is alkalmazandó az alapeljárásokra.
- 4 Az 1999/44 irányelv 3. cikkének (2) bekezdése a következőképpen rendelkezett:
„A szerződésnek való megfelelés hibája esetén a fogyasztó jogosult akár a (3) bekezdésnek megfelelően a fogyasztási cikk szerződésszerű állapotának kijavítás vagy kicserélés formájában történő térítésmentes helyreállítására, akár az (5) és (6) bekezdésnek megfelelően kérheti a vételár megfelelő leszállítását, vagy az adott fogyasztási cikk vonatkozásában elállhat a szerződéstől.”

A 2007/46/EK irányelv

5 A 2009. május 7-i 385/2009/EK bizottsági rendelettel (HL 2009. L 118., 13. o.) módosított, a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról (keretirányelv) szóló, 2007. szeptember 5-i 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet (HL 2007. L 263., 1. o.) (a továbbiakban: 2007/46/EK irányelv) 2020. szeptember 1-jei hatállyal hatályon kívül helyezte a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművekhez használt különböző rendszerek, alkatrészek és önálló műszaki egységek jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről, a 715/2007 és az 595/2009/EK rendelet módosításáról, valamint a 2007/46 irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2018. május 30-i (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2018. L 151., 1. o.). Az alapügy tényállásának időpontjára tekintettel azonban ez az irányelv továbbra is alkalmazandó az alapeljárásokra.

6 A 2007/46 irányelv 3. cikkének 3., 5., 17. és 36. pontja a következőképpen szólt:

„Ezen irányelv és a IV. mellékletben felsorolt szabályozási aktusok alkalmazásában, kivéve ha ezek másképp rendelkeznek:”

[...]

3. 'típusjóváhagyás': olyan eljárás, amellyel egy tagállam igazolja, hogy a jármű típusa, rendszere, alkatrésze vagy önálló műszaki egysége megfelel a vonatkozó igazgatási rendelkezéseknek és műszaki követelményeknek;

[...]

5. 'EK-típusjóváhagyás': olyan eljárás, amellyel a tagállam igazolja, hogy egy jármű, rendszer, alkatrész vagy önálló műszaki egység típusa megfelel ezen irányelv és a IV. vagy XI. mellékletben felsorolt szabályozási aktusok vonatkozó igazgatási rendelkezéseinek és műszaki követelményeinek;

[...]

17. 'járműtípus': adott járműkategóriába tartozó járművek, amelyek legalább a II. melléklet B. szakaszában meghatározott főbb jellemzők tekintetében nem különböznek egymástól. Egy járműtípus a II. melléklet B. szakaszában meghatározott változatokból és kivitelekéből állhat;

[...]

36. 'megfelelőségi nyilatkozat': a IX. mellékletben meghatározott, a gyártó által kiállított dokumentum, amely igazolja, hogy az ezen irányelvvel összhangban jóváhagyott típusorozathoz tartozó jármű megfelel valamennyi szabályozási aktusnak a gyártása idején”.

7 Ezen irányelv 8. cikkének (6) bekezdése a következőképpen rendelkezett:

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

- 8 Az említett irányelv 10. cikkének (2) bekezdése a következőket írta elő:

„A tagállamok alkatrész vagy önálló műszaki egység EK-típusjóváahagyást adnak meg azon alkatrészek és önálló műszaki egységek tekintetében, amelyek az adatközlő mappa adatainak megfelelnek, és amelyek a IV. melléklet előírása szerint a vonatkozó külön irányelvben vagy rendeletben meghatározott műszaki követelményeket teljesítik.”

- 9 Ugyanezen irányelv 13. cikkének (1) bekezdése a következőket mondta ki:

„A gyártó késedelem nélkül tájékoztatja az EK-típusjóváahagyást megadó tagállamot az információk csomagban rögzített információk minden változásáról. Az említett tagállam az e fejezetben meghatározott szabályoknak megfelelően eldönti, hogy melyik eljárást kell követni. Adott esetben a tagállam a gyártóval konzultálva eldöntheti, hogy szükség van-e új EK-típusjóváahagyás megadására.”

- 10 A 2007/46 irányelv 18. cikkének (1) bekezdése értelmében:

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

- 11 Ezen irányelv 26. cikkének (1) bekezdése a következőképpen szólt:

„A 29. és 30. cikk rendelkezéseinek sérelme nélkül, a tagállamok kizárólag akkor vesznek nyilvántartásba egy járművet, és engedélyezik annak értékesítését vagy forgalomba helyezését, ha az a 18. cikknek megfelelően kibocsátott, érvényes megfelelőségi nyilatkozattal rendelkezik.

A nem teljes járművek esetében a tagállamok engedélyezhetik azok értékesítését, azonban megtagadhatják tartós nyilvántartásba vételüket és forgalomba helyezésüket arra az időszakra, ameddig e járművek nem teljesek.”

- 12 Az említett irányelv 30. cikkének (1) bekezdése a következőket írta elő:

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

- 13 Ugyanezen irányelv 46. cikke a következőképpen rendelkezett:

„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 [z Európai] Bizottságot, és haladéktalanul közlik a Bizottsággal azok későbbi módosításait is.”

A 715/2007 rendelet

14 A 715/2007 rendelet (6) és (15) preambulumbekzdése értelmében:

„(6) Különösen a dízelmeghajtású gépjárművek nitrogénoxid-kibocsátását kell jelentősen csökkenteni a levegőminőség javítása és a szennyezési határértékek betartása érdekében. Ehhez el kell érni az Euro 6. szakasz ambiciózus határértékeit, anélkül, hogy le kellene mondani a dízel motor üzemanyag-fogyasztással, valamint szénhidrogén- és szénmonoxid-kibocsátással kapcsolatos előnyeiről. A nitrogén-oxid csökkentésére vonatkozó lépés korai kitűzése már most biztosítja a járműgyártók számára, hogy terveiket hosszú távra és európai léptékben alakíthassák ki.

[...]

(15) A Bizottságnak figyelemmel kell kísérnie, hogy átdolgozásra szorul-e az Új Európai Menetciklus, amely az EK-típusjóváhagyással kapcsolatos kibocsátási szabályok alapját képező vizsgálati eljárás. Lehetséges, hogy a járműspecifikációk és a vezetői viselkedés változásai a vizsgálati ciklusok korszerűsítését vagy felváltását teszik szükségessé. Elképzelhető, hogy átdolgozásra van szükség ahhoz, hogy a valóságos kibocsátások megfeleljenek a típusjóváhagyás során mért értékeknek. Mérlegelni kell a hordozható kibocsátásmérő berendezések alkalmazását és a túllépést tiltó (»not-to-exceed«) szabályozási koncepció bevezetését is.”

15 E rendelet 3. cikkének 10. pontja a következőket 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;”

16 Az említett rendelet 4. cikkének (1) és (2) bekezdése előírja:

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

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

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

Továbbá, a gyártó műszaki intézkedéseinek biztosítaniuk kell, hogy e rendelet értelmében, a kipufogócsőnél és a párolgással keletkező szennyező anyag kibocsátást, a jármű rendes üzemeltetési feltételek szerinti normál élettartama folyamán hatékonyan korlátozzák. Ezért az üzemelés közbeni megfelelésre vonatkozó intézkedéseket 5 évvel bezárólag, illetve 100 000 km megtétele után, attól függően, hogy melyik van előbb, ellenőrizni kell. A kibocsátáscsökkentő berendezések típusjóváahagyás céljából végzett élettartam-vizsgálata 160 000 kilométer után esedékes. Ennek érdekében a gyártó számára lehetővé kell tenni a próbapados „öregedési” tesztelést, a (4) bekezdésben említett végrehajtási intézkedésekkel összhangban.

Az üzemelés közbeni megfelelést, különösen a kipufogócső kibocsátásoknál ellenőrizni kell az I. mellékletben megállapított kibocsátási határértékekhez képest. A párolgási kibocsátások és az alacsony környezeti hőmérsékleten történő kibocsátások ellenőrzésének javítása érdekében az ellenőrzési eljárásokat felül kell vizsgálnia a Bizottságnak.”

17 Ugyanezen rendelet 5. cikkének (1) és (2) bekezdése a következőképpen szól:

„(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 vagy baleset elleni védelme és a jármű biztonságos üzemeltetése szempontjából indokolt;
- b) a berendezés a motorindításra vonatkozó követelmények teljesítésén túl nem üzemel;
vagy
- c) a vizsgálati eljárások alapján véve olyan feltételek mellett folynak, amelyekkel ellenőrizhető a párolgási kibocsátás és az átlagos kibocsátás a kipufogócsőnél.”

18 A 715/2007 rendelet 13. cikke értelmében:

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

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

[...]

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

[...]

A 692/2008 rendelet

- 19 A 715/2007 rendelet módosításáról és végrehajtásáról szóló, 2008. július 18-i 692/2008/EK bizottsági rendeletet (HL 2008. L 199., 1. o.; helyesbítés: HL 2010. L 336., 68. o.) a 2011. június 8-i 566/2011/EU bizottsági rendelet (HL 2011. L 158., 1. o.) módosította (a továbbiakban: 692/2008 rendelet). A 692/208 rendeletet 2022. január 1-jével hatályon kívül helyezte a 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet kiegészítéséről, a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv, a 692/2008/EK bizottsági rendelet és az 1230/2012/EU bizottsági rendelet módosításáról, valamint a 692/2008/EK bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2017. június 1-jei (EU) 2017/1151 bizottsági rendelet (HL 2017. L 175., 1. o.; helyesbítés: HL 2018. L 56., 66. o.). Az alapügy tényállásának időpontjára tekintettel azonban a 692/2008 rendelet továbbra is alkalmazandó az alapeljárásokra.

- 20 A 692/2008 rendelet 10. cikkének (1) bekezdése a következőket írta elő:

„A gyártónak biztosítani kell, hogy a [715/2007] rendelet hatálya alá tartozó EK-típusjóváhagyással rendelkező járművekbe a [2007/46 irányelv] 10. cikkének (2) bekezdése értelmében vett önálló műszaki egységként beszerelendő szennyezéscsökkentő cserekomponensek rendelkezzenek EK-típusjóváhagyással, e rendelet 12. és 13. cikke, valamint XIII. mellékletének megfelelően.”

A német jog

- 21 A Bürgerliches Gesetzbuch (polgári törvénykönyv, a továbbiakban: BGB) 276. §-a előírja:

„(1) A kötelezett felelősséggel tartozik a szándékos vagy gondatlan cselekményekért, amennyiben enyhébb vagy szigorúbb felelősségben nem állapodtak meg, vagy ilyen nem következik a kötelmi jogviszony tartalmából, különösen biztosíték vagy kockázat elfogadásából. A 827. és 828. § rendelkezései megfelelően alkalmazandók.

(2) Gondatlanul jár el az, aki nem tanúsítja a kereskedelembe elvárt gondosságot.

(3) A kötelezett nem mentesülhet előzetesen a szándékos kötelezettségszegése miatti felelőssége alól.”

- 22 A BGB 823. §-a szerint:

„(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 vétkesen is megsérthető, a kártérítési kötelezettség kizárólag vétkesség esetén áll fenn.”

- 23 A BGB 826. §-a kimondja:

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

- 24 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 – EG-FGV) (a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, összetevőinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról szóló rendelet [a gépjárművek jóváhagyásáról szóló rendelet], a továbbiakban: EG-FGV) a 6. §-ának (1) bekezdésében a következőképpen rendelkezik:

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

- 25 Az EG-FGV 27. §-ának (1) bekezdése előírja:

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

Az alapeljárások és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

- 26 A CM és DS által hivatásos értékesítőktől beszerezett gépjárművek gyártója a Volkswagen.
- 27 CM egy 2016. március 14-i megrendelés alapján vásárolt meg 49 950 eurós áron egy EA288 típusú dízelmotorral ellátott Volkswagen márkájú járművet. A megvásárlásának időpontjában e jármű próbapad-felismerési rendszerrel volt ellátva, amelyet 2017. október 10-én az érintett szoftver frissítését követően kiiktattak, valamint egy másik motorprogramozási szoftverrel, amely csökkenti a kipufogógáz-visszavezetési arányt, ha a külső hőmérséklet egy bizonyos küszöbérték alatt található, ami a NO_x-kibocsátás növekedését eredményezi. Ez az újrafelhasználás tehát csak akkor hatékony teljes mértékben, ha a külső hőmérséklet nem esik e küszöbérték (a továbbiakban: hőmérsékleti tartomány) alá.
- 28 E két állítólagosan tiltott hatástalanító berendezés jelenléte miatt CM úgy véli, hogy – a BGB 826. §-a értelmében – a Volkswagennek betudható, a közrendbe és a jóerkölcsbe ütköző szándékos jogsértés következtében kár érte.
- 29 A kérdést előterjesztő bírósághoz, a Landgericht Ravensburghoz (ravensburgi regionális bíróság, Németország) benyújtott keresetében CM a kárának megtérítése címén a gépjármű vételára 20%-ának megfelelő összeg, 8938 euró megfizetését, másodlagosan pedig a vételár 15%-ának megfelelő, 6703,50 eurónál azonban nem alacsonyabb – a bíróság mérlegelésére bízott – összegű kártérítést követel.
- 30 Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat szerint a Volkswagen elismeri, hogy a próbapad-felismerési rendszer egy olyan szoftver részét képezi, amelyet arra használnak, hogy csökkentsék a kipufogógáz-visszavezetés arányát az új európai menetcikluson kívül 200 °C-os üzemi hőmérséklet elérése esetén. Ezen hőmérséklettől a szelektív katalitikus redukciós rendszer hozzájárul az NO_x-kibocsátás csökkentéséhez, és így a határértékek túllépésére ennek ellenére nem kerül sor.

- 31 A hőmérsékleti tartományt illetően e társaság azt állítja, hogy a kipufogógáz-visszavezetés arányának csökkentésére +12 °C-os környezeti hőmérséklet alatt kerül sor. Ez a hőmérsékleti tartomány megengedett, mivel az a jármű biztonságos működéséhez szükséges.
- 32 Másodlagosan az említett társaság a felelőssége alóli mentesülés érdekében a hatástalanító berendezések jogellenességét illetően elkerülhetetlen tévedésre hivatkozik, és e tekintetben a Kraftfahrt-Bundesamt (szövetségi gépjárműforgalmi hatóság, Németország) általi úgynevezett „hipotetikus” jóváhagyásra támaszkodik, vagyis arra, hogy a megengedett hatástalanító berendezés jelenlétére vonatkozó téves jogi értékelését ezen EK-típusjóváhagyásra illetékes hatóság – hozzá intézett kérdésre – megerősítette volna (a továbbiakban: hipotetikus jóváhagyás).
- 33 DSegy 2016. március 29-i megrendelés alapján vásárolt meg 32 000 eurós áron egy EA189 típusú dízelmotorral ellátott Volkswagen márkájú járművet. A megvásárlásának időpontjában e jármű a motor kapcsolórendszerével működő próbapad-felismerésből álló tiltott hatástalanító berendezéssel volt ellátva.
- 34 Miután a szövetségi gépjárműforgalmi hatóság a 2015. október 14-i és október 15-i határozatával kötelezte a Volkswagent, hogy iktassa ki ezt a berendezést a forgalomba hozott járművekből, 2017. március 7-én az e társaság által kifejlesztett és e hivatal által jóváhagyott szoftvert telepítettek DS járművére. Ezzel egyidejűleg azonban egy másik hatástalanító berendezést, nevezetesen hőmérsékleti tartományt is telepítettek e járműre.
- 35 Ezért DS úgy véli, hogy a közrendbe és a jóerkölcsebe ütköző – az említett társaságnak betudható – szándékos jogsértés következtében kárt szenvedett.
- 36 A kérdést előterjesztő bírósághoz 2021. március 4-én benyújtott keresetében DS egyrészt a vételár 15%-ának megfelelő, 4800 eurónál nem alacsonyabb – a bíróság mérlegelésére bízott – összegű kártérítés megfizetését, másrészt pedig ezenkívül annak megállapítását kéri, hogy ugyanezen társaság köteles számára megtéríteni a hőmérsékleti tartományból álló hatástalanító berendezés telepítése miatt elszenvedett kárt.
- 37 A Volkswagen e kérelemmel szemben az elévülésen alapuló elfogadhatatlansági kifogást emel, és mindenképpen annak érdemi elutasítását kéri.
- 38 A hőmérsékleti tartományt illetően e társaság azt állítja, hogy a kipufogógáz-visszavezetés csökkenésére csak +10 °C feletti hőmérsékletnél kerül sor, ami szükséges a jármű biztonságos működéséhez.
- 39 Rámutat továbbá arra, hogy a 2022. július 14-i GSMB Invest ítéletben (C-128/20, EU:C:2022:570), a 2022. július 14-i Volkswagen ítéletben (C-134/20, EU:C:2022:571) és a 2022. július 14-i Porsche Inter Auto és Volkswagen ítéletben (C-145/20, EU:C:2022:572) a Bíróság a Volkswagen márka azonos hőmérsékleti tartománnyal ellátott járművei esetében a külső hőmérséklet tekintetében 15–33 °C közötti hőtartományból indult ki. E megközelítés a kérdést előterjesztő nemzeti bíróságok ténymegállapításainak tudható be, amelyek nem felelnek meg az alapeljárásokban szóban forgó körülményeknek.
- 40 Az említett társaság másodlagosan e hatástalanító berendezés jogellenességét illetően elkerülhetetlen tévedésre hivatkozik, és e tekintetben a szövetségi gépjárműforgalmi hatóság hipotetikus jóváhagyására támaszkodik.

- 41 A kérdést előterjesztő bíróság először is úgy véli, hogy CM és DS kártérítési igénye – a BGB 826. §-a alapján és a közrendbe és a jóerkölcsbe ütköző szándékos károkozás címén – nem tűnik megalapozottnak.
- 42 E bíróság rámutat, hogy CM járműve – a megvásárlásának időpontjában – kétségkívül el volt látva a 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdése értelmében vett tiltott hatástalanító berendezéssel, és hogy DS járművét illetően egy ilyen berendezést szoftverfrissítés során telepítettek.
- 43 Ami e két járművet illeti, a kipufogógáz-visszavezetés +10 °C-os környezeti hőmérséklettől csökken, ami miatt az említett bíróság szerint mindkét esetben tiltott hőmérsékleti tartomány áll fenn. Ez utóbbi nem tekinthető e rendelet 5. cikke (2) bekezdése második mondatának a) pontja alapján megengedettnek a kipufogógáz-visszavezető rendszer egyik alkatrészének olyan súlyú meghibásodása által okozott károsodás vagy baleset közvetlen kockázata elkerülésének indokoltsága folytán, amely konkrét veszélyt jelent az említett berendezéssel ellátott jármű vezetése során, mivel ilyen veszély a jelen ügyben nem áll fenn.
- 44 Ami továbbá CM-et illeti, ugyanezen bíróság úgy véli, hogy a 2022. július 14-i GSMB Invest ítéletből (C-128/20, EU:C:2022:570, 65. pont) eredő ítélkezési gyakorlatra tekintettel nem tekinthető teljesítettnek az e rendelkezésből eredő másik eltérésre vonatkozó kritérium, amely szerint egy hatástalanító berendezés nem működhet az év nagy részében. E jármű kipufogógázainak visszavezetése ugyanis +12 °C-os környezeti hőmérséklettől csökken, míg Németországban az éves középhőmérséklet e küszöbértéknél alacsonyabb.
- 45 E tények ellenére a kérdést előterjesztő bíróság arra hivatkozik, hogy – különösen a Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság, Németország) ítélkezési gyakorlata szerinti „nyilvánvalóan jogellenes” hatástalanító berendezés hiánya miatt – az alapjogvitákban a BGB 826. §-a értelmében vett „a közrendbe és a jóerkölcsbe ütköző szándékos és ezekkel objektíve ellentétes magatartás” nem áll fenn.
- 46 Másodszor e bíróság úgy véli, hogy CM-et és DS-t megilleti a BGB 823. §-ának (2) bekezdésén alapuló kártérítéshez való jog.
- 47 A Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság) 2023. június 26-i ítéletére (a továbbiakban: a Bundesgerichtshof ítélete) hivatkozva az említett bíróság rámutat, hogy a BGB 823. §-ának – az EG-FGV 6. §-ának (1) bekezdésével és 27. §-ának (1) bekezdésével összefüggésben értelmezett – (2) bekezdése védi a jármű vevőjének érdekeit a gépjárművek kipufogógázára vonatkozó uniós jog gyártó általi megsértéséből eredő esetleges vagyoni veszteség tekintetében.
- 48 E tekintetben először is úgy tűnik, hogy a Volkswagen – tiltott hőmérsékleti tartománynak az érintett járművekbe történő telepítésével – megsértette ezt a jogot.
- 49 Másodszor, a kártérítési igény attól a feltételtől is függ, hogy – a gyártó vétkességét vélelmezve – az érintett jármű gyártója legalább gondatlanul járt el a szóban forgó hatástalanító berendezés tekintetében.
- 50 E gyártó mentesülhet a felelőssége alól olyan kivételes körülmények fennállására való hivatkozással és ezek bizonyításával, amelyek a részéről a gondatlanság hiányára utalnak, ami a szóban forgó hatástalanító berendezés jogellenességével kapcsolatos elkerülhetetlen tévedés bizonyítását is takarja.

- 51 Harmadszor, ugyanezen bíróság rámutat egyrészt arra, hogy ilyen tévedés akkor áll fenn, ha az említett gyártó az elvárt gondossággal eljárva a jogi helyzet szigorú vizsgálata alapján, a legfelsőbb bíróságok ítélkezési gyakorlatát figyelembe véve döntött jogilag, és nem számíthatott e helyzet eltérő értékelésére. Másrészt az ilyen tévedés elkerülhetetlen, ha a gyártó hivatkozni tud a 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdésének megfelelően – a szóban forgó hatástalanító berendezés tekintetében – kibocsátott EK-típusjóváhagyásra.
- 52 A jelen ítélet 32. pontjában említett pusztán hipotetikus jóváhagyás ezentúl a Bundesgerichtshof ítélete alapján elegendő lehet.
- 53 A kérdést előterjesztő bíróság arra keresi a választ, hogy az uniós jogra tekintettel elutasítható-e a tiltott hatástalanító berendezéssel ellátott jármű vevőjének kártérítési igénye azon az alapon, hogy az érintett gyártó elkerülhetetlen tévedésben volt e berendezés jogellenességét illetően, és az e kérdésre adott igenlő válasz esetén e gyártó mentessége a szóban forgó járműnek az illetékes nemzeti hatóság általi tényleges jóváhagyásán alapulhat-e, vagy akár egy hipotetikus jóváhagyáson is.
- 54 Negyedszer, e bíróság DS-t illetően rámutat arra, hogy a jármű megvásárlásakor jelenlévő hatástalanító berendezésből, vagyis a motor kapcsolórendszerével működő próbapad-felismerésből eredő kártérítéshez való jog elévült. Mindazonáltal, mivel e jármű a Volkswagen által szolgáltatott frissítés telepítése óta hőmérsékleti tartomány formájában új tiltott hatástalanító berendezéssel rendelkezik, felmerül a kérdés, hogy a tulajdonosa nem rendelkezik-e kártérítési igénnyel a gyártóval szemben.
- 55 Ötödször, az említett bíróság megjegyzi, hogy a BGB 823. §-ának – az EG-FGV 6. §-ának (1) bekezdésével és 27. §-ának (1) bekezdésével összefüggésben értelmezett – (2) bekezdése szerinti kártérítési igény a „csekély kártérítésre” vonatkozik, vagyis a tiltott hatástalanító berendezéssel ellátott jármű és az e berendezéstől mentes jármű értéke közötti különbségnek megfelelő pénzösszeg megfizetésére.
- 56 A Bundesgerichtshof ítéletének megfelelően a gépjármű használatából származó előnyöket be kell számítani a kártérítés összegébe, amennyiben azok e gépjármű maradványértékével együtt meghaladják ezen összeg levonását követően a vételárat. Ezenkívül e bíróság megköveteli, hogy a kártérítés összege arányossági okokból ne haladhassa meg a vételár 15%-át.
- 57 A kérdést előterjesztő bíróságnak kétségei vannak ezen ítélkezési gyakorlatnak az uniós joggal való összeegyeztethetőségét illetően.
- 58 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) Megállapítható-e, hogy a jármű vevőjét nem illeti meg kártérítési igény a jármű gyártójával szemben a [715/2007] rendelet 5. cikkének (2) bekezdése értelmében vett tiltott hatástalanító berendezéssel felszerelt jármű gondatlan forgalomba hozatala miatt, azzal az indokkal,
- a) hogy a gyártó oldalán jogellenességben való elkerülhetetlen tévedés áll fenn?

ha igen:

b) hogy a jogellenességben való tévedés elkerülhetetlen a gyártó számára, mivel az EK-típusjóváhagyásért vagy a későbbi intézkedésekért felelős hatóság ténylegesen jóváhagyta a beépített hatástalanító berendezést?

ha igen:

c) hogy a jogellenességben való tévedés elkerülhetetlen a gyártó számára, mivel erre vonatkozó kérdés esetén az EK-típusjóváhagyásért vagy a későbbi intézkedésekért felelős hatóság megerősítette volna a jármű gyártójának a [715/2007] rendelet 5. cikkének (2) bekezdésével kapcsolatos jogi álláspontját (hipotetikus jóváhagyás)?

2) Kártérítést kell-e fizetnie a jármű tulajdonosa részére a szoftverfrissítést kiadó járműgyártónak, ha az előbbi kárt szenved a szoftverfrissítéssel telepített, a [715/2007] rendelet 5. cikkének (2) bekezdése értelmében vett tiltott hatástalanító berendezés miatt?

3) Összeegyeztethető-e az uniós joggal, ha a [715/2007] rendelet 5. cikkének (2) bekezdése értelmében vett tiltott hatástalanító berendezéssel ellátott jármű gondatlan forgalomba hozatala miatti kártérítési igénynek a jármű gyártójával szembeni érvényesítése esetén

a) a jármű vevőjének kis kártérítés iránti igénye esetében a kártérítés összegébe be kell számítani a jármű használatából származó előnyöket, amennyiben azok a maradványértékkel együtt meghaladják a megfizetett vételárnak az említett kártérítési összeggel csökkentett összegét;

b) a jármű vevőjének kis kártérítés iránti igénye a megfizetett vételár legfeljebb 15%-ára korlátozódik?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

Az első kérdésről

59 A Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata szerint a nemzeti bíróságok és a Bíróság között az EUMSZ 267. cikkel bevezetett együttműködési eljárás keretében a Bíróság feladata, hogy a nemzeti bíróságnak az előtte folyamatban lévő jogvita eldöntéséhez hasznos választ adjon. Ezt szem előtt tartva a Bíróság figyelembe vehet olyan uniós jogi normákat, amelyekre a nemzeti bíróság kérdésében nem hivatkozott. Az a körülmény ugyanis, hogy valamely nemzeti bíróság az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdést formálisan bizonyos uniós jogi rendelkezésekre hivatkozva fogalmazta meg, nem akadályozza annak, hogy a Bíróság megadja e bíróság számára az uniós jog értelmezésének minden olyan elemét, amely hasznos lehet az utóbbi előtt folyamatban lévő ügy eldöntéséhez, akár hivatkozott ezekre a kérdéseinek megfogalmazásában, akár nem. E tekintetben a Bíróságnak kell a nemzeti bíróság által szolgáltatott információk összessége, és különösen az előzetes döntéshozatalra utaló határozat indokolása alapján meghatározni az uniós jog azon rendelkezéseit, amelyeknek az értelmezése a jogvita tárgyára figyelemmel szükséges (2024. szeptember 26-i Luxone és Sofein ítélet, C-403/23 és C-404/23, EU:C:2024:805, 47. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

60 A jelen ügyben nem vitatott, hogy az alapeljárás CM és DS – Volkswagennel szembeni – kártérítéshez való jogára vonatkozik a 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdése értelmében vett tiltott hatástalanító berendezéseknek a járművekben történő használata következtében elszenvedett kárért, valamint e gépjárműgyártó azon lehetőségére, hogy az e címen fennálló felelőssége alóli mentesülési okként a járművek hipotetikus jóváhagyására hivatkozzon, amely e berendezés jogellenességét illetően elkerülhetetlen tévedést jelenthet.

- 61 Hangsúlyozni kell, hogy a 2023. március 21-i Mercedes-Benz Group (A hatástalanító berendezéssel ellátott járművek gyártóinak felelőssége) ítéletből (C-100/21, a továbbiakban: Mercedes-Benz Group ítélet, EU:C:2023:229, 91. pont) eredő ítélkezési gyakorlatból az következik, hogy a 2007/46 irányelv 18. cikkének (1) bekezdése, 26. cikkének (1) bekezdése és 46. cikke alapján – e rendelkezéseket a 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdésével összefüggésben értelmezve – az ilyen jármű vevője kártérítésre jogosult e jármű gyártójától, ha ez a berendezés kárt okozott e vevőnek.
- 62 E körülmények között meg kell állapítani, hogy első kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében azt kérdezi, hogy a 2007/46 irányelv 18. cikkének (1) bekezdését, 26. cikkének (1) bekezdését és 46. cikkét a 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdésével összefüggésben úgy kell-e értelmezni, hogy – ezen 5. cikk (2) bekezdése értelmében vett tiltott hatástalanító berendezés e járműven való jelenléte által okozott kár megtérítése iránt a gépjármű vevője által előterjesztett kereset keretében – azokkal ellentétes, hogy a jármű gyártója a felelőssége alóli mentesülési okként az e berendezés jogellenességével kapcsolatos elkerülhetetlen tévedésre hivatkozhasson, amely abból ered, hogy az illetékes nemzeti hatóság megadta az említett berendezés vagy az azzal ellátott jármű EK-típusjóváhagyását, vagy hogy e hatóság, ha e gyártó kérdéssel fordult volna hozzá, megerősítette volna a gyártónak az érintett hatástalanító berendezés állítólagos jogszerűségére vonatkozó jogi értékelését.
- 63 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a 2007/46 irányelv 18. cikkének (1) bekezdése, 26. cikkének (1) bekezdése és 46. cikke, összefüggésben értelmezve a 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdésével, védi a gépjármű magánszemély vevőjének az e gépjármű gyártójával szemben fennálló magánérdekeit is, ha e jármű ez utóbbi rendelkezés értelmében vett tiltott hatástalanító berendezéssel van ellátva (Mercedes-Benz Group ítélet, 88. pont).
- 64 E rendelkezésekből tehát az következik, hogy a jármű magánszemély vevője e jármű gyártójával szemben jogosult arra, hogy az említett járművet ne lássák el az e rendelet 5. cikkének (2) bekezdése értelmében vett tiltott hatástalanító berendezéssel (Mercedes-Benz Group ítélet, 89. pont).
- 65 A 2007/46 irányelv 46. cikke alapján tehát a tagállamok feladata az ezen irányelv rendelkezéseinek megszegése esetén alkalmazandó szankciók meghatározása. E szankcióknak hatékonyaknak, arányosaknak és visszatartó erejűeknek kell lenniük. A 715/2007/EK rendelet 13. cikkének (1) bekezdése szerint továbbá a tagállamok megállapítják az e rendelet rendelkezéseinek megsértése esetén alkalmazandó szankciókra vonatkozó rendelkezéseket. E szankcióknak hatékonyaknak, arányosaknak és visszatartó erejűeknek kell lenniük (Mercedes-Benz Group ítélet, 90. pont).
- 66 E körülmények között, amint az a jelen ítélet 61. pontjában megemlítsre került, meg kell állapítani, hogy a 2007/46 irányelv 18. cikkének (1) bekezdéséből, 26. cikkének (1) bekezdéséből és 46. cikkéből – e rendelkezéseket a 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdésével összefüggésben értelmezve – az következik, hogy a tagállamok kötelesek előírni, hogy az e rendelet 5. cikkének (2) bekezdése értelmében vett tiltott hatástalanító berendezéssel ellátott gépjármű vevője kártérítésre jogosult e jármű gyártójától, ha az említett berendezés kárt okozott e vevőnek (Mercedes-Benz Group ítélet, 91. pont).
- 67 Az uniós jog olyan rendelkezéseinek hiányában, amelyek az ilyen jármű vevőinek kártérítéshez való hozzájutását részletesen szabályoznák, az egyes tagállamok határozzák meg e részletes szabályokat (lásd ebben az értelemben: Mercedes-Benz Group ítélet, 92. pont).

- 68 Ezzel együtt nem felel meg a tényleges érvényesülés elvének az a nemzeti jogszabály, amely a gyakorlatban lehetetlenné vagy rendkívül nehézé teszi, hogy a gépjármű vevője megfelelő kártérítést kapjon azért a kárért, amelyet számára az említett rendelet 5. cikkének (2) bekezdésében írt tilalomnak e jármű gyártója általi megszegése okozott (Mercedes-Benz Group ítélet, 93. pont).
- 69 Különösen azok a feltételek, amelyek mellett a gépjárműgyártó a hatástalanító berendezés jogellenességével kapcsolatos elkerülhetetlen tévedésre hivatkozhat annak érdekében, hogy mentesüljön az e címen fennálló felelősség alól, nem tehetik a gyakorlatban lehetetlenné vagy rendkívül nehézé az e berendezéssel ellátott jármű vevőjének kártérítését.
- 70 Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat szerint az érintett gépjárműgyártó a Bundesgerichtshof ítélete alapján mentesülhet a felelősség alól a szóban forgó jármű hatástalanító berendezésének jogellenességével kapcsolatos elkerülhetetlen tévedés fennállására való hivatkozással és ennek bizonyításával, ami kizárja a részéről a gondatlanságot, és ezáltal az e jármű vevőjének kártérítés igényét.
- 71 A Bíróság rendelkezésére álló iratokból kitűnik, hogy a hatástalanító berendezés jogellenességével kapcsolatos elkerülhetetlen tévedésre való hivatkozás a nemzeti ítélkezési gyakorlat szerint a gépjárműgyártó gondatlansága miatti felelősség alóli – kivételes jellegű – mentesülési ok.
- 72 Amint azt a kérdést előterjesztő bíróság továbbá kifejti, az alapügyben szóban forgóhoz hasonló járművekbe szerelt hatástalanító berendezés jogellenességével kapcsolatos elkerülhetetlen tévedésre a gépjárműgyártó akkor hivatkozhat eredményesen, ha az annak tudható be, hogy az érintett járműtípusra az illetékes hatóság EK-típusjóváahagyást adott.
- 73 Először is emlékeztetni kell arra, hogy a 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdése szerint tilos a kibocsátáscsökkentő berendezések hatásfokát csökkentő hatástalanító berendezések használata. E tilalom alól azonban három kivétel létezik, amelyeket szigorúan kell értelmezni (lásd ebben az értelemben: Mercedes-Benz Group ítélet, 60. és 61. pont).
- 74 A 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdésének a)–c) pontja értelmében ez a tilalom nem vonatkozik arra, ha „a berendezés használata a motor sérülés vagy baleset elleni védelme és a jármű biztonságos üzemeltetése szempontjából indokolt” (az a) pont), ha „a berendezés a motorindításra vonatkozó követelmények teljesítésén túl nem üzemel” (a b) pont), vagy ha „a vizsgálati eljárások alapján véve olyan feltételek mellett folynak, amelyekkel ellenőrizhető a párolgási kibocsátás és az átlagos kibocsátás a kipufogócsőnél” (a c) pont).
- 75 A jelen ügyben az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból kitűnik, hogy az alapügyben szóban forgó járművek a 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdése értelmében vett tiltott hatástalanító berendezéssel voltak ellátva.
- 76 Amennyiben az e rendelkezés a)–c) pontjában foglalt kivételek egyike sem alkalmazandó a szóban forgó hatástalanító berendezésekre, aminek vizsgálata a kérdést előterjesztő bíróság feladata, az a gépjárműgyártó, amely a járműveit ilyen berendezéssel látja el, ennél fogva nem hivatkozhat – az említett rendelkezés tekintetében – jogszerű magatartásra.

- 77 Másodszor meg kell állapítani, hogy a 2007/46 irányelv 3. cikkének 5. pontja értelmében az „EK-típusjóváhagyás” fogalma olyan eljárásra utal, mellyel a tagállam igazolja, hogy egy jármű, rendszer, alkatrész vagy önálló műszaki egység típusa megfelel ezen irányelv és a IV. vagy XI. mellékletben felsorolt szabályozási aktusok vonatkozó igazgatási rendelkezéseinek és műszaki követelményeinek.
- 78 Az EK-típusjóváhagyás tehát nagyszámú járműre vonatkozó megfelelőségi szabványnak felel meg. Annak a jele, hogy a vizsgált járműtípusnak a telepített hatástalanító berendezést is magában foglaló tervezése megfelel az előző pontban említett alkalmazandó rendelkezéseknek és követelményeknek.
- 79 Márpedig a Bíróság ítélkezési gyakorlatából az következik, hogy nem kizárt, hogy a jármű közúti használatát lehetővé tévő EK-típusjóváhagyással érintett járműtípust az illetékes jóváhagyó hatóság eredetileg anélkül hagyhatja jóvá, hogy a hatástalanító berendezés jelenlétét felfedték volna számára. E tekintetben a 2007/46 irányelv szabályozza azt a helyzetet is, amikor valamely jármű valamely tervezési elemének jogellenessége – például a 715/2007 rendelet 5. cikkében foglalt követelményekre tekintettel – csak e típusjóváhagyást követően válik ismertté. Ilyen esetben ezen irányelv 8. cikkének (6) bekezdése előírja, hogy e hatóság a járműjóváhagyást visszavonhatja. Az említett irányelv 13. cikke (1) bekezdésének első és harmadik mondatából következik, hogy amennyiben a gyártó az EK-típusjóváhagyást megadó tagállamot az információs csomagban szereplő információkban bekövetkezett változásról tájékoztatja, e tagállam szükség esetén a gyártóval konzultálva dönthet úgy, hogy új EK-típusjóváhagyásra van szükség. Végül ugyanezen irányelv 30. cikkének (1) bekezdése előírja, hogy ha az EK-típusjóváhagyást megadó tagállam megállapította, hogy a jármű nem felel meg az általa jóváhagyott járműtípusnak, akkor megteszi a szükséges intézkedéseket, beleértve szükség esetén e jóváhagyás visszavonását is, annak biztosítására, hogy a gyártott járművek megfeleljenek a jóváhagyott típusnak (Mercedes-Benz Group ítélet, 83. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 80 Következésképpen egy gépjárműre felszerelt, az EK-típusjóváhagyást követően felfedezett hatástalanító berendezés jogellenessége megkérdőjelezheti e jóváhagyás érvényességét, és ezáltal azon megfelelőségi nyilatkozat érvényességét is, amely azt hivatott igazolni, hogy a jóváhagyott típusozathoz tartozó említett jármű a gyártásakor megfelelt valamennyi szabályozási aktusnak (Mercedes-Benz Group ítélet, 84. pont).
- 81 Ebből következik, hogy a hatástalanító berendezéssel ellátott jármű EK-típusjóváhagyása nem jelenti szükségképpen azt, hogy az illetékes nemzeti hatóság megerősítette az érintett jármű gyártójának e berendezés állítólagos jogszerűségére vonatkozó értékelését. Az ilyen jóváhagyás – vagy még kevésbé a hipotetikus jóváhagyás – semmiképpen sem mentesíti e gyártót azon kötelezettsége alól, hogy megtérítse az érintett jármű vevőjének az említett berendezésnek a járművében való jelenléte által okozott esetleges kárt.
- 82 Annak elismerése, hogy a hatástalanító berendezéssel ellátott jármű EK-típusjóváhagyása a jármű gyártójának felelőssége alóli mentesülési oknak minősülhetne, azzal a következménnyel járna, hogy lehetetlenné vagy rendkívül nehézvé tenné, hogy az említett jármű vevője megfelelő kártérítést kapjon azon károk tekintetében, amelyeket a 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdésében foglalt tilalomnak az e jármű gyártója általi megsértése okozott neki, ami ellentétes lenne a tényleges érvényesülés elvével. Az ilyen mentesülési ok elfogadása ugyanis azt jelentené, hogy a megfelelő kártérítéshez való jog minden olyan esetben megghiúsulna, amikor az érintett jármű megfelel a jóváhagyott típusnak, még akkor is, ha nem vitatott, hogy e jármű tiltott hatástalanító berendezéssel van ellátva.

- 83 A fenti megfontolások összességére tekintettel az első kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 2007/46 irányelv 18. cikkének (1) bekezdését, 26. cikkének (1) bekezdését és 46. cikkét a 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdésével összefüggésben úgy kell értelmezni, hogy – a gépjármű vevője által az e járműben ezen 5. cikk (2) bekezdése értelmében vett tiltott hatástalanító berendezés jelenléte által okozott kár megtérítése iránt indított kereset keretében – azokkal ellentétben, hogy a jármű gyártója a felelőssége alóli mentesülési okként az e berendezés jogellenességével kapcsolatos abból eredő elkerülhetetlen tévedésre hivatkozhat, hogy az illetékes nemzeti hatóság megadta az említett berendezés vagy az azzal ellátott jármű EK-típusjóváahagyását, vagy hogy e hatóság, ha e gyártó kérdést intézett volna hozzá, megerősítette volna a gyártónak az érintett hatástalanító berendezés állítólagos jogszerűségére vonatkozó jogi értékelését.

A második kérdéstről

- 84 Második kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság általános jelleggel azt kérdezi, hogy a szoftverfrissítést kiadó gépjárműgyártó köteles-e kártérítést fizetni a jármű tulajdonosának, ha a tulajdonos e szoftver frissítésével telepített – a 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdése értelmében vett – „tiltott hatástalanító berendezés” miatt szenvedett kárt.
- 85 A Bíróság rendelkezésére álló iratokból azonban kitűnik, hogy e kérdés konkrétan annak meghatározására irányul, hogy az a körülmény, hogy a tiltott hatástalanító berendezést már telepítették az azzal ellátott jármű EK-típusjóváahagyása megadásának időpontjában, vagy ellenkezőleg, azt csak ezt követően telepítették, a 715/2007 rendelet 4. cikkének (1) bekezdése és 5. cikkének (2) bekezdése, valamint a 692/2008 rendelet 10. cikkének (1) bekezdése értelmében befolyásolja-e az érintett jármű e kárt elszenvedett vevőjének az uniós jog által előírt kártérítési igényét.
- 86 E pontosításokra és a Bíróságnak a jelen ítélet 59. pontjában hivatkozott ítélkezési gyakorlatára tekintettel a második kérdést át kell fogalmazni oly módon, hogy a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ, hogy a 715/2007 rendelet 4. cikkének (1) bekezdését és 5. cikkének (2) bekezdését, valamint a 692/2008 rendelet 10. cikkének (1) bekezdését úgy kell-e értelmezni, hogy azok megkövetelik, hogy a jármű vevője kártérítéshez való joggal rendelkezzen a gépjárműgyártóval szemben, amennyiben e vevő kárt szenvedett a 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdése értelmében vett tiltott hatástalanító berendezés miatt, amelyet e gyártó e jármű EK-típusjóváahagyását követően szoftverfrissítés útján telepített.
- 87 Sem a 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdésének szövegéből, amely szerint bizonyos kivételektől eltekintve a kibocsátáscsökkentő berendezések hatásfokát csökkentő hatástalanító berendezések használata tilos, sem e rendelet 3. cikke 10. pontjának szövegéből, amely meghatározza a „hatástalanító berendezés” fogalmát, nem tűnik ki, hogy annak megítélése szempontjából, hogy e berendezés használata tilos-e, különbséget kellene tenni aszerint, hogy az ilyen berendezést a jármű gyártásának szakaszában vagy csak a jármű forgalomba helyezését követően, konkrétan az 1999/44 irányelv 3. cikkének (2) bekezdése értelmében vett javítás keretében szerelték be (2022. július 14-i Volkswagen ítélet, C-134/20, EU:C:2022:571, 88. pont).
- 88 Ezt az értelmezést a 715/2007 rendelet e rendelkezéseinek szöveggörnyezete és a rendelet által követett célkitűzés is alátámasztja (2022. július 14-i Volkswagen ítélet, C-134/20, EU:C:2022:571, 89. pont).

- 89 Egyrészt ugyanis, ami az említett rendelkezések szövegkörnyezetét illeti, emlékeztetni kell arra, hogy e rendelet 4. cikke (1) bekezdése első albekezdése második mondatának megfelelően a gyártóknak bizonyítaniuk kell, hogy az [Európai] Unióban értékesített vagy forgalomba helyezett minden típusjövőahagyást igénylő új kibocsátáscsökkentő pótkerendezés az e rendeletben és annak végrehajtási intézkedéseiben foglaltaknak megfelelően típusjövőahagyással rendelkezik. E 4. cikk (1) bekezdésének második albekezdése pontosítja, hogy e kötelezettség magában foglalja az említett rendelet I. mellékletében meghatározott kibocsátási határértékek és az ugyanezen rendelet 5. cikkében említett végrehajtási intézkedések teljesítését is (2022. július 14-i Volkswagen ítélet, C-134/20, EU:C:2022:571, 90. pont).
- 90 A jóváhagyott típusorozathoz tartozó, és egyébként megfelelőségi nyilatkozattal ellátott jármű megvásárlásakor a vevő észszerűen elvárhatja, hogy e jármű tekintetében betartsák a 715/2007 rendeletet, és különösen annak 5. cikkét (Mercedes-Benz Group ítélet, 81. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 91 Továbbá a 692/2008 rendelet 10. cikkének 1. pontja értelmében „[a] gyártónak biztosítani kell, hogy a [715/2007] rendelet hatálya alá tartozó EK-típusjövőahagyással rendelkező járművekbe a [2007/46] irányelv 10. cikkének (2) bekezdése értelmében vett önálló műszaki egységként beszerelendő szennyezéscsökkentő cserekomponensek rendelkezzenek EK-típusjövőahagyással, e rendelet 12. és 13. cikke, valamint XIII. mellékletének megfelelően.” (2022. július 14-i Volkswagen ítélet, C-134/20, EU:C:2022:571, 91. pont).
- 92 A 715/2007 rendelet és a 692/2008 rendelet e rendelkezéseiből az következik, hogy a szennyezéscsökkentő komponenseknek meg kell felelniük a 715/2007 rendeletben előírt kötelezettségeknek, függetlenül attól, hogy azokat a gyártáskor vagy a jármű forgalomba helyezését követően szerelték-e be (2022. július 14-i Volkswagen ítélet, C-134/20, EU:C:2022:571, 92. pont).
- 93 Másrészt annak lehetővé tétele, hogy a járműgyártók a jármű forgalomba helyezését követően olyan hatástalanító berendezést szereljenek be, amely nem felel meg e kötelezettségeknek, ellentétes lenne a 715/2007 rendelet által követett célkitűzéssel, amely a környezet magas szintű védelmének biztosítására, és különösen a dízelmeghajtású gépjárművek NO_x-kibocsátásának a levegőminőség javítása és a szennyezési határértékek betartása érdekében történő jelentős csökkentésére irányul (2022. július 14-i Volkswagen ítélet, C-134/20, EU:C:2022:571, 93. pont).
- 94 A 715/2007 rendelet 5. cikkének az e rendelet 3. cikkének 10. pontjával összefüggésben értelmezett (2) bekezdése alapján az a körülmény, hogy a hatástalanító berendezést a jármű forgalomba helyezését követően, az 1999/44 irányelv 3. cikkének (2) bekezdése értelmében vett javítás keretében építették be, nem releváns annak értékelése szempontjából, hogy e berendezés használata az 5. cikk (2) bekezdése értelmében véve tilos-e (2022. július 14-i Volkswagen ítélet, C-134/20, EU:C:2022:571, 94. pont).
- 95 Függetlenül ugyanis attól a kérdéstől, hogy valamely hatástalanító berendezést eredetileg, azaz az EK-típusjövőahagyás időpontjában, vagy azt követően telepítettek, e berendezés bizonytalanságot okozhat az említett jármű nyilvántartásba vételének, értékesítésének vagy üzembe helyezésének lehetőségét illetően, és hosszú távon hátrányosan érintheti a tiltott hatástalanító berendezéssel ellátott jármű vevőjét (lásd ebben az értelemben: Mercedes-Benz Group ítélet, 84. pont).

- 96 A fentiekre tekintettel a második kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 715/2007 rendelet 4. cikkének (1) bekezdését és 5. cikkének (2) bekezdését, valamint a 692/2008 rendelet 10. cikkének (1) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy azok megkövetelik, hogy a jármű vevője kártérítési igénnyel rendelkezzen a gépjárműgyártóval szemben, amennyiben e vevő kárt szenvedett ezen 5. cikk (2) bekezdése értelmében vett tiltott hatástalanító berendezés miatt, amelyet e gyártó e jármű EK-típusjóváahagyását követően szoftverfrissítés útján telepített.

A harmadik kérdésről

- 97 Harmadik kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keresi a választ, hogy az uniós jogot úgy kell-e értelmezni, hogy azzal ellentétes egyrészt, hogy a 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdése értelmében vett tiltott hatástalanító berendezéssel ellátott jármű – e berendezés által okozott kárt elszenvedő – vevőjének járó kártérítés összegébe beszámítsák az e jármű használatából származó előnynek megfelelő összeget, és másrészt e kártérítésnek a jármű vételárának 15%-át kitevő összegben történő korlátozása.
- 98 Emlékeztetni kell arra, hogy a jelen ítélet 67. pontjában említett ítélkezési gyakorlatnak megfelelően, az uniós jog olyan rendelkezéseinek hiányában, amelyek az ilyen járművet megszerző vevők kártérítéshez való hozzájutását az arra felszerelt tiltott hatástalanító berendezés által okozott károk miatt részletesen szabályoznák, az egyes tagállamok feladata, hogy meghatározzák e részletes szabályokat.
- 99 Ezzel együtt – a jelen ítélet 68. pontjában idézett ítélkezési gyakorlatának megfelelően – nem felelnek meg a tényleges érvényesülés elvének a tagállamok által megállapított olyan részletes szabályok, amelyek a gyakorlatban lehetetlenné vagy rendkívül nehézé teszik, hogy a gépjármű vevője megfelelő kártérítést kapjon azért a kárért, amelyet számára az említett 5. cikk (2) bekezdésében írt tilalomnak e gépjármű gyártója általi megszegése okozott.
- 100 E fenntartás mellett meg kell állapítani, hogy a nemzeti bíróságoknak ügyelniük kell arra, hogy az uniós jogrend által biztosított jogok védelme – ideértve a gépjármű vevőjének a 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdésében foglalt tilalom e jármű gyártója általi megsértésével okozott károk megfelelő megtérítéséhez való jogát – ne vezessen a jogosultak jogalap nélküli gazdagodásához (lásd ebben az értelemben: Mercedes-Benz Group ítélet, 94. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 101 A kérdést előterjesztő bíróság feladata tehát annak vizsgálata, hogy a járművek használata során az érintett vevő számára biztosított előnyök beszámítása, vagy a jelen esetben az alapügyben szóban forgó járművek tényleges használatából származó előny beszámítása megfelelő kártérítést nyújt-e az érintett vevőknek, amennyiben megállapítást nyer, hogy ez utóbbiak – ezen 5. cikk (2) bekezdésének értelmében vett tiltott hatástalanító berendezéseknek e járművekbe történő telepítésével összefüggésben – kárt szenvedtek (lásd ebben az értelemben: Mercedes-Benz Group ítélet, 95. pont).
- 102 Ebben az összefüggésben azt, hogy valamely tagállam összefüggést teremt az ilyen jármű vételára és az érintett jármű vevője által elszenvedett kár megtérítésének összege között, nem lehet az uniós joggal ellentétesnek tekinteni, amennyiben e kár mértékének értékelése, amely többek között abban a kockázatban jelentkezik, hogy e járművet nem lehet nyilvántartásba venni, értékesíteni vagy forgalomba helyezni, a vételárhoz kötődik.

- 103 E tekintetben az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból kitűnik, hogy a Bundesgerichtshof ítéletéből eredő ítélkezési gyakorlatnak megfelelően a kártérítés mértéke az ügy érdemében határozó bíróság hatáskörébe tartozik, de – arányossági okokból – nem lehet alacsonyabb, mint e vételár 5%-a, és nem haladhatja meg annak 15%-át.
- 104 A Bíróságnak a jelen ítélet 66. pontjában említett ítélkezési gyakorlatának megfelelően főszabály szerint nem tekinthető az uniós joggal ellentétesnek az sem, ha valamely tagállam a vételár minimális és maximális százalékából álló kártérítési tartományt határoz meg annak érdekében, hogy meghatározza az érintett jármű vevőjét megillető megfelelő kártérítés összegét, amennyiben e tartomány nem vezet a hatástalanító berendezéssel ellátott jármű vevője által elszenvedett kár nem megfelelő megtérítéséhez.
- 105 A jelen ügyben meg kell állapítani, hogy CM a vételár 20%-ának megfelelő összeg megfizetését, ennek hiányában pedig ezen ár legalább 15%-át követelte, míg DS az e bíróság mérlegelésére bízott – a vételár 15%-ának megfelelő összegnél nem alacsonyabb – kártérítés megfizetését kérte.
- 106 A kérdést előterjesztő bíróság feladata annak vizsgálata, hogy a jelen ítélet 103. pontjában említett kártérítési tartomány a gyakorlatban nem teszi-e lehetetlenné vagy rendkívül nehézé CM és DS számára az elszenvedett károk megfelelő megtérítését.
- 107 A fenti megfontolások összességére tekintettel a harmadik kérdésre azt a választ kell adni, hogy az uniós jogot úgy kell értelmezni, hogy azzal nem ellentétes egyrészt az, hogy a 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdése értelmében vett tiltott hatástalanító berendezéssel ellátott jármű – e berendezés által okozott kárt elszenvedő – vevőjének járó kártérítés összegébe beszámítsák az e jármű használatából származó előnynek megfelelő összeget, másrészt pedig e kártérítésnek a jármű vételárának 15%-át megfelelő összegre való korlátozása, amennyiben az említett kártérítés az elszenvedett kár megfelelő megtérítésének minősül.

A költségekről

- 108 Mivel ez az eljárás az alapeljárásban részt vevő felek számára a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő eljárás egy szakaszát képezi, ez a bíróság dönt a költségekről. Az észrevételeknek a Bíróság elé terjesztésével kapcsolatban felmerült költségek, az említett felek költségeinek kivételével, nem téríthetők meg.

A fenti indokok alapján a Bíróság (ötödik tanács) a következőképpen határozott:

- 1) A 2009. május 7-i 385/2009/EK bizottsági rendelettel módosított, a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról (keretirányelv) szóló, 2007. szeptember 5-i 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 18. cikkének (1) bekezdését, 26. cikkének (1) bekezdését és 46. cikkét – 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) bekezdésével összefüggésben –

a következőképpen kell értelmezni:

a gépjármű vevője által az e járműben ezen 5. cikk (2) bekezdése értelmében vett tiltott hatástalanító berendezés jelenléte által okozott kár megtérítése iránt indított kereset keretében azokkal ellentétes, hogy a jármű gyártója a felelőssége alóli mentesülési okként az e berendezés jogellenességével kapcsolatos abból eredő elkerülhetetlen tévedésre hivatkozhasson, hogy az illetékes nemzeti hatóság megadta az említett berendezés vagy az azzal ellátott jármű EK-típusjövahagyását, vagy hogy e hatóság, ha e gyártó kérdést intézett volna hozzá, megerősítette volna a gyártónak az érintett hatástalanító berendezés állítólagos jogszerűségére vonatkozó jogi értékelését.

- 2) A 715/2007 rendelet 4. cikkének (1) bekezdését és 5. cikkének (2) bekezdését, valamint a 2011. június 8-i 566/2011/EU bizottsági rendelet által módosított, a 715/2007/EK európai parlamenti és tanács rendelet módosításáról és végrehajtásáról szóló 2008. július 18-i 692/2008/EK bizottsági rendelet 10. cikkének (1) bekezdését

a következőképpen kell értelmezni:

azok megkövetelik, hogy a jármű vevője kártérítési igénnyel rendelkezzen a gépjárműgyártóval szemben, amennyiben e vevő kárt szenvedett ezen 5. cikk (2) bekezdése értelmében vett tiltott hatástalanító berendezés miatt, amelyet e gyártó e jármű EK-típusjövahagyását követően szoftverfrissítés útján telepített.

- 3) Az uniós jogot úgy kell értelmezni, hogy azzal nem ellentétes egyrészt az, hogy a 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdése értelmében vett tiltott hatástalanító berendezéssel ellátott jármű – e berendezés által okozott kárt elszenvedő – vevőjének járó kártérítés összegébe beszámítsák az e jármű használatából származó előnynek megfelelő összeget, másrészt pedig e kártérítésnek a jármű vételárának 15%-át megfelelő összegre való korlátozása, amennyiben az említett kártérítés az elszenvedett kár megfelelő megtérítésének minősül.

Aláírások