

Anonimizált változat

Fordítás

C-685/19 – 1

C-685/19. sz. ügy

Előzetes döntéshozatal iránti kérelem

A benyújtás napja:

2019. szeptember 17.

A kérdést előterjesztő bíróság:

Landgericht Frankenthal (Németország)

Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:

2019. szeptember 2.

Felperes:

OK

Alperes:

Daimler AG

[omissis]

Landgericht (regionális bíróság)

Frankenthal (Pfalz)

Végzés

OK, [omissis] Ludwigshafen am Rhein

– felperes –

[omissis]

és

Daimler AG, [omissis] Stuttgart

– alperes –

[omissis]

kártérítés miatt

között folyamatban lévő jogvitában

[omissis] [az eljáró tanács és a végzés meghozatalában közreműködő bíró neve]
2019. 09. 02-án a 2019. 09. 02-án megtartott szóbeli tárgyalás alapján a
következésképpen határozott:

I. [omissis] [az eljárásról]

II. A bíróság az EUMSZ 267. cikk alapján a következő kérdéseket terjeszti
előzetes döntéshozatal céljából az Európai Unió Bírósága elé:1. kérdés

Úgy kell-e értelmezni és alkalmazni a könnyű személygépjárművek és
haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő
típusjóváhagyásáról [eredeti 2. o.] és a járműjavítási és -karbantartási
információk elérhetőségéről szóló, 2007. június 20-i európai parlamenti és
tanácsi rendelet 5. cikke (2) bekezdésének a) pontját, hogy aszerint a
rendelet értelmében vett, ún. hatástalanító berendezés alkalmazása csak
akkor indokolt, ha a motor sérüléssel vagy balesettel szembeni védelme és a
jármű biztonságos üzemeltetése még az adott járműmodellhez a
típusjóváhagyás megadásának időpontjában rendelkezésre álló
csúcstechnológia alkalmazásával sem volt biztosított?

2. kérdés az 1. kérdésre adott igenlő válasz esetén:

Egyéb okból, így például a hosszútávú tapasztalatok hiánya vagy a
csúcstechnológia más technológiákhoz képest aránytalanul magas, az eladási
árat jelentősen befolyásoló költségei miatt megengedett-e a típusjóváhagyás
megadásakor rendelkezésre álló csúcstechnológia kötelező alkalmazásától
való eltérés?

2. kérdés az 1. kérdésre adott nemleges válasz esetén:

Tiltott hatástalanító berendezésről van-e szó a főszabály szerint megengedett
technológiai elemek alkalmazása esetén is, amennyiben azok az ún.
„hőmérsékleti tartomány” formájában jelennek meg, és a motor
irányításában az ezáltal elmentett paraméterek oly módon kerülnek
kiválasztásra, hogy a kipufogógáz-tisztítás

a) a beállított hőmérséklet alapján, az év nagy részében szokásosan
várható hőmérséklet miatt

- b) egyéb paraméter alapján, így például a jármű tengerszint feletti aktuális magassága miatt Németország, ill. az európai belső piac releváns területein

nem, vagy csak korlátozottan aktiválódik. **[eredeti 3. o.]**

Indokolás

A határozat az EUMSZ 267. cikken alapul.

A. Az alapeljárás tárgya

A felek között egy gépjármű megszerzéséből eredő kártérítési igények miatt áll fenn vita. A felperes telephelye számára 2015. 10. 20-án bruttó 46 220 euró vételáron megvásárolt az alperestől egy használt, 10 205 km-t futott, 2015. 07. 24-én forgalomba helyezett Mercedes Benz C 220 BlueTec T-Modellt, amely az alperes szerint teljesíti a dízeljárművek „Euro 6” osztályba sorolásához szükséges feltételeket. A felek között vitás, hogy a jármű ténylegesen megfelel-e ezen besorolásnak. Az alperes nem tett eleget a felperes szerződés felbontására irányuló felszólításának, amelyet a felperes a 2019. 02. 14-i határidő tűzésével, ügyvédi levél formájában juttatott el az alperesnek.

A Kraftfahrtbundesamt (szövetségi közúti közlekedési hivatal, Németország) az érintett járműre, illetve az azzal azonos típusú járművekre vonatkozóan nem rendelt el hatósági járművisszahívást.

A felperes jogellenes károkozás jogcímén kéri az adásvételi szerződés felbontását oly módon, hogy a jármű tulajdonjogát és birtokát a vételár visszafizetése ellenében az alperesre ruházza át, továbbá úgy véli, hogy a járműben található ellenőrző szoftver, amely többek között a hőmérséklettől függően befolyásolja a kipufogógáztisztítást és annak hatékonyságát, a 715/2007 rendelet értelmében vett tiltott hatástalanító berendezésnek minősül.

B. Jogi háttér

A felperes a Bürgerliches Gesetzbuch (német polgári törvénykönyv, a továbbiakban: BGB) 826. §-a és 249. § (1) bekezdése alapján jogellenes károkozás jogcímén követeli az adásvételi szerződés felbontását.

A BGB 826. §-a a következőképpen rendelkezik:

Aki másnak jóerkölcsbe ütköző módon szándékosan [eredeti 4. o.] kárt okoz, köteles a kárt megtéríteni.

A BGB 249. §-ának (1) bekezdése kimondja:

A kártérítésre kötelezett személy köteles azt az állapotot helyreállítani, amely a kártérítést megalapozó körülmény bekövetkezése nélkül állna fenn.

A Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság, Németország) állandó ítélkezési gyakorlata szerint a BGB 826. §-a értelmében vett kár nem csupán akkor állapítható meg, ha a felperes vagyoni helyzete a károkozó magatartás következtében rosszabbá vált. A BGB 826. §-a szerint felelősség keretében a kár már akkor fennáll, ha a szolgáltatás és ellenszolgáltatás ugyan objektíve egyenértékű, a károsult azonban valamely felelősséget megalapozó magatartás hatására kötötte meg a szerződést [omissis] [nemzeti ítélkezési gyakorlat] és annak teljesítése a károsult számára nem teljesen használható [omissis] [nemzeti ítélkezési gyakorlat].

A vagyoni kár fennállásának megítélése főszabály szerint az ún. különbözeti formula (*Differenzhypothese*), vagyis a felelősséget megalapozó esemény következtében és az ilyen esemény hiányában fennálló vagyoni helyzet összehasonlítása alapján történik [omissis] [nemzeti ítélkezési gyakorlat].

Ehhez tehát a felperes vagyoni helyzetét kell összehasonlítani, mégpedig a jogvitával érintett gépjármű megszerzésére vonatkozó szerződés megkötését követően fennálló teljes vagyoni helyzetét [omissis] [nemzeti ítélkezési gyakorlat] az ilyen szerződés hiányában fennálló vagyoni helyzetével. Ilyen esetben a kár akkor áll fenn, ha az összehasonlítás eredménye negatív, vagyis, ha a szerződéskötés a felperes számára gazdasági szempontból hátrányos volt.

Főszabály szerint ez a helyzet, amennyiben a megszerzett jármű a vételnél kevesebbet ér, vagy ha az adásvétel tárgyának értékállósága ellenére a szerződéssel együtt járó kötelezettségeket és egyéb hátrányokat az előnyök nem egyenlítik ki. E szembeállításnál egyébként a felelősség céljához és a kártérítés kiegyenlítő funkciójához mérten kell figyelemmel lenni a vétel egyes előnyeire és hátrányaira [omissis] [nemzeti ítélkezési gyakorlat]. [omissis] **[eredeti 5. o.]** [omissis] [a különbözeti formula jogi ellenőrzésével kapcsolatos hivatkozások és nemzeti ítélkezési gyakorlat].

Vagyoni hátrány ugyanis már abban is állhat, hogy a felperes, a károkozó kötelezettségszegés érintettjeként a konkrét vagyoni rendelkezési helyzetében hátrányba kerül. A kártérítési igény a károsult konkrét kárának kiegyenlítését szolgálja; a kár fogalma ennél fogva a jogalanyhoz kapcsolódik [omissis] [nemzeti ítélkezési gyakorlat].

Ezáltal tehát elegendő, hogy a felperes a vita tárgyát képező jármű megvételével nem kívánt kötelezettség alanyává válik, amennyiben az alperes szerződésszerű szolgáltatása a felperes számára nem teljesen használható. Ebben az összefüggésben tehát valamely vagyoni kár megtéríthetőségének megállapításánál nem a szolgáltatás és ellenszolgáltatás objektív értékállóságáról van szó [omissis] [nemzeti ítélkezési gyakorlat]. E körülmény megállapításának feltétele ugyanis az, hogy a nem kívánt szerződéssel megszerzett szolgáltatás nem csupán tisztán szubjektív, önkényes szempontból kárnak minősüljön, hanem hogy azt a kereskedelmi felfogás is észszerűtlennek, a konkrét vagyoni érdekhez viszonyítva

aránytalannak és ezáltal hátrányosnak ítélje meg valamennyi fennálló körülmény figyelembevételével mellett [omissis] [nemzeti ítélkezési gyakorlat].

Jelen esetben ez teljesül, ugyanis a kereskedelmi felfogás már önmagában negatívnak minősíti egy olyan járműre vonatkozó adásvételi szerződés megkötését, amely a gyártó körében felmerülő okból nem felel meg az ilyen járműre megállapított és reklámozott Euro normának, illetve károsanyag-kibocsátásnak.

C. A Bíróság döntésének szükségessége

A jogvita eldöntése szempontjából lényeges a 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdése második mondata a) pontjának értelmezése.

Az előterjesztő bíróság véleménye szerint a felperes kártérítési igénye csak abban az esetben jön szóba, amennyiben az általa kifogásolt hatástalanító berendezés a 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdés második mondata a) pontjának értelmében vett tiltott hatástalanító berendezésnek minősül. **[eredeti 6. o.]**

A kérdés, miszerint megengedett-e a hatástalanító berendezés, jelen ügyben – sok más esettől eltérően – nem a szövetségi közúti közlekedési hivatal vagy más hatóság – az alperessel szemben meghozott, a szóban forgó motorkonfigurációt érintő jogerős közigazgatási aktusának formájában megnyilvánuló – magatartása alapján ítélandó meg. A jogvitával érintett jármű adott sorozatára ilyen közigazgatási aktusok ugyanis – legalábbis jelenleg – nem állnak rendelkezésre.

Attól függően, hogy a hatástalanító berendezés megengedettnek vagy tiltottnak minősül, a keresetet el kell utasítani vagy pedig az eredményes lesz.

Amennyiben a szerződés megkötésekor a hatástalanító berendezés megengedettnek minősült, úgy a járműadásvételi szerződés nem jelent – nem kívánt kötelezettséggel együtt járó – terhet a felperes számára. A felperes ebben az esetben jogszerű járművet szerzett meg, ami az adásvételi szerződés megkötésekor meglévő szándékának is megfelelt.

Amennyiben a motorirányítás a kipufogógáz-tisztítás tekintetében nem felelt meg a 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdése második mondatának a) pontjában foglalt kivételnek, úgy az adásvételi szerződés megkötésének időpontjában a jármű nem felelt meg a jogszabályoknak. Ilyen esetben a felperes olyan szerződést kötött meg, amelyet a körülmények tudatában egyébként nem tett volna, ezzel pedig teljesültek az adásvételi szerződés jogellenes károkozás jogcímén történő felbontásának feltételei. A Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság) ítélkezési gyakorlata [omissis] [nemzeti ítélkezési gyakorlat] szerint ebben az esetben a szerződéskötést objektív megközelítésben is észszerűtlennek és a konkrét vagyoni érdekekhez képest aránytalannak, azaz összességében hátrányosnak kellene tekinteni. A kereskedelmi felfogás negatívnak tekinti az olyan járműadásvételi szerződés megkötését, amely a gyártó körében felmerült

okok következtében nem felel meg az adott járműre meghatározott és reklámozott Euro normának, illetve károsanyag-kibocsátásnak.

Ebben az összefüggésben ráadásul az a vagyoni hátrány is fenyeget, amely a magasabb gépjárműadó megállapításában nyilvánul meg. A nemzeti adóigazgatásnak – a közigazgatás jogszerűségének alapelveire és az ebből fakadó, a helyes adó megállapítására vonatkozó következményekre tekintettel – alkotmányjogi kötelessége, hogy amennyiben helytelen adószámítás alkalmazásáról szerez tudomást, a gépjárműadó megállapításáról szóló meghozott és még módosítható döntést módosítsa [omissis] [hivatkozás az alkalmazandó nemzeti jogszabályra]. Sem az adásvételi szerződés megkötésekor, sem jelenleg nem zárható ki, hogy a felperest utólagos követelésekkel terhelik a „rosszabb” károsanyag-besorolás miatt, amelyet [eredeti 7. o.] a jogvitában érintett jármű a forgalomba hozatalát követően ténylegesen teljesített, és amely például magasabb adóhoz [omissis] [hivatkozás az alkalmazandó nemzeti jogszabályra] és/vagy késedelmi pótlékokhoz stb. vezet.

D. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések magyarázata

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett 1. kérdésről

A kipufogógáz-tisztítás környezeti paraméterekkel történő befolyásolása a 715/2007 rendelet 3. cikkének 10. pontja értelmében vett hatástalanító berendezésnek minősül. Ez a 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdésének első mondata alapján főszabály szerint tilos.

Amennyiben a 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdése második mondatának a) pontja ezzel kapcsolatban kivételt határoz meg, úgy az a berendezés indokoltságára vonatkozó, kifejezetten megfogalmazott fenntartás hatálya alá tartozik. A rendelet ugyanakkor nem határozza meg az „indokolt” kifejezés jogi definícióját. A rendelet (4) preambulumbekkezdése magában foglalja a járművek által okozott kibocsátások csökkentésének célját. Még ha különböző formában és céllal is, e szándék a rendelet (5), (6) és (12) preambulumbekkezdésében is megjelenik.

Az előterjesztő tanács véleménye szerint a lehető legmegfelelőbb csökkentés akkor következne be, ha a – legalább a típusjövőhagyás első megszerzésének időpontjában az adott járműre rendelkezésre álló – mindenkori csúcstechnológiát alkalmaznák.

A rendelet (7) preambulumbekkezdéséből ugyanakkor azt a következtetést kell levonni, hogy a határérték szintjének megállapításánál más körülményeket is figyelembe kell venni. A rendelkezés kifejezetten számításba veszi a piacokat, a gyártók versenyképességét, valamint az üzleti vállalkozások számára felmerülő közvetlen és közvetett költségeket. Ebből azt a következtetést lehetne levonni, hogy e körülmények nem hagyhatóak figyelmen kívül a 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdése második mondatának a) pontja értelmében vett indokoltság értelmezésre szoruló jogi fogalmának keretei között sem.

A kérdés, hogy, illetve adott esetben milyen mértékben vagy milyen szempontok alapján mely további tényezőket kell figyelembe venni az „indokolt” fogalom értelmezésének kérdéséhez, az uniós jog Bíróság számára fenntartott értelmezésének körébe tartozik. **[eredeti 8. o.]**

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett 2. kérdéstről

Amennyiben a Bíróság a csúcstechnológia alkalmazását szükségesnek tartja ahhoz, hogy a hatástalanító berendezésként való besorolás „indokolt” legyen, úgy adódik a kérdés, hogy és adott esetben milyen feltételekkel térhetnek el ettől a gyártók. Ez tükröződik a rendelet (7) preambulumbekzdésében felsorolt hatások és az abban kifejezésre juttatott kiadások és előnyök közötti mérlegelés tekintetében.

Amennyiben a Bíróság nemleges választ ad az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első kérdésre, adódik végül a kérdés, hogy a kipufogógáz-tisztítás korlátozása milyen mértékben történhet a hatástalanító berendezéssel úgy, hogy az még az „indokoltság” fogalmának keretein belül mozogjon.

Amennyiben a kipufogógáz-tisztításba való beavatkozás a (külső) hőmérséklettől függően történik, a legalacsonyabb hőmérséklet kiválasztása lényegében a kipufogógáz-tisztítás hatástalanságához vezethet legalábbis akkor, ha olyan hőmérsékletet választanak ki, amely az évnek egy nem jelentéktelen részében nem érhető el. Amennyiben e hőmérséklet például 10 °C körüli, úgy azt Németországban a téli hónapokban gyakran nem, vagy csak napi néhány órában lehet elérni. Avagy ezt megfordítva, ha legmagasabb hőmérsékletként például nyáron rendszerint elért vagy meghaladott hőmérsékletet állítanak be, az ezen időszakokban is a kipufogógáz-tisztítás jelentős korlátozását eredményezi. Ugyanez igaz, ha a kipufogógáz-tisztítást a jármű tengerszint feletti aktuális elhelyezkedésének magassága irányítja.

Mindez azzal a következménnyel járna, hogy meghatározott évszakokban vagy a tengerszint feletti bizonyos magasság felett a kipufogógáz-tisztítás csak korlátozottan vagy egyáltalán nem működne. A levegőminőség javításának (lásd a rendelet (5) és (6) preambulumbekzdését), valamint a részecskékibocsátások és az ózon prekursorok (lásd a rendelet (4) preambulumbekzdését) csökkentésének célja ezáltal – ha egyáltalán – csak korlátozott mértékben lenne elérhető.

[omissis] [a végzést kibocsátó bíró aláírása és neve]