

C-663/19. sz. ügy**Az előzetes döntéshozatal iránti kérelemről a Bíróság eljárási szabályzata
98. cikkének (1) bekezdése alapján készített összefoglalás****A benyújtás napja:**

2019. szeptember 6.

A kérdést előterjesztő bíróság:

Landgericht Gera (Németország)

Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:

2019. augusztus 30.

Felperes:

MM

Alperes:

Volkswagen AG

Az alapeljárás tárgya

Olyan használt járműre vonatkozó adásvételi szerződés megkötését megelőző eredeti állapot helyreállítása miatti kártérítési követelés, amelybe tiltott hatástalanító berendezést építettek be – A gyártó felelőssége – Megfelelőségi nyilatkozat mellékelésére vonatkozó kötelezettség – A végső ügyfél védelme – A használatért járó kártalanításnak a kárba való beszámítása

Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgya és jogalapja

Az uniós jog értelmezése, EUMSZ 267. cikk

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

1. Úgy kell-e értelmezni a járművek EK-jóváhagyásáról szóló rendelet 6. §-ának (1) bekezdését és 27. §-ának (1) bekezdését, illetve a 2007/46/EK irányelv 18. cikkének (1) bekezdését és 26. cikkének (1) bekezdését, hogy a gyártó megsérti az érvényes nyilatkozat kiadására vonatkozó, a járművek

EK-jóváhagyásáról szóló rendelet 6. §-ának (1) bekezdése szerinti kötelezettségét (illetve a megfelelőségi nyilatkozat mellékelésére vonatkozó, a 2007/46/EK irányelv 18. cikkének (1) bekezdése szerinti kötelezettségét), ha a 715/2007/EK rendelet 5. cikkének (2) bekezdése és 3. cikkének 10. pontja értelmében vett tiltott hatástalanító berendezést épített be a járműbe, és az ilyen jármű forgalomba hozatala ellentétes a jármű érvényes megfelelőségi nyilatkozat nélkül történő forgalomba hozatalára vonatkozó, a járművek EK-jóváhagyásáról szóló rendelet 27. §-ának (1) bekezdése szerinti tilalommal (illetve az érvényes megfelelőségi nyilatkozat nélkül történő értékesítésre vonatkozó, a 2007/46/EK irányelv 26. cikkének (1) bekezdése szerinti tilalommal)?

Igenlő válasz esetén:

1a. Célja-e a járművek EK-jóváhagyásáról szóló rendelet 6. és 27. §-ának, illetve a 2007/46/EK irányelv 18. cikke (1) bekezdésének, 26. cikke (1) bekezdésének és 46. cikkének a végső ügyfél védelme és – a használt járművek piacán történő továbbértékesítés esetén – különösen az autó következő vevőjének védelme is, mégpedig e vevő rendelkezési szabadsága és vagyona tekintetében is? Érvényes megfelelőségi nyilatkozat nélkül forgalomba hozott használt jármű valamely autóvásárló által történő megszerzése azon kockázatok köréből ered-e, amelyek elhárítása céljából e szabályokat elfogadták?

2. Célja-e a 715/2007/EK rendelet 5. cikke (2) bekezdésének a végső ügyfél védelme és – a használt járművek piacán történő továbbértékesítés esetén – különösen az autó következő vevőjének védelme is, mégpedig e vevő rendelkezési szabadsága és vagyona tekintetében is? Beépített tiltott hatástalanító berendezéssel rendelkező használt jármű valamely autóvásárló által történő megszerzése azon kockázatok köréből ered-e, amelyek elhárítása céljából e szabályt elfogadták?

3. Úgy kell-e értelmezni a járművek EK-jóváhagyásáról szóló rendelet 6. és 27. §-át, illetve a 2007/46/EK irányelv 18. cikkének (1) bekezdését, 26. cikkének (1) bekezdését és 46. cikkét, valamint a 715/2007/EK rendelet 5. cikkének (2) bekezdését, hogy ezek megsértése esetén egészben vagy részben mellőzni kell (adott esetben: milyen módon, illetve milyen mértékben?) a jármű tényleges használatáért járó kártalanításnak a végső ügyfél kárába történő beszámítását, ha a végső ügyfél e jogsértés miatt a járműre vonatkozó adásvételi szerződés megkötését megelőző eredeti állapot helyreállítását kérheti és kéri? Változtat-e az értelmezésen, ha a jogsértés a jóváhagyó hatóság és a végső ügyfelek megtévesztésével jár a tekintetben, hogy a jóváhagyás valamennyi feltétele teljesül, és a járműnek a közúti forgalomban történő használata korlátozás nélkül megengedett, és a jogsértés, valamint a megtévesztés költségcsökkentés és a nyereség magas értékesítési számok révén történő maximalizálása céljából versenyelőny egyidejű szerzésével és a gyanútlan ügyfelek költségére történik?

A hivatkozott uniós jogi rendelkezések

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 rendelet („keretirányelv”): 18. cikk (1) bekezdése, 26. cikk (1) bekezdése, 46. cikk

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: 3. cikk 10. pontja, 5. cikk (2) bekezdése

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

A hivatkozott nemzeti rendelkezések

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

Bürgerliches Gesetzbuch (polgári törvénykönyv, a továbbiakban: BGB): 31. §, 823. § (2) bekezdése, 826. §

Strafgesetzbuch (büntető törvénykönyv, a továbbiakban: StGB): 263. § (1) bekezdése

A tényállás és az eljárás rövid bemutatása

- 1 A felperes 2015. május 13-án egy használt Seat Alhambra 2.0 TDI személygépjárművet vásárolt egy autókereskedőtől „körülbelül 11 600” kilométeróra-állással 26 400 eurós áron.
- 2 A személygépjármű EA-189 típusú motorral volt felszerelve, amelyet az alperes szállított. A motor eredeti szoftvere a hatósági vizsgálati eljárás során hozzájárult a nitrogén kibocsátási értékek optimalizálásához azáltal, hogy a motor két üzemmódban működő kipufogóz-visszavezető rendszerrel rendelkezik. Az 1. üzemmód esetében nitrogén optimalizált üzemmódról van szó viszonylag magas kipufogógáz-visszavezetési aránnyal, a 0. üzemmód esetében pedig részecske optimalizált üzemmódról, amelynek esetében a

kipufogógáz-visszavezetési arány kisebb. A motorvezérlő egység szoftvere felismeri, hogy a jármű a szokásos közúti közlekedésben vesz-e részt, vagy valamely vizsgálóállomáson található a kibocsátási értékek megállapítása céljából. A tesztciklus, illetve a vizsgálóállomás tesztje alatt a beépített szoftver nitrogén kibocsátás esetén az 1. motorprogram üzemmódot játssza le, így ezáltal alacsonyabb nitrogén értékeket érnek el, és betartják a törvény által előírt kipufogógáz-értékeket, valamint az Euro 5-ös kipufogógáz norma szerint meghatározott nitrogén határértékeket. A közúti közlekedésben fennálló valós vezetési körülmények között a járművet ellenben a 0. üzemmódban működtetik. Az ennek során keletkező kibocsátási értékek nem egyeznek az alperes mint e jármű gyártója által a megfelelőségi nyilatkozatban megadott értékekkel.

- 3 A hatástalanító berendezés kifejlesztése és beépítése, valamint a megfelelően manipulált motoroknak a csoport leányvállalatai részére történő leszállítása az alperes oldaláról az igazgatóság tudomásával és rendelkezése alapján, de legalábbis annak jóváhagyásával történt abból a célból, hogy a végső ügyfelek költségére csökkentsék a saját költségeiket, a tömeges értékesítés révén maximalizálják a nyereséget, valamint hogy versenyelőnyre tegyenek szert a versenytárs gépjárműgyártókkal szemben. A manipulált motornak a csoport leányvállalatai által történő felhasználása és a személygépjármű ügyfelek részére történő továbbértékesítése nem csak előrelátható volt, hanem éppen ez volt alperes érintett munkatársai eljárásának célja. A gyanútlan jóváhagyó hatóságok és végső ügyfelek ehhez szükséges, ilyen hatástalanító berendezés meglétével kapcsolatos megtévesztése és a kipufogógázokra vonatkozó törvényi rendelkezések tényleges be nem tartása az átfogó terv részét képezte.
- 4 A felperes, akit szerződéses partnere – mint az alperes eszköze – ennek megfelelően megtévesztett, abból a célból vásárolta a járművet, hogy azzal részt vegyen a közúti forgalomban. A felperes nem vásárolta volna meg a járművet, ha tudomása lett volna arról, hogy a jóváhagyás anyagi feltételei nem teljesülnek, és ezért fennáll annak a kockázata, hogy a járművet nem tudja (huzamos ideig) erre a célra használni, mivel azt kivonják a forgalomból. A felperes a megvásárlás óta használja a járművet.

Az alapeljárásban részt vevő felek főbb érvei

- 5 A felperes a személygépjármű vételárának visszafizetését kéri az alperestől. Úgy véli, hogy a vételárból nem vonható le használatért járó kártalanítás az általa megtett kilométerek alapján.
- 6 Az alperes azt adja elő, hogy az általa alkalmazott szoftver esetében tisztán motoron belüli intézkedésről van szó. Valós vezetési feltételek mellett a határértékek nem bírnak jelentőséggel, mivel a jogalkotó úgy döntött, hogy a határértékeket laboratóriumi körülmények között érvényesíti.

Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem indokolásának rövid bemutatása

- 7 A kérdést előterjesztő bíróság az alperesnek a BGB 826. §-a szerinti jogellenes károkozásért való felelősségét vizsgálja.
- 8 A bíróság először is megállapítja, hogy a vita tárgyát képező személygépjárműbe a 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdése és 3. cikkének 10. pontja értelmében tiltott hatástalanító berendezés van beépítve. A Kraftfahrtbundesamt (szövetségi közlekedési hivatal, Németország) megfelelő határozata jogerős, és kötőerővel rendelkezik a polgári eljárás szempontjából.
- 9 Az, hogy mennyiben áll fenn emellett a járművek EK-jóváhagyásáról szóló rendelet 6. §-a (1) bekezdésének és 27. §-ának megsértése is – amely rendelkezések alapjául a 2007/46 irányelv 18. cikkének (1) bekezdése és 26. cikkének (1) bekezdése szolgál – a nyilatkozat tartalmától és a megfelelőségi nyilatkozat jelentőségétől függ, amelyek Németországban vitatottak.
- 10 Az egyik álláspont szerint nem az bír jelentőséggel, hogy a konkrét jármű megfelel-e a jogi követelményeknek, hanem csak az, hogy a nyilatkozatot a megfelelő gyártó állította ki, és az a jóváhagyott típushoz van hozzárendelve, azaz hogy a nyilatkozat megfelel bizonyos alaki követelményeknek, még akkor is, ha tartalmilag esetleg téves. A tiltott hatástalanító berendezés beépítése ennél fogva nem érinti a megfelelőségi nyilatkozat érvényességét.
- 11 Az ellenkező álláspont szerint az ilyen nyilatkozat egyúttal tartalmazza azt a nyilatkozatot is, hogy a jármű megfelel valamennyi, az Unióban hatályos vonatkozó jogszabálynak, következésképpen tiltott hatástalanító berendezés megléte esetén a megfelelőségi nyilatkozat valótlan tartalmú és ezáltal érvénytelen, és ennél fogva érvényes nyilatkozat nélküli forgalomba hozatalról (a járművek EK-jóváhagyásáról szóló rendelet 27. §-a (1) bekezdésének megsértése), valamint a gyártónak az érvényes nyilatkozat kiadására vonatkozó, a járművek EK-jóváhagyásáról szóló rendelet 6. cikkének (1) bekezdése szerinti kötelezettségének megsértéséről van szó.
- 12 A kérdést előterjesztő bíróság a 385/2009 rendelet mellékletében megfogalmazott azon célkitűzésből, miszerint a megfelelőségi nyilatkozat „a jármű gyártója által a vásárlónak annak biztosítása érdekében tett nyilatkozatot jelent, hogy az általa vásárolt jármű a gyártása időpontjában megfelel az Európai Unió hatályos jogszabályainak”, arra következtet, hogy a formális megközelítés nem helytálló, és a megfelelőségi nyilatkozat az ellenkező álláspont által feltételezett tágabb tartalommal rendelkezik.
- 13 A járművek EK-jóváhagyásáról szóló rendelet 27. §-ának megsértése nem kizárt azért, mert a felperes használt járművet vásárolt, és a rendelkezés – egy elterjedt értelmezés szerint – a szövege alapján eleve csak új járművekre vonatkozik. Az alperes ugyanis korábban új járműként hozta forgalomba az érintett járművet, ezért csak ezt követően lehetett egyáltalán kereskedni a járművel a használt

járművek piacán, így a felelősség e tovább ható körülményhez (és nem a későbbi továbbértékesítéshez) kapcsolódik.

- 14 A kérdést előterjesztő bíróság vizsgálja a BGB 826. §-ának valamennyi tényállási feltételét, és azokra igenlő választ ad. A bíróság ezután rámutat arra, hogy a BGB 826. §-a szerinti jogellenes károkozásért való felelősség olyan károkra korlátozódik, amelyek a megsértett kötelezettség vagy tilalom által biztosított védelem hatálya alá tartoznak, és csak az jogosult kártérítésre, aki közvetlenül, jó erkölcsbe ütköző módon sérelmet szenved, vagy aki jó erkölcsbe ütköző módon harmadik személyként – nem csak a közvetlen károsulttal szükségszerű összefüggésben – kárt szenved. Ez az eset akkor áll fenn, ha egy szabály legalább arra is szolgál, hogy védje a magánszemélyeket vagy személyek egyes csoportjait bizonyos jogi tárgyak megsértésével szemben. Ezenkívül csak azon kárkövetkezményekért áll fenn felelősség, amelyek azon kockázatok köréből erednek, amelyek elhárítása céljából a megsértett szabályt elfogadták. E tekintetben vizsgálni kell a megsértett szabály értelmét és hatályát, és tisztázni kell, hogy e szabálynak célja-e az érvényesített kár elhárítása.
- 15 Németországban vita tárgyát képezi az a kérdés, hogy a jelen ügyben fennállóhoz hasonló helyzetekben korrigálni kell-e a felelősséget a védelem céljával kapcsolatos szempontok alapján.
- 16 Ha e tekintetben nem közvetlenül a 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdése első mondatának, illetve a járművek EK-jóváhagyásáról szóló rendelet 6. és 27. §-ának – az alperes által kezdeményezett – megsértésére alapozunk, hanem a jó erkölcsbe ütköző magatartást kizárólag (éppen) a végső ügyfélnek a jármű forgalomba hozatalával összefüggő és tovább ható megtévesztésével indokoljuk, akkor a védelmi szempontok alapján történő korrekció nem szükséges, mivel a megtévesztett személyt korlátlanul védeni kell, és a megtévesztésből eredő valamennyi kárt meg kell téríteni részére. Ha ezzel szemben az alperes által kezdeményezett, tiltott hatástalanító berendezés alkalmazásával történő forgalomba hozatalt tekintjük irányadónak, akkor az a döntő, hogy a fent említett előírások rendelkeznek-e harmadik személyeket védő hatállyal, és hogy az olyan jármű végső ügyfél által történő megszerzése, amelybe tiltott hatástalanító berendezést építettek be, és/vagy amelyet érvényes megfeleléségi nyilatkozat nélkül helyeztek forgalomba, azon kockázatok köréből ered-e, amelyek elhárítása céljából a megsértett szabályokat elfogadták.
- 17 A kérdést előterjesztő bíróság szerint kizárt az elszigetelt vizsgálat. Egyetlen egységes esemény és átfogó terv elválaszthatatlan vonatkozásairól van szó. A jó erkölcsbe ütközéssel kapcsolatos kifogás lényegét e tekintetben a kipufogógázokra vonatkozó szabályok megsértése képezi. Ennélfogva a BGB 826. §-a szerinti felelősség csak akkor megalapozott, ha a kipufogógázokra vonatkozó szabályok célja az adott végső ügyfél nem csak közvetett védelme volt, és ezen ügyfelet éppen az érvényesített károkkal szemben is védelemben akarták részesíteni.

- 18 A német ítélkezési gyakorlatban a mai napig vitatott, hogy a járművek EK-jóváhagyásáról szóló rendelet 6. és 27. §-a, illetve a 2007/46/EK irányelv 18. cikkének (1) bekezdése és 26. cikkének (1) bekezdése és/vagy a 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdése bír-e harmadik személyeket védő jelleggel, azaz hogy e rendelkezések éppen az egyes autóvásárlók rendelkezési jogának és vagyonának védelmére is irányulnak-e, és hogy az olyan jármű megszerzése, amelybe tiltott hatástalanító berendezést építettek be, azon kockázatok köréből ered-e, amelyek elhárítása céljából a megsértett szabályokat elfogadták.
- 19 Létezik olyan álláspont, miszerint az említett rendelkezések nem minősülnek jogvédelmi rendelkezéseknek, mivel azok nem arra szolgálnak, hogy védjék valamely gépjármű megszerzőjének vagyonát, hanem céljuk a közúti közlekedés biztonsága, az egészség- és környezetvédelem, valamint az észszerű energiafelhasználás.
- 20 Ezzel szemben azt hozzák fel, hogy nem okoz kárt, ha a megsértett szabály elsősorban a közérdeket szolgálja ugyan, amennyiben az egyéni védelem – amiből a jelen ügyben ki kell indulni – nem pusztán visszaható hatás, hanem a szabály feladatkörébe sorolható. Ezenkívül az uniós jogi szabályok területén figyelembe kell venni, hogy az uniós jog hatékony átültetése céljából ott is meg kell ítélni a kártérítést, ahol a megsértett szabályok nem követnek egyéniesített védelmi célt. Ezenkívül az egyéni védelem a 385/2009 rendelet mellékletében szereplő, már említett funkció-megjelölésből is következik.
- 21 A kérdést előterjesztő bíróság nem tudja megállapítani, hogy – főképp a 2007/46/EK irányelv 18. cikke (1) bekezdésének, 26. cikke (1) bekezdésének és 46. cikkének elégséges átültetésére tekintettel, az uniós jogi alapelvek figyelembevételével és az Európai Unió Alapjogi Chartájának fényében – melyik értelmezés helyes. E tekintetben a kérdést előterjesztő bíróság kéri a megkeresett Bíróságot, hogy végezze el a kötelező érvényű értelmezést.
- 22 Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett harmadik kérdéssel kapcsolatban a kérdést előterjesztő bíróság kifejti, hogy a felperes az 1., 1a. és/vagy 2. kérdés megválaszolása esetén jogosult arra, hogy olyan helyzetbe kerüljön, mint amelyben a személygépjárműre vonatkozó szerződés megkötése hiányában lenne. A felperes a jármű egyidejű átadása és átruházása ellenében kérheti a vételár visszatérítését.
- 23 Miután azonban a felperes a vásárlás óta éveken át használta és továbbra is használja az általa megszerzett járművet, felmerül az a további releváns kérdés, hogy az előnyök kiegyenlítése szempontjából köteles-e a felperes a használatért járó kártalanításra.
- 24 A kártérítési jog Németországban azt az eszmét követi, hogy csak kárkiegyenlítésre kerül sor, és a károsult nem gazdagodhat a kár következtében. Ennek megfelelően sor kerül többek között az előnyök kiegyenlítésére. Eszerint a kár kiszámítása során figyelembe kell venni az előnyöket, amennyiben a

felelősséget megalapozó esemény azzal megfelelő okozati összefüggésben álló előnyöket eredményezett a károsult számára, és ezek beszámítása értelme és célja szerint megfelel a kártérítésnek, azaz nem jelent észszerűtlen terhet a károsult számára, és nem mentesíti méltánytalanul a károkozót.

- 25 Németországban erősen vitatott, hogy – különösen a BGB 826. §-a szerinti felelősség esetén – a jelen ügyben fennállóhoz hasonló helyzetben sor kerül-e az előnyök kiegyenlítésére.
- 26 Az előnyök kiegyenlítésével szemben arra hivatkoznak, hogy az adásvételi szerződés rosszhiszemű létrehozásával kapcsolatos kifogással ellentétes használatból eredő előny beszámítása, mivel a felperes a járművet nem bérbé venni, hanem megvásárolni akarta. Ezenkívül a rosszhiszeműség miatt felelősséggel tartozó gyártó nem realizálhatja a kárszámítás útján időszakosan a kifogásolt termékértékesítés hozzáadott értékét. Ez ugyanis azt eredményezné, hogy a felelősség – tisztán gazdasági szempontból – gyakorlatilag nem jelent különbséget számára. Az uniós jog hatékony érvényesülése is tiltja a hasznok értékének megtérítését.
- 27 Ezzel szemben utalni kell arra, hogy az előnyök kiegyenlítése nem méltánytalan, mivel a használat megtörtént, és ilyen módon anyagi előny keletkezett, és a megtagadásnak nincs kiegyenlítő hatása. A realizált hasznok beszámítása nem eredményezi a károkozó méltánytalan mentesülését. A kártérítési jognak nem feladata, hogy a károkozó magatartását a szerződéskötést megelőző eredeti állapot tényleges helyreállításán túlmenően szankcionálja. A felperes által húzott haszn a károkozó esemény hiányában nem maradt volna a felperesnél. A felperes ugyanis a károkozó esemény hiányában is gépjárművet használt volna, és így az abból eredő hasznokat realizálta volna. E tekintetben a felperes nem kerül rosszabb helyzetbe az alperes magatartása miatt.
- 28 A kérdést előterjesztő bíróság a hasznok beszámítására hajlik, azt azonban nem tudja megállapítani, hogy ez uniós jogi szempontból részben vagy egészben kizárt-e.