

C-668/23. sz. ügy

**Az előzetes döntéshozatal iránti kérelemről a Bíróság eljárási szabályzata
98. cikkének (1) bekezdése alapján készített összefoglalás**

A benyújtás napja:

2023. november 13.

A kérdést előterjesztő bíróság:

Landgericht Ravensburg (ravensburgi regionális bíróság,
Németország)

Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:

2023. október 27.

Felperesek:

YH

JD

CN

XU

LO

Alperes:

Volkswagen AG

Az alapeljárás tárgya

715/2007/EK rendelet – Dízelüzemű jármű – Kipufogógáz-visszavezetés –
Hőmérsékleti tartomány – Hipotetikus jóváhagyás – Kártérítés – Kiszámítás

Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgya és jogalapja

Az uniós jog értelmezése, EUMSZ 267. cikk

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

- 1) Megállapítható-e, hogy a jármű vevőjét nem illeti meg kártérítési igény a jármű gyártójával szemben a 715/2007/EK rendelet 5. cikkének (2) bekezdése értelmében vett tiltott hatástalanító berendezéssel ellátott 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/EK rendelet 5. cikkének (2) bekezdésével kapcsolatos jogi álláspontját (hipotetikus jóváhagyás)?
- 2) Kártérítést kell-e fizetnie a jármű vevője részére a szoftverfrissítést kiadó járműgyártónak, ha a jármű megvásárlásakor a szoftverfrissítéssel telepített, a 715/2007/EK rendelet 5. cikkének (2) bekezdése értelmében vett tiltott hatástalanító berendezés van jelen, és a jármű vevője kárt szenved emiatt?
 - 3) Összeegyeztethető-e az uniós joggal, ha a 715/2007/EK 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 ezen előnyök 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 uniós jog hivatkozott rendelkezései

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.), különösen az 5. cikk (2) bekezdése

A hivatkozott nemzeti rendelkezések

Bürgerliches Gesetzbuch (polgári törvénykönyv, a továbbiakban: BGB), különösen a 276., 823. és 826. §

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

A tényállás és az eljárás rövid bemutatása

- 1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem alapját öt különböző tényállás képezi, amelyek nem azonosak ugyan, de csak kis mértékben térnek el egymástól.
- 2 Az első ügy: A VW Crafter 2.0 TDI járművet az alperes által gyártott dízelmotorral hozták forgalomba. Nem vitatott, hogy a jármű esetében a kipufogógáz-visszavezetés mértéke az úgynevezett hőmérsékleti tartományon kívül a csökkenő külső hőmérséklet függvényében csökken. A csökkenés +15 °C alatt kezdődik. Ez magasabb NOx-kibocsátáshoz (= nitrogén-oxid-kibocsátás) vezet a jármű hőmérsékleti tartományon kívüli üzemeltetése során. Az adólevonásra jogosult felperes nettó 9242,86 euróért vásárolta meg a 145 726 km futásteljesítményű járművet.
- 3 A felperes úgy véli, hogy szándékosan és a jóerkölcsbe ütköző módon megkárosították, mivel a jármű tiltott hatástalanító berendezésekkel van ellátva. A felperes állítása szerint a motor EA288 típusú. A felperes a jármű átadása és átruházása ellenében 6868,91 euró (= vételár mínusz a használat megfelelő ellenértéke) megfizetését követeli. A felperes másodlagosan a bíróság mérlegelésére bízott kártérítési összeg, legalább 1648,50 euró (= a 10 999 eurós bruttó vételár 15%-a), valamint 203,66 euró finanszírozási költség megfizetését és annak megállapítását kéri, hogy az alperes köteles megtéríteni a felperes részére a kipufogógáz-manipulációval a felperesnek okozott károkat.
- 4 Az alperes a kereset elutasítását kéri. Az alperes azt állítja, hogy a járműbe EA189 típusú motor van beépítve, amely azonban a többi EA189 típusú motortól eltérően nem rendelkezik „aktív átkapcsolási logikával”. Az alperes úgy véli, hogy a hőmérsékleti tartomány megengedett. Ezzel kapcsolatban azt állítja, hogy annak használata a jármű biztonságos üzemeltetése szempontjából indokolt. Az alperes elővigyázatossággként jogellenességben való elkerülhetetlen tévedésre és e

tekintetben a Kraftfahrt-Bundesamt (szövetségi gépjármű-forgalmi hatóság, Németország) hipotetikus jóváhagyására hivatkozik.

- 5 A második ügy: A VW Sharan 2.0 TDI járművet az alperes által gyártott EA189 típusú dízelmotorral hozták forgalomba. Az tiltott hatástalanító berendezéssel („átkapcsolási logikával” rendelkező próbapad-felismeréssel) volt ellátva. 2015. október 14-i és 15-i határozataival a szövetségi gépjármű-forgalmi hatóság arra kötelezte az alperest, hogy az általa forgalomba hozott járművekben iktassa ki ezt a tiltott hatástalanító berendezést. 2017. április 10-én az alperes által kifejlesztett és a szövetségi gépjármű-forgalmi hatóság által jóváhagyott frissítést telepítettek a járműre. A frissítést követően a járműben hőmérsékleti tartomány van jelen. A kipufogógáz-visszavezetés mértéke +15 °C alatt kezd csökkenni. Ez magasabb NOx-kibocsátáshoz vezet a jármű hőmérsékleti tartományon kívüli üzemeltetése során. A felperes 23 950 euróért vásárolta meg az 59 600 km futásteljesítményű járművet.
- 6 A felperes úgy véli, hogy az alperes szándékosan és a jóerkölcsbe ütköző módon megkárosította. A felperes a jármű átadása és átruházása ellenében a használat megfelelő ellenértékének levonása mellett 23 950 euró megfizetését követeli. A felperes másodlagosan a bíróság mérlegelésére bízott, a vételár 5% és 15% közötti hányadának megfelelő összegű kártérítést kér.
- 7 Az alperes a kereset elutasítását kéri. Az alperes szerint a hőmérsékleti tartomány megengedett, és azt állítja, hogy annak használata a jármű biztonságos üzemeltetése szempontjából indokolt. Az alperes elővigyázatossággként jogellenességben való elkerülhetetlen tévedésre és e tekintetben a szövetségi gépjármű-forgalmi hatóság hipotetikus jóváhagyására hivatkozik.
- 8 A harmadik ügy: A VW T6 Multivan 2.0 TDI járművet az alperes által gyártott EA288 típusú dízelmotorral hozták forgalomba. A felperes 44 647 euróért vásárolta meg a körülbelül 20 km futásteljesítményű járművet. A jármű hőmérsékleti tartománnyal van ellátva. Ez magasabb NOx-kibocsátáshoz vezet a jármű hőmérsékleti tartományon kívüli üzemeltetése során.
- 9 A felperes úgy véli, hogy tiltott hatástalanító berendezések beépítése révén a jóerkölcsbe ütköző módon megtévesztették és megkárosították. A felperes azt állítja, hogy a jármű el van látva különösen próbapad-felismeréssel, amely a próbapadon biztosítja, hogy a kipufogógáz-visszavezetés aránya a szelektív katalitikus redukációs katalizátor (SCR-katalizátor) +200 °C-os üzemi hőmérsékletének eléréséig növekedjen. A felperes a bíróság mérlegelésére bízott, a vételár legalább 15%-ának megfelelő összegű kártérítést, másodlagosan pedig a bíróság mérlegelésére bízott, a vételár 5% és 15% közötti hányadának megfelelő összegű kártérítést követel.
- 10 Az alperes a kereset elutasítását kéri. Az alperes szerint a hőmérsékleti tartomány megengedett. Ezzel kapcsolatban az alperes végső soron azt állítja, hogy a kipufogógáz-visszavezetés mértéke „körülbelül +12 °C-os” környezeti

hőmérséklet alatt csökken. Az alperes azt állítja továbbá, hogy egyes más T6-os járművektől eltérően a szóban forgó jármű motorvezérlő egysége sohasem rendelkezett próbapad-felismeréssel, hanem a kipufogógáz-visszavezetés aránya az SCR-katalizátor +200 °C-os üzemi hőmérsékletének elérésekor minden vezetési körülmény között csökken. Ezen üzemi hőmérséklettől azonban a szelektív katalitikus redukciós rendszer (SCR-rendszer) jelentős mértékben hozzájárul az NOx-kibocsátás csökkentéséhez, és így a határértékek túllépésére ennek ellenére nem kerül sor. Az alperes elővigyázatossággként jogellenességben való elkerülhetetlen tévedésre és e tekintetben a szövetségi gépjármű-forgalmi hatóság hipotetikus jóváhagyására hivatkozik.

- 11 A negyedik ügy: A VW Golf 2.0 TDI járművet az alperes által gyártott EA288 típusú dízelmotorral hozták forgalomba. A jármű próbapad-felismeréssel van ellátva. A felperes 13 980 euróért vásárolta meg a 61 911 km futásteljesítményű járművet.
- 12 A felperes úgy véli, hogy szándékosan és a jóerkölcsbe ütköző módon megkárosították. Véleménye szerint a próbapad-felismerés tiltott, és ezenkívül tiltott hőmérsékleti tartomány is jelen van. A felperes a jármű átadása és átruházása ellenében 11 039,09 euró (vétélár mínusz a használat 2940,91 euró összegű ellenértéke) megfizetését, másodlagosan pedig 2097 euró (= a vétélár 15%-a) összegű kártérítést követel.
- 13 Az alperes a kereset elutasítását kéri. Az alperes elismeri, hogy a próbapad-felismerést a szoftver arra használja, hogy a szegénykeverékes NOx-csapda a vizsgálati menet előtt teljes mértékben regenerálódjon, és az új európai menetcikluson (NEDC) belül pontosan meghatározott időpontokban regenerálódjon. Ez a mérési eljárást az NEDC során keletkező NOx-kibocsátásra összpontosítja. Az alperes szerint a próbapad-felismerés megengedett, mivel a kikapcsolás nincs mérhető hatással a kibocsátásra, legalábbis azonban nem kerül sor a kibocsátási határértékek túllépésére. Az alperes szerint a hőmérsékleti tartomány is megengedett. Ezzel kapcsolatban az alperes azt állítja, hogy a kipufogógáz-visszavezetés a rendkívül fejlett kipufogógáz-visszavezetési rendszernek köszönhetően -24 °C és +70 °C között 100%-osan aktív. Az alperes elővigyázatossággként jogellenességben való elkerülhetetlen tévedésre és e tekintetben a szövetségi gépjármű-forgalmi hatóság hipotetikus jóváhagyására hivatkozik.
- 14 Az ötödik ügy: A VW T5 Multivan 2.0 TDI járművet az alperes által gyártott EA189 típusú dízelmotorral hozták forgalomba. Nem vitatott, hogy a jármű hőmérsékleti tartománnyal van ellátva. A jármű forgalomba hozatalakor és a felperes általi megvásárláskor fennálló állapotban a kipufogógáz-visszavezetés mértéke +18 °C-on kezdett csökkenni. Ez magasabb NOx-kibocsátáshoz vezet a jármű hőmérsékleti tartományon kívüli üzemeltetése során. Az adólevonásra jogosult felperes (nettó) 41 974,79 eurós áron vásárolta meg a 9350 km futásteljesítményű járművet.

- 15 A felperes szerint a hőmérsékleti tartomány tiltott. A felperes úgy véli, hogy az alperes szándékosan és a jóerkölcsbe ütköző módon megkárosította. A felperes a jármű átadása és átruházása ellenében a használat számszerűsítendő ellenértékének levonása mellett 41 974,79 euró megfizetését, másodlagosan pedig 6296,22 euró (= a nettó vételár 15%-a) megfizetését követeli.
- 16 Az alperes a kereset elutasítását kéri. Az alperes elévülési kifogást emel. Az alperes véleménye szerint a hőmérsékleti tartomány megengedett hatástalanító berendezésnek minősül, mivel annak használata a jármű biztonságos üzemeltetése szempontjából indokolt. Az alperes ezenkívül arra hivatkozik, hogy 2022. október 17. óta elérhető egy önkéntes és ingyenes szoftverfrissítés a hőmérsékleti tartomány kiszélesítésére, amelynek telepítését követően a kipufogógáz-visszavezetés mértéke csak +9,76 °C-os hőmérséklettől csökken. Az alperes úgy véli, hogy a felperes megsérti kárenyhítési kötelezettségét, ha nem telepíti ezt a frissítést.
- 17 Az alperes elővigyázatossággként jogellenességben való elkerülhetetlen tévedésre és e tekintetben a szövetségi gépjármű-forgalmi hatóság hipotetikus jóváhagyására hivatkozik.

Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem indokolásának rövid bemutatása

- 18 Előzetes észrevételek: Az első, második, harmadik és ötödik ügyben valószínűleg a 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdése értelmében vett tiltott hatástalanító berendezés volt jelen a jármű megvásárlásakor. A negyedik ügyben a próbapad-felismerés jelentős valószínűsítő körülményt képez a tiltott hatástalanító berendezés jelenlétét illetően.
- 19 Az első, második, harmadik és ötödik ügyben szereplő járművek esetében a kipufogógáz-visszavezetés mértéke legkésőbb +12 °C-os környezeti hőmérséklettől csökken, és a kérdést előterjesztő bíróság véleménye szerint ezért tiltott hőmérsékleti tartományról van szó, amely kivételesen sem megengedett a 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdésének a) pontja alapján.
- 20 Ezen túlmenően az említett ügyekben valószínűleg a 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdése második mondatának a) pontjában foglalt azon további kritérium sem teljesül, hogy a hatástalanító berendezés nem működhet az év nagy részében, mivel a fent említett négy ügyben szereplő járművek esetében a kipufogógáz-visszavezetés mértéke legkésőbb körülbelül +12 °C-os környezeti hőmérséklettől csökken. A németországi éves átlaghőmérséklet azonban alacsonyabb, mint körülbelül +12 °C.
- 21 A negyedik ügyben vitatott, hogy a hőmérsékleti tartomány és/vagy a próbapad-felismerés rendes vezetési körülmények között a kibocsátások növekedéséhez vezet-e. Ezen ügyben tehát nem nyert megállapítást, hogy a 715/2007 rendelet 3. cikkének 10. pontja és 5. cikke (2) bekezdésének első mondata értelmében vett tiltott hatástalanító berendezés van jelen, még ha a

próbadpad-felismerést jelentős valószínűsítő körülménynek kell is tekinteni ezt illetően.

- 22 A BGB 826. §-a szerinti kártérítési igény fennállásához a károkozónak szándékosan és objektíve a jóerkölcsbe ütköző módon kell eljárnia. A bemutatott esetekben azonban valószínűleg nem ez a helyzet.
- 23 A bemutatott esetekben a járművek vevői jogosultak lehetnek azonban kártérítésre a BGB 823. §-ának (2) bekezdése alapján. A BGH (szövetségi legfelsőbb bíróság, Németország) új ítélkezési gyakorlata szerint a BGB 823. §-ának – az EG-FGV 6. §-ának (1) bekezdésével és 27. §-ának (1) bekezdésével összefüggésben értelmezett – (2) bekezdése a jármű vevőjének ahhoz fűződő érdekét védi, hogy ne szenvedjen vagyoni veszteséget a kipufogógázra vonatkozó európai jognak a gyártó általi megsértése miatt.
- 24 Az első, második, harmadik és ötödik ügyben az alperes tiltott hőmérsékleti tartomány formájában megsértette a kipufogógázra vonatkozó európai jogot, a negyedik ügyben pedig jelentős valószínűsítő körülmény áll fenn ezt illetően a próbadpad-felismerés formájában.
- 25 A kártérítési igény fennállásának további feltétele, hogy a jármű gyártója legalább gondatlanul járt el a hatástalanító berendezés tekintetében. A jármű gyártójának vétkességét vélelmezik. A gyártó azonban kimentheti magát olyan körülmények bemutatásával és bizonyításával, amelyek alapján kivételesen nem tűnik gondatlannak a magatartása. A BGH (szövetségi legfelsőbb bíróság) ítélkezési gyakorlata szerint a gyártó e tekintetben különösen jogellenességben való elkerülhetetlen tévedésre hivatkozhat, konkrétan bemutatva és bizonyítva magát a jogellenességben való tévedést és annak elkerülhetetlenségét is. E témakörre vonatkozik az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első kérdés.
- 26 A második ügyben valószínűleg elévült a jármű forgalomba hozatalakor és megvásárlásakor jelenlévő hatástalanító berendezés („átkapcsolási logikával” rendelkező próbadpad-felismerés) miatti kártérítési igény. Az alperes által kiadott frissítés telepítését követően mindazonáltal a jármű új tiltott hatástalanító berendezéssel lett ellátva a hőmérsékleti tartomány formájában. Kérdéses, hogy megilleti-e kártérítési igény a jármű tulajdonosát a gyártóval szemben, ha egy frissítéssel telepített hatástalanító berendezés miatt kárt szenved. Ez képezi az előzetes döntéshozatalra előterjesztett második kérdés tárgyát.
- 27 A BGB 823. §-ának – az EG-FGV 6. §-ának (1) bekezdésével és 27. §-ának (1) bekezdésével összefüggésben értelmezett – (2) bekezdése szerinti kártérítési igény a BGH (szövetségi legfelsőbb bíróság) ítélkezési gyakorlata szerint az úgynevezett kis kártérítésre, tehát pénzüsszeg fizetésére irányul. A vételárnak a jármű átadása és átruházása ellenében történő megtérítése (úgynevezett nagy kártérítés) nem követelhető. A BGH (szövetségi legfelsőbb bíróság) ezenkívül megszabja, hogy be kell számítani a jármű használatából származó előnyöket, ha azok a maradványértékkel együtt meghaladják a megfizetett vételárnak a

kártérítési összeggel csökkentett összegét. E problémakörre vonatkozik az előzetes döntéshozatalra előterjesztett harmadik kérdés.

- 28 Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről részletesen: A kérdést előterjesztő bíróság által ezzel kapcsolatban kifejtettek lényegében megfelelnek a C-666/23. sz. ügyben benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelemben foglalt előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekkel kapcsolatban kifejtetteknek (lásd az említett előzetes döntéshozatal iránti kérelem összefoglalásának 25–47. pontját).

MUNKADOKUMENTUM