

C-667/23. sz. ügy

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

A benyújtás napja:

2023. november 9.

A kérdést előterjesztő bíróság:

Landgericht Ravensburg (ravensburgi regionális bíróság,
Németország)

Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:

2023. október 27.

Felperesek:

Gruß Verwaltungs-GmbH

FO

AT

PV

QZ

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) 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 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 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 T6 Caravelle 2.0 TDI járművet az alperes által gyártott EA288 típusú dízelmotorral hozták forgalomba. A felperes 38 185 eurós áron vásárolta meg a járművet uniós új járműként. Nem vitatott, hogy a jármű a megvásárlásakor úgynevezett hőmérsékleti tartománnyal volt ellátva. A tartományon kívül a kipufogógáz-visszavezetési arány fokozatosan csökken. Ez magasabb NOx-kibocsátáshoz (= nitrogén-oxid-kibocsátás) vezet a jármű hőmérsékleti tartományon kívüli üzemeltetése során.
- 3 A felperes úgy véli, hogy szándékosan és a jóerkölcsbe ütköző módon megkárosították. Véleménye szerint a hőmérsékleti tartomány tiltott hatástalanító berendezésnek minősül, és azt állítja, hogy ezenkívül tiltott próbapad-felismerés is jelen van. A felperes a bíróság mérlegelésére bízott kártérítési összeg, legalább azonban 9546,25 euró (= a vételár 25%-a) megfizetését, másodlagosan pedig 5727,75 euró (= a vételár 15%-a) megfizetését követeli.
- 4 Az alperes a kereset elutasítását kéri. Az alperes vitatja a próbapad-felismerés jelenlétét. A hőmérsékleti tartománnyal kapcsolatban az alperes végső soron arra hivatkozik, hogy az +12 °C és körülbelül +39 °C közötti hőmérsékleteket foglal magában. Az alperes elővigyázatossággént jogellenességben való elkerülhetetlen tévedésre és e tekintetben a Kraftfahrt-Bundesamt (szövetségi gépjármű-forgalmi hatóság, Németország) hipotetikus jóváhagyására hivatkozik.
- 5 A második ügy: A VW Passat Variant Comfortline 2.0 TDI járművet az alperes által gyártott EA288 típusú dízelmotorral hozták forgalomba. Nem vitatott, hogy a jármű próbapad-felismeréssel van ellátva. A felperes 13 930 eurós áron vásárolta meg a 93 350 km futásteljesítményű járművet. A járművet a Volkswagen Bank által nyújtott hitelből finanszírozta.
- 6 A felperes úgy véli, hogy az alperes szándékosan és a jóerkölcsbe ütköző módon megkárosította. Véleménye szerint a próbapad-felismerés tiltott, és azt állítja,

hogy hőmérsékleti tartomány formájában egy további tiltott hatástalanító berendezés is jelen van. A felperes 2089,50 euró (= a vételár 15%-a) megfizetését és 409,20 euró finanszírozási költség megtérítését követeli.

- 7 Az alperes a kereset elutasítását kéri. Az alperes elismeri, hogy a próbapad-felismerést a szoftver arra használja, hogy a szegénykeverékes NOx-csapda a próbapadon az új európai menetciklus (NEDC) szerinti vizsgálati menet előtt teljes mértékben regenerálódjon, és az NEDC-n belül pontosan meghatározott időpontokban regenerálódjon. Ez a mérési eljárást az NEDC során keletkező NOx-kibocsátásra összpontosítja, és megakadályozza a korábbi ciklusok NOx-kibocsátásainak hozzászámítását, illetve a ciklus során keletkező NOx-kibocsátás figyelmen kívül hagyását. A próbapad-felismerés ezenkívül ahhoz vezet, hogy a kipufogógáz hőmérsékletétől és a szegénykeverékes NOx-csapda öregedésétől függően a szegénykeverékes NOx-csapda hőmérséklete az NEDC-ben közvetlenül a szegénykeverékes NOx-csapda első regenerációja előtt megnő. Az alperes úgy véli, hogy a próbapad-felismerés megengedett, mivel az nincs mérhető, legalábbis azonban a határértékek szempontjából releváns hatással az NOx-kibocsátásra. Az alperes szerint a hőmérsékleti tartomány is megengedett. Ezzel kapcsolatban azt állítja, hogy a kipufogógáz-visszavezetés -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.
- 8 A harmadik ügy: A VW Golf 2.0 TDI járművet az alperes által gyártott EA288 típusú dízelmotorral hozták forgalomba. Nem vitatott, hogy a jármű próbapad-felismeréssel van ellátva. Ez magasabb NOx-kibocsátáshoz vezet a jármű szokásos körülmények közötti üzemeltetése és használata során. A felperes 25 300 euróért vásárolta meg a 20 km futásteljesítményű járművet.
- 9 A felperes úgy véli, hogy az alperes szándékosan és a jóerkölcsbe ütköző módon megkárosította. Véleménye szerint a próbapad-felismerés tiltott, és azt állítja, hogy ezenkívül hőmérsékleti tartomány formájában egy további tiltott hatástalanító berendezés is jelen van. A felperes a bíróság mérlegelésére bízott összeg, legalább azonban 6325 euró (= a vételár 25%-a) megfizetését, másodlagosan pedig 3795 euró (= a vételár 15%-a) megfizetését követeli.
- 10 Az alperes a kereset elutasítását kéri. Védekezésül ugyanazokra az érvekre hivatkozik, mint a második ügyben.
- 11 A negyedik ügy: A VW New Golf Sportsvan Highline 1.6 TDI járművet az alperes által gyártott EA288 típusú dízelmotorral hozták forgalomba. Nem vitatott, hogy a jármű próbapad-felismeréssel van ellátva. A felperes 22 500 euróért vásárolta meg a 0 km futásteljesítményű járművet.
- 12 A felperes úgy véli, hogy az alperes szándékosan és a jóerkölcsbe ütköző módon megkárosította. Véleménye szerint a próbapad-felismerés tiltott, és azt állítja, hogy ezenkívül további tiltott hatástalanító berendezések is jelen vannak, köztük

- egy hőmérsékleti tartomány. A felperes a jármű átadása és átruházása ellenében 14 743,22 euró (a vételár megtérítése mínusz a használat 7756,78 euró összegű ellenértéke a keresetindítás időpontjáig megtett 120 661 km után) megfizetését, másodlagosan pedig 3375 euró (= a vételár 15%-a) megfizetését követeli.
- 13 Az alperes a kereset elutasítását kéri. Védekezésül ugyanazokra az érvekre hivatkozik, mint a második ügyben.
- 14 Az ötödik ügy: A VW Sharan 2.0 TDI járművet az alperes által gyártott EA288 típusú dízelmotorral hozták forgalomba. Nem vitatott, hogy a jármű próbapad-felismeréssel van ellátva. A felperes 42 980 euróért vásárolta meg a 15 468 km futásteljesítményű járművet.
- 15 A felperes úgy véli, hogy az alperes szándékosan és a jóerkölesbe ütköző módon megkárosította. Véleménye szerint a próbapad-felismerés tiltott, és azt állítja, hogy ezenkívül további tiltott hatástalanító berendezések is jelen vannak, jelesül egy hőmérsékleti tartomány, valamint a kipufogógáz-tisztítás és a szelektív katalitikus redukciós katalizátor (SCR-katalizátor) fordulatszámfüggő hatástalanítása. A felperes a jármű átadása és átruházása ellenében 27 313,47 euró (a vételár megtérítése mínusz a használat 15 666,53 euró összegű ellenértéke a tárgyalás időpontjáig megtett 103 714 km után) megfizetését követeli. A felperes másodlagosan 6447 euró (= a vételár 15%-a) megfizetését, valamint annak megállapítását kéri, hogy az alperes köteles megtéríteni a felperes részére a tiltott hatástalanító berendezések miatt keletkező további jövőbeni károkat.
- 16 Az alperes a kereset elutasítását kéri. Az alperes véleménye szerint sem a próbapad-felismerés, sem a hőmérsékleti tartomány nem minősül tiltott hatástalanító berendezésnek. Az alperes elismeri, hogy a próbapad-felismerés azt eredményezi, hogy a próbapados menet során az SCR-katalizátor legalább 200 °C-os üzemi hőmérsékletének elérését követően fennmarad a megnövelt kipufogógáz-visszavezetési arányú üzemmód, míg a közúti közlekedés során ezen időpontban csökkentett kipufogógáz-visszavezetési arányú üzemmódra történő átváltásra kerül sor. A próbapad-felismerés emellett azt eredményezi, hogy az NEDC-ben az AdBlue SCR-katalizátorba történő adagolása már körülbelül 130 °C-os üzemi hőmérséklettől megkezdődik a valós közúti közlekedési feltételek mellett körülbelül 150 °C-os üzemi hőmérséklet helyett. Az alperes azt állítja, hogy mindez nincs mérhető, legalábbis azonban a határértékek szempontjából releváns hatással az NOx-kibocsátásra. A hőmérsékleti tartománnyal kapcsolatban az alperes azt állítja, hogy a kipufogógáz-visszavezetés -24 °C és +70 °C között 100%-osan aktív. Az alperes elővigyázatossággént jogellenességben való elkerülhetetlen tévedésre és e tekintetben a szövetségi gépjármű-forgalmi hatóság hipotetikus jóváhagyására hivatkozik.

Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem indokolásának rövid bemutatása

- 17 Előzetes észrevételek: Az első ügyben valószínűleg a 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdése értelmében vett tiltott hatástalanító berendezés volt

jelen a jármű megvásárlásakor. A másik négy ügyben legalábbis jelentős valószínűsítő körülmény áll fenn ezt illetően a próbapad-felismerés formájában.

- 18 Az első ügyben szereplő jármű 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.
- 19 Ezen túlmenően az említett ügyben 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 az ezen ügyben szereplő jármű esetében a kipufogógáz-visszavezetés mértéke legkésőbb körülbelül +12 °C-os környezeti hőmérséklettől csökken. A németországi éves átlaghőmérséklet azonban alacsonyabb, mint körülbelül +12 °C.
- 20 A másik négy ügyben vitatott, hogy a hőmérsékleti tartomány és/vagy a próbapad-felismerés rendes vezetési körülmények között a kibocsátások növekedéséhez vezet-e. Ezen ügyekben 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 próbapad-felismerést jelentős valószínűsítő körülménynek kell is tekinteni ezt illetően.
- 21 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.
- 22 A bemutatott esetekben a járművek vevői jogosultak lehetnek azonban kártérítésre a BGB 823. §-ának (2) bekezdése alapján. A BGH (szövetségi legfelsőbb bíróság, Németország) új ítélezési 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.
- 23 Az első ügyben az alperes tiltott hőmérsékleti tartomány formájában megsértette a kipufogógázra vonatkozó európai jogot, a másik négy ügyben pedig jelentős valószínűsítő körülmény áll fenn ezt illetően a próbapad-felismerés formájában.
- 24 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) ítélezési 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.

- 25 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 ügynevezett *kis* kártérítésre, tehát pénzösszeg fizetésére irányul. A vételárnak a jármű átadása és átruházása ellenében történő megtérítése (ügynevezett *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 második kérdés.
- 26 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 első és harmadik kérdéssel kapcsolatban kifejtetteknek (lásd az említett előzetes döntéshozatal iránti kérelem összefoglalásának 25–34. és 40–47. pontját).