

**C-308/23. sz. ügy**

**Előzetes döntéshozatal iránti kérelem**

**A benyújtás napja:**

2023. május 17.

**A kérdést előterjesztő bíróság:**

Landgericht Duisburg (Németország)

**Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:**

2023. április 26.

**Felperes:**

YV

(C-308/23)

**Alperes:**

Mercedes-Benz Group AG

---

Hiteles másolat

**LANDGERICHT DUISBURG**

**VÉGZÉS**

1 O 223/20

Az YV

– felperes –

jogi képviselő: BRR Automotive Rechtsanwaltgesellschaft mbH, Berlin,

és

a Mercedes-Benz Group AG, képviseli: az igazgatósága, Mercedesstraße 120,  
Stuttgart

– alperes –

jogi képviselő: Junge és partnerei, ügyvédek, Köln,

között folyamatban lévő jogvitában

a Landgericht Duisburg (duisburgi regionális bíróság, Németország) első polgári tanácsa

2023. július 21-énNennecke regionális bírósági bíró mint egyesbíró útján,

**a következőképpen határozott:**

A 2023. április 26-i végzés kiegészítéseképpen [az] EUMSZ 267. cikk [alapján] azt kell kérni az Európai [Unió] Bíróság[ától], hogy a 2023. április 26-i végzés alapján már kért előzetes döntéshozatal keretében a következő további kérdésekre is adjon választ:

10. Azt a célt is szolgálják-e a 2007. szeptember 5-i 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben foglalt rendelkezések, különösen az említett irányelv 18. cikkének (1) bekezdése és 3. cikkének 36. pontja, hogy megvédjék a jármű magánszemély vevőjét kifejezetten attól, hogy olyan járművet vásároljon, amely nem felel meg az uniós jog követelményeinek, és amelyet nem vásárolt volna meg annak ismeretében, hogy a jármű nem felel meg az uniós jog követelményeinek, mert nem kívánt így tenni?
11. Az előző kérdésre adandó választól függetlenül a 2007. szeptember 5-i 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben foglalt rendelkezéseknek, illetve az ezen irányelv alapján elfogadott nemzeti jogi rendelkezéseknek –különösen a megfelelőségi nyilatkozat helytelen kiállítására vonatkozó tilalomnak – a jármű gyártója általi megsértése esetén a gyártónak az uniós jog alapján minden esetben vagy legalábbis bizonyos esetekben teljes mértékben mentesítenie kell-e a vevőt az uniós jog követelményeinek nem megfelelő jármű e jogsértésen alapuló megvásárlásának következményei alól, tehát a vevő kérésére – adott esetben a jármű átadása és átruházása ellenében és a vevő által a jármű megvásárlása révén szerzett esetleges egyéb előnyök értékének beszámítása mellett – meg kell-e térítenie a vevőnek a jármű megvásárlásával kapcsolatos költségeket? Amennyiben csak bizonyos esetekben ez a helyzet: milyen esetekben ez a helyzet?
12. A tizenegyedik kérdésre adandó nemleges vagy arra csak bizonyos esetek tekintetében adandó igenlő válasz esetén: minden esetben összhangban áll-e az uniós jog követelményeivel a jármű kipufogógáz-kibocsátására és/vagy a kibocsátást szabályozó rendszerének jellegére vonatkozó uniós jogi követelményeknek nem megfelelő jármű vevője kártérítési igényének azon összegre való

korlátozása, amellyel a vevő túl drágán vásárolta meg a járművet a tiltott hatástalanító berendezéssel kapcsolatos kockázatokra tekintettel, ha a gyártó csupán gondatlanságból állította ki helytelenül a járműre vonatkozó megfelelőségi nyilatkozatot, amely igazolja, hogy a jármű megfelel valamennyi szabályozási aktusnak a gyártása idején? Amennyiben nem minden esetben ez a helyzet: milyen esetekben nem ez a helyzet?

13. A tizenkettedik kérdésre adandó igenlő válasz esetén: minden esetben összhangban áll-e az uniós jog követelményeivel a jármű kipufogógáz-kibocsátására és/vagy a kibocsátást szabályozó rendszerének jellegére vonatkozó uniós jogi követelményeknek nem megfelelő jármű vevője kártérítési igényének azon összegre – legfeljebb azonban a vételár 15%-ára – való korlátozása, amellyel a vevő túl drágán vásárolta meg a járművet a tiltott hatástalanító berendezéssel kapcsolatos kockázatokra tekintettel, ha a gyártó csupán gondatlanságból állította ki helytelenül a járműre vonatkozó megfelelőségi nyilatkozatot, amely igazolja, hogy a jármű megfelel valamennyi szabályozási aktusnak a gyártása idején? Amennyiben nem minden esetben ez a helyzet: milyen esetekben nem ez a helyzet?

## I.

A jelen jogvita alapjául szolgáló – a kért előzetes döntéshozatal szempontjából releváns – tényállást az eljáró bírósági tanács rendelkező részben említett 2023. április 26-i végzése és a Landgericht Duisburg (duisburgi regionális bíróság) Bírósághoz már benyújtott (a Bíróság előtti ügy száma: C-308/23) 1 O 223/20. sz. ügyirata tartalmazza.

## II.

Az említett végzésben megfogalmazott előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdéseknek a rendelkező részben megfogalmazott tizedik és tizenegyedik kérdéssel való kiegészítésének okát a Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság, Németország) által a Bíróság 2023. március 21-i (C-100/21) ítéletére tekintettel hozott 2023. június 26-i ítéletekben (Via ZR 335/21, Via ZR 533/21 és Via ZR 1031/22) kifejtettek képezik.

### 1.

Az eljáró bírósági tanács, amint az a már említett 2023. április 26-i végzéséből kitűnik, úgy ítélte meg, hogy a 2007. szeptember 5-i 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvből arra vonatkozó tilalom ered, hogy helytelenül állítsanak ki megfelelőségi nyilatkozatot az olyan járműre vonatkozóan, amelyre vonatkozóan megfelelőségi nyilatkozatot kell kiállítani az említett irányelv 18. cikkének (1) bekezdése és 3. cikkének 36. pontja alapján, amely álláspont a Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság) általi értelmezésnek (lásd különösen: 2023. június 26-i ítélet, Via ZR 335/21, 23. pont) is megfelel; az eljáró

bírószági tanács továbbá azt a következtetést vonta le a Bíróság említett 2023. március 21-i ítéletéből, hogy e tilalom a jármű magánszemély vevőjének attól való védelmét is szolgálja hivatott, hogy az uniós jog követelményeinek nem megfelelő járművet vásároljon.

A Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság) által a fenti 1. pontot megelőzően említett három ítéletében kifejtettek tekintetével azonban újbóli alapos vizsgálatot követően felmerül a kérdés, hogy azt a célt is szolgálják-e a 2007. szeptember 5-i 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv rendelkezései, különösen például a járműre vonatkozó megfeleléségi nyilatkozat helytelen kiállítására vonatkozó tilalom, hogy megvédjék a magánszemély vevőt éppen kifejezetten attól is, hogy olyan járművet vásároljon, amely nem felel meg az uniós jog követelményeinek, és amelyet a ténybeli körülmények ismeretében nem kívánt volna megvásárolni, és ennél fogva nem is vásárolt volna meg, tehát a vevő gazdasági önrendelkezéshez való joga és különösen ahhoz fűződő érdeke védelmének célját is, hogy ne bírják rá nem kívánt kötelezettség vállalására.

Ha ez a helyzet, akkor a BGB (polgári törvénykönyv) 823. §-ának – a 2007. szeptember 5-i 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv alapján elfogadott EG-FGV (a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, összetevőinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról szóló rendelet) 6. §-ának (1) bekezdésével összefüggésben értelmezett – (2) bekezdése alapján tekintetbe jön a jelen jogvitában a felperes által a vételárnak a jármű átadása és átruházása ellenében és a járműből származó hasznai értékének levonása mellett történő megtérítése iránt érvényesített igény, ellenkező esetben csak akkor, ha legalább a jelen ügy tekintetében igenlő választ kell adni a rendelkező részben megfogalmazott tizenegyedik, vagy ha – a jelen ügyben azonban a dolgok jelenlegi állása szerint semmiképpen nem ez lesz a helyzet – azt kell megállapítani, hogy az alperes a jóerkölcsbe ütköző módon, szándékosan okozott kárt a felperesnek (a Bundesgerichtshof [szövetségi legfelsőbb bíróság] szerint az utóbbi esetben megfelelő igény áll fenn; lásd például: a Bundesgerichtshof [szövetségi legfelsőbb bíróság] 2020. május 25-i ítélete, VI ZR 252/19).

A felperes által érvényesített igény fennáll a BGB 823. §-ának (2) bekezdése alapján, ha a 2007. szeptember 5-i 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv rendelkezései és ennek megfelelően az ezen irányelv alapján elfogadott nemzeti rendelkezések is – jelen esetben az EG-FGV 6. §-ának (1) bekezdése – azt a célt szolgálják, hogy a jármű magánszemély vevőjét – jelen esetben a felperest – éppen kifejezetten attól is megvédjék, hogy olyan járművet vásároljon, amely nem felel meg az uniós jog követelményeinek, és amelyet a ténybeli körülmények ismeretében nem kívánt volna megvásárolni, és ennek megfelelően nem is vásárolt volna meg, más szóval, ha a 2007. szeptember 5-i 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv rendelkezései és ennek megfelelően az ezen irányelv alapján elfogadott nemzeti rendelkezések is éppen az általános cselekvési szabadság és annak kifejeződéseként a vevő – jelen esetben a felperes – gazdasági önrendelkezéshez való joga, tehát az ahhoz fűződő érdek védelmének célját is

szolgálják, hogy a vevőt ne bírják rá nem kívánt kötelezettség vállalására, mégpedig olyan formában, hogy a megfelelőségi nyilatkozat – adott esetben akár gondatlanságon alapuló – helytelen kiállítása a jogellenes károkozás jogkövetkezményeire vonatkozó jogból eredő igényt keletkeztet a vevő számára a gyártóval szemben a vásárlással kapcsolatos költségek – különösen az eladónak megfizetett vételár – megtérítésére (lásd különösen: a Bundesgerichtshof [szövetségi legfelsőbb bíróság] 2023. június 26-i ítélete, Via ZR 335/21, különösen 20. és 23. pont). Ebben az esetben ugyanis a jármű nem kívánt hátrányos megvásárlása már önmagában a megsértett jogszabály védelmi körébe, vagyis annak körébe tartozik, amitől a megsértett jogszabály védeni hivatott a vevőt. A Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság) véleménye szerint ez előfeltétele a jármű megvásárlásának következményei alól oly módon történő mentesítésre vonatkozó igény járműgyártóval szembeni fennállásának, hogy a vásárlást végeredményben teljes mértékben meg nem történtté teszik a vevő – jelen esetben a felperes – számára a BGB 823. §-ának (2) bekezdése alapján (lásd különösen: a Bundesgerichtshof [szövetségi legfelsőbb bíróság] 2023. június 26-i ítélete, Via ZR 335/21, különösen 20. pont).

A Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság) továbbra sem véli úgy, hogy a 2007. szeptember 5-i 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv rendelkezései és az ezen irányelv alapján elfogadott német jogi rendelkezések ilyen védelmi céllal rendelkezzenek (lásd különösen: a Bundesgerichtshof [szövetségi legfelsőbb bíróság] 2023. június 26-i ítélete, Via ZR 335/21, 19., valamint 24. és azt követő pontok). Véleménye szerint az uniós jog csak az ahhoz fűződő érdeket védi, hogy a gépjárműre vonatkozó adásvételi szerződés megkötése révén ne következzen be a különbözeti hipotézis értelmében vett vagyoni veszteség a kipufogógázra vonatkozó európai jognak a jármű gyártója általi megsértése miatt (Bundesgerichtshof [szövetségi legfelsőbb bíróság], ugyanott, 32. pont). A Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság) véleménye szerint azonban az uniós jogi védelem nem terjed ki a vevő ahhoz fűződő érdekére, hogy ne legyen kötve a szerződéshez (Bundesgerichtshof [szövetségi legfelsőbb bíróság], ugyanott, 19. pont).

A Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság) szerint ezért kizárólag az említett irányelvnek az EG-FGV 6. §-ával és 27. §-ának (1) bekezdésével, valamint a BGB 823. §-ának (2) bekezdésével összefüggésben értelmezett rendelkezéseinek megsértése alapján a jármű vevőjét nem illeti meg a jármű megvásárlásával kapcsolatos költségek – adott esetben a jármű átadása és átruházása ellenében és a jármű megvásárlása révén szerzett egyéb előnyök értékének beszámítása mellett történő – megtérítésére vonatkozó – a felperes által a jelen ügyben érvényesítetthez hasonló – igény (a 2020. augusztus 18-i keresetlevél 2. oldala, a melléklet 2. lapja; a 2022. május 23-i beadvány 1. oldala, a melléklet 729. lapja; a 2023. február 17-i tárgyalási jegyzőkönyv 1. és azt követő oldala, a melléklet 820/124. és azt követő lapja), hanem csak az adott esetben megállapítandó különbözeti kár megtérítésére vonatkozó igény, amely kárt úgy kell megállapítani, hogy a felelőséget keletkeztető esemény következtében előállt vagyoni helyzetet össze kell vetni azzal a vagyoni helyzettel, amely ezen esemény

nélkül állt volna elő (lásd különösen: a Bundesgerichtshof [szövetségi legfelsőbb bíróság] 2023. június 26-i ítélete, Via ZR 335/21, 40. pont).

A Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság) – csak – azt az összeget tekinti kizárólag az említett irányelvnek az EG-FGV 6. §-ával és 27. §-ának (1) bekezdésével, valamint a BGB 823. §-ának (2) bekezdésével összefüggésben értelmezett rendelkezéseinek megsértése alapján megtéríthető kárnak, amellyel a vevő túl drágán vásárolta meg az adásvétel tárgyát a tiltott hatástalanító berendezéssel kapcsolatos kockázatokra tekintettel (a Bundesgerichtshof [szövetségi legfelsőbb bíróság] 2023. június 26-i ítélete, Via ZR 335/21, 40. pont), minek körében ezen igény alsó határát a vételár legalább 5%-ában, felső határát pedig a vételár legfeljebb 15%-ában állapítja meg (Bundesgerichtshof [szövetségi legfelsőbb bíróság], ugyanott, 73. és 75. pont).

A Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság) ezzel kapcsolatban kifejti, hogy a Bíróság 2023. március 21-i ítélete (C-100/21) tisztázta az európai jogi helyzetet, amennyiben megállapította, hogy az uniós jog nem követeli meg, hogy a tiltott hatástalanító berendezéssel ellátott gépjármű vevője ugyanolyan helyzetbe kerüljön, mintha nem kötötte volna meg az adásvételi szerződést, tehát hogy az adásvételi szerződés semmisségének megállapításához fűződő érdek az EG-FGV 6. §-a (1) bekezdésének és 27. §-a (1) bekezdésének tárgyi védelmi körébe tartozzon (a Bundesgerichtshof [szövetségi legfelsőbb bíróság] 2023. június 26-i ítélete, Via ZR 335/21, 23. pont).

Az eljáró bírósági tanács véleménye szerint mindazonáltal a Bíróság említett 2023. március 21-i ítélete nem tartalmaz megállapításokat arra vonatkozóan, hogy a 2007. szeptember 5-i 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv rendelkezései kifejezetten attól is meg kívánják-e védeni a magánszemély vevőt, hogy olyan járművet vásároljon, amely nem felel meg az uniós jog követelményeinek, és amelyet a ténybeli körülmények ismeretében nem kívánt volna megvásárolni, és ennek megfelelően nem is vásárolt volna meg, tehát e tekintetben a vevő döntési szabadságát is védeni kívánják-e, és már csak ezért is megkövetelik, hogy az említett irányelv rendelkezéseinek és az ezen irányelv alapján elfogadott nemzeti rendelkezések – különösen a megfelelési nyilatkozat helytelen kiállítására vonatkozó tilalom – gyártó általi megsértése esetén arra vonatkozó igény illesse meg a vevőt a gyártóval szemben, hogy az utóbbi teljes mértékben mentesítse az előbbit az említett jogsértésen alapuló szerződés következményei alól, tehát hogy erre irányuló kérelem esetén – adott esetben a jármű átadása és átruházása ellenében és a jármű megvásárlása révén szerzett egyéb előnyök értékének beszámítása mellett – térítse meg a jármű megvásárlásával kapcsolatos költségeket, ahogyan azt a jelen jogvitában a felperes kéri.

Az eljáró bírósági tanács ezért az EUMSZ 267. cikk alapján szükségesnek tartja, hogy a rendelkező részben megfogalmazott további tizedik kérdést is a Bíróság elé terjessze annak megválaszolását kérve.

## 2.

A fentiekől függetlenül az eljáró bírósági tanács azt sem zárja ki, hogy az uniós jog – különösen a Bíróság 2023. március 21-i ítéletében (93. pont) említett tényleges érvényesülés elve – megköveteli, hogy a jármű vevőjét – jelen esetben a felperest – a jármű megvásárlásával kapcsolatos költségeknek – a jármű visszaadása ellenében és a járműből származó előnyök beszámítása mellett történő – megtérítésére vonatkozó igény illesse meg abban az esetben, ha a gyártó – jelen esetben az alperes – olyan megfeleléségi nyilatkozatot állított ki, amely helytelenül igazolja, hogy a jármű megfelel valamennyi szabályozási aktusnak a gyártása idején.

Ilyen esetben ezzel szemben olyan igény is szóba jöhet, amely kizárólag a vevőnél bekövetkezett vagyonsökkenés összegének megtérítésére vonatkozik, mely esetben azonban a vevő csak egy pénzüsszeget kap, a járművet pedig meg kell tartania. A Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság) szerint abban az esetben, ha a gyártó nem szándékosan járt el, és nem a jöerkölcsbe ütköző módon, szándékosan okozott kárt a vevőnek vagy akár csapta be őt, a vevőt csak ilyen igény illeti meg, amelynek összegét még korlátozza is (részletesen: a Bundesgerichtshof [szövetségi legfelsőbb bíróság] 2023. június 26-i ítélete, Via ZR 335/21).

Az eljáró bírósági tanács mindenesetre lehetségesnek tartja, hogy az uniós jog – különösen a tényleges érvényesülés elvére tekintettel – megköveteli, hogy a felperest már akkor is arra vonatkozó igény illesse meg a gyártóval szemben, hogy az utóbbi teljes mértékben mentesítse a jármű megvásárlása alól, tehát hogy – adott esetben a jármű átadása és átruházása ellenében és a jármű megvásárlásából származó egyéb előnyök értékének beszámítása mellett – térítse meg részére a jármű megvásárlásával kapcsolatos költségeket, ha az uniós jog csak az ahhoz fűződő érdeket védi, hogy a gépjárműre vonatkozó adásvételi szerződés megkötése révén ne következzen be vagyoni veszteség a kipufogógáz-kibocsátásra vonatkozó uniós rendelkezéseknek a jármű gyártója általi megsértése miatt. Az eljáró bírósági tanács ezt még inkább lehetségesnek tartja akkor, ha a 2007. szeptember 5-i 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv rendelkezései éppen a jármű magánszemély vevője döntési szabadságának védelmét is szolgálják a fenti 1. pontban kifejtett értelemben.

Egy ilyen tartalmú igény végső soron könnyen és – legalábbis általában – szakértői vélemény beszerzése nélkül az összegét illetően is meg lehetőségesen pontosan meghatározható; csak az előnyök ellentételezésének kiszámítása során figyelembe veendő várható össz-futásteljesítményt kell megbecsülni, ami azonban nem okoz különösebb nehézséget. Egy ilyen igény széles körű védelmet biztosít a jármű vevője számára az őt érő hátrányokkal szemben, mivel minden hátrányát ellensúlyozza.

Az eljáró bírósági tanács szerint az ilyen kártérítési igényben megnyilvánuló „szankció” nem alkalmatlan vagy aránytalan, mert a jármű gyártójának csak a

vevőt ért hátrányokat kell ellensúlyoznia, azokat az előnyöket pedig, amelyeket a vevő a jármű megvásárlása révén szerzett, – akár a jármű átadása és átruházása, akár az egyéb szerzett előnyök értékének beszámítása révén – megkapja. Ezt követően – amennyiben ez műszakilag lehetséges – megfelelő állapotba hozhatja a járművet, és újból eladhatja azt, csökkentve ezzel a jogsértésből eredő veszteségét.

A jármű vevője számára hátrányos ezzel szemben kizárólag az uniós jog követelményeinek nem megfelelő jármű gazdaságilag hátrányos megvásárlása miatt keletkezett vagyonszámkülönbség összegének megtérítése. Ez különösen így van akkor, ha csak azt az összeget tekintjük megtéríthető kárnak, amellyel a vevő túl drágán vásárolta meg a járművet a tiltott hatástalanító berendezéssel kapcsolatos kockázatokra tekintettel (lásd: a Bundesgerichtshof [szövetségi legfelsőbb bíróság] 2023. június 26-i ítélete, Via ZR 335/21, 40. pont).

Még ez utóbbi összeg sem határozható meg könnyen és valójában legalábbis akkor, ha a vagyonszámkülönbség összege vitatott, költséges szakértői vélemény nélkül, különösen ha bizonytalan, hogy a járművet a jövőben üzemben kívül helyezik-e azért, mert nem felel meg az uniós jog követelményeinek. Ha a Bundesgerichtshoffal (szövetségi legfelsőbb bíróság; 2023. június 26-i ítélet, Via ZR 335/21, a 42. pont vége és 76. pont) egyetértve kizárólag a szerződéskötés időpontját vesszük alapul a vagyonszámkülönbség számszerűsítése szempontjából, akkor minden esetben bizonytalanság áll fenn azzal kapcsolatban, hogy a járművet – a kár számszerűsítése szempontjából irányadó referencia-időponthoz viszonyítva – a jövőben üzemben kívül helyezik-e. Ilyen bizonytalanság azonban még a tényállás megállapítására irányuló utolsó tárgyalás napján is fennállhat. E bizonytalanság ennél fogva akkor is szerepet játszhat a kár számszerűsítése során, ha a kár számszerűsítése szempontjából a Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság) ítélkezési gyakorlatától eltérően a tényállás megállapítására irányuló utolsó tárgyalás időpontját vesszük alapul.

Ez a szempont kétségekre ad okot azzal kapcsolatban, hogy a kipufogógáz-kibocsátása és/vagy a kibocsátást szabályozó rendszere szempontjából az uniós jog követelményeinek nem megfelelő jármű vevője számára nem válik-e az uniós joggal ellentétes módon rendkívül nehézé, hogy megfelelő kártérítést kapjon (lásd: a Bíróság 2023. március 21-i ítélete, C-100/21, 93. pont), ha a 2007. szeptember 5-i 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv rendelkezéseit megsértő járműgyártóval szemben fennálló igényét kizárólag vagyónak a jármű megvásárlása révén bekövetkezett csökkenése összegének megtérítésére vonatkozó igényre korlátozzuk.

Alaposan megvizsgálva nemigen áll rendelkezésre támpont arra vonatkozóan, hogy miként lehetne számszerűsíteni egy ilyen tartalmú kártérítési igényt. A vagyonszámkülönbség ugyanis aligha számszerűsíthető megbízhatóan, mert nem állapítható meg, hogy a jövőben hogyan alakulnak a dolgok, vagyis hogy miként reagálnak majd a hatóságok, és milyen műszaki lehetőségeket találnak majd az esetlegesen (még) meglévő tiltott kapcsolók és vezérlőegységek, valamint a jármű vezérlőrendszere kialakításának megváltoztatásából eredő hátrányos hatások

kiküszöbölésére. Ez különösen így van akkor, ha a Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság) által a 2023. június 26-i ítéletében (Via ZR 335/21, a 42. pont vége és 76. pont) kifejtetteknek megfelelően a megtérítendő vagyonszükséglet számszerűsítése szempontjából kizárólag a szerződéskötés időpontjára vonatkozó vagyonszükségletet kell irányadónak tekinteni, de akkor is, ha e tekintetben a tényállás megállapítására irányuló utolsó tárgyalás időpontját vesszük alapul, amíg az adott járművel kapcsolatos további fejlemények még függőben vannak, mert például még nem egyértelmű, hogy elrendelik-e a jármű üzemén kívül helyezését, vagy hogy szükségessé válnak-e bármilyen – adott esetben más hátrányokkal járó – műszaki intézkedések.

A Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság) által részletesebb indokolás nélkül kifejtettektől (ugyanott, 78. pont) eltérően szakértői vélemény nélkül aligha számszerűsíthető vita esetén a vagyonszükséglet összege, és azok a bizonytalanságok, amelyek csak a kár megbecslése útján küszöbölhetők ki többé-kevésbé, alighanem a szakértői vélemény beszerzését követően sem kerülhetők el. Mindenesetre az ügyben eljáró bíró – mint bizonyára kartársainak többsége – nem rendelkezik az ahhoz szükséges szakismerettel, hogy akár csak megközelítőleg megfelelően meg tudja becsülni a „különözeti kárt” a Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság) által meghatározott kritériumok (ugyanott, 76. pont) alapján. Az ügyben eljáró bíró nem műszaki szakember, és a gépjármű-jóváhagyó hatóságok gyakorlatát sem ismeri, és így saját szakismerete alapján megközelítőleg sem tudja értékelni a Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság) által irányadónak tekintett kritériumokat (ugyanott, 76. pont), mégpedig a tiltott hatástalanító berendezés használatával járó hátrányokat, különösen a hatósági intézkedések kockázatát, a lehetséges üzemeltetési korlátozások körét és azok bekövetkezésének valószínűségét az ügy egyedi körülményeire tekintettel, nemhogy a szerződéskötés időpontjára vonatkoztatva. Ez még inkább igaz abban az esetben, ha a kárbecslés alapjául szolgáló műszaki tények vitatottá válnak. Az eljáró bírósági tanács többi tagja szintén nem képzett műszaki szakember, és – az ügyért felelős egyesbíró tudomása szerint – ők sem ismerik jobban a jóváhagyó hatóságok gyakorlatát. Az ügyben eljáró bírónak nincs tudomása arról, hogy egyáltalán a Landgericht Duisburg (duisburgi regionális bíróság) bírái között lenne olyan, aki műszaki szakember, és rendelkezik a jelen ügyben felmerülő kérdések értékeléséhez szükséges szakismerettel.

Saját szakismeret hiányában az egyesbíró és a több bíróból álló tanács szakértő nélkül nem tudja értékelni a felelősség alapjául szolgáló konkrét jogsértésnek a bizonyos kibocsátási határértékek betartására vonatkozó uniós jogi célkitűzés szempontjából tulajdonítandó, a Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság) által a kártérítési igény számszerűsítése szempontjából irányadónak tekintett (ugyanott, 77. pont) súlyt sem. Az eljáró bírósági tanács ugyanis méréseken alapuló szakértői vélemény nélkül megközelítőleg sem tudja megállapítani vagy akár csak megbecsülni, hogy a jármű milyen kibocsátási értékekkel rendelkezik a jogsértés révén, és milyenekkel rendelkezne a jogsértés hiányában.

További nehezítő tényező, hogy a jármű vezérlőrendszere kialakításának a jármű jogellenességének megszüntetése érdekében történő megváltoztatásából eredő hátrányos hatásokat az igényérvényesítő felek gyakran – ahogyan a jelen esetben is (részletesen: a keresetlevél 31. oldala, a melléklet 32. lapja) – állítják, a járműgyártók pedig ezt követően általában vitatják – az alperes a jelen esetben is arra hivatkozik, hogy az állítólagos hiba miatt nem csökkent a jármű értéke és élettartama (a kereseti ellenkérelem 46. oldala, a melléklet 266. lapja), ami az állítása szerint már elvégzett szoftverfrissítés (az alperes 2022. július 14-i beadványának 15. oldala, a melléklet 785. lapja) miatt bekövetkezett értékcsökkenés vitatását is jelenti; a jelen ügyért felelős egyesbírónak egyetlen olyan ügyről sincs tudomása, amelyben a gyártó elismerte volna a jármű vezérlőrendszere kialakításának a jármű jogellenességének megszüntetése érdekében történő megváltoztatásából eredő, az igényérvényesítő fél által állított hátrányokat –, és így ezeknek a vagyonszámkülönbözöt számszerűsítése során mindenképpen figyelembe veendő hátrányos hatásoknak a megállapításához is adott esetben rendkívül költséges szakértői véleményeket kell beszerezni.

A német polgári eljárásjog szerint a beszerzendő szakértői véleményeket az igényérvényesítő félnek kell megelőlegeznie, ha rá hárul a bizonyítási teher, amit a megfelelő jogvédelmi biztosítással nem rendelkező igényérvényesítő fél főszabály szerint legalábbis nem minden további nélkül tud megtenni. Még ha a jogvédelmi biztosítással nem rendelkező igényérvényesítő fél elő tudná is teremteni az előleget a szükséges szakértői véleményhez, adott esetben akkor is eltekinthet ettől azzal az indokkal, hogy „nem éri meg”, mert az adott esetben megszerzhető további kártérítés nem olyan magas, hogy a peres eljárással kapcsolatos kockázatokra (a bizonyítás teljes vagy részleges sikertelenségének kockázatára) tekintettel megérné a négy számjegyű euróösszegek legalább középső tartományába eső szakértői költségek megelőlegezésének kockázata. Ez különösen igaz a Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság) ítélkezési gyakorlatát figyelembe véve, amely szerint a megszerzhető további kártérítés legfeljebb a vételár 15%-a (felső határ) - a vételár 5%-a (alsó határ) = a vételár 10%-a lehet. Félő, hogy a kipufogógáz-kibocsátásra és a kibocsátást szabályozó rendszerre vonatkozó uniós jogi követelményeknek nem megfelelő járművek vevőinek nagy része pusztán a költségek miatt el fog tekinteni a Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság) megállapításai szerint részükre megtérítendő vagyonszámkülönbözöt teljes megtérítésének követelésétől, illetve mindenesetre nem fog ragaszkodni e tekintetben a szükséges bizonyításfelvételhez, ami végül ugyanarra vezet.

Ez a probléma könnyen elkerülhető a vevőnek a vásárlással kapcsolatos költségek – adott esetben a szerzett előnyök értékének levonása mellett és a jármű visszaadása ellenében történő – megtérítésére vonatkozó kártérítési igényének számszerűsítése esetén.

Ezen túlmenően az eljáró bírósági tanács véleménye szerint csak egy számszerűsítendő, csupán becsülhető, nem igazán megbízhatóan meghatározható vagyonszámkülönbözöt megtérítésére vonatkozó igény biztosítása esetén fennáll a

veszélye annak, hogy a meghatározásra kínálkozó lehetőségek elégtelensége miatt a vevő végül nem kap megfelelő kártérítést.

Ha a Bundesgerichtshoffal (szövetségi legfelsőbb bíróság) egyetértve a szerződéskötés időpontját vesszük alapul a vagyonsökkenés számszerűsítése szempontjából irányadó időpontként, akkor szélsőséges esetben előfordulhat, hogy a járművet az annak megvásárlását követő egy hónapon belül üzemen kívül helyezik, a jármű vevője azonban emiatt nem például a vételár közel 100%-ának megfelelő kártérítést, hanem csak ennél lényegesen alacsonyabb, a Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság) ítélezési gyakorlatának (2023. június 26-i ítélet, Via ZR 335/21) megfelelően a vételár 15%-át nem meghaladó kártérítést kap. A „téves értékelés” azzal a következménnyel járó kevésbé szélsőséges esetei, hogy a vevő nem kap igazán megfelelő kártérítést, szintén minden további nélkül elképzelhetők, és aggodalomra adnak okot.

Még ha a tényállás megállapítására irányuló utolsó tárgyalás időpontját vesszük is alapul, akkor is előfordulhat alulkompenzáció, még ha nem is olyan szélsőséges, mint a fent említett első példában. A jármű vevőjével ugyanis az is megtörténhet, hogy járművét a tényállás megállapítására irányuló utolsó tárgyalás után egy hónappal üzemen kívül helyezik, és így az általa elszenvedett vagyonsökkenés nagyobb, mint az utolsó tárgyalás időpontjában becsült vagyonsökkenés; ez különösen akkor van így, ha a kártérítés a vételár 15%-ára korlátozódik. E tekintetben is szinte korlátlanul elképzelhetők a téves értékelés aggodalomra okot adó további esetei a jármű vevője nem megfelelő kártalanításának következményével.

Amint az már a fentiekből kitűnik, az eljáró bírósági tanácsban kétségeket ébresztenek különösen a Bundesgerichtshofnak (szövetségi legfelsőbb bíróság) a megbecsülendő kárnak a vételár 15%-ának megfelelő felső határával kapcsolatos megfontolásai: az eljáró bírósági tanács számára teljesen nyilvánvalónak tűnik, hogy a kártérítési igény ilyen korlátozása az uniós jog követelményeibe ütköző módon lehetetlenné teszi a kipufogógázra vonatkozó európai jogi előírásokat sértő járművek vevőinek egy része számára, hogy megfelelő kártérítést kapjanak, mert káruk valójában meghaladja a vételár 15%-át. Az eljáró bírósági tanács nem látja indokát annak, hogy a vagyonsökkenetnek miért kellene feltétlenül legfeljebb a vételár említett hányadára korlátozódnia (Bundesgerichtshof [szövetségi legfelsőbb bíróság], ugyanott, 73. és 75. pont).

Ugyanezen okokból az eljáró bírósági tanács legalábbis lehetségesnek tartja azt is, hogy – a megtéríthető összegnek a vételár 15%-ának megfelelő felső határától teljesen függetlenül – a kártérítési igény azon összegre való korlátozásával, amellyel a vevő túl drágán vásárolta meg a járművet a tiltott hatástalanító berendezéssel kapcsolatos kockázatokra tekintettel (lásd: a Bundesgerichtshof [szövetségi legfelsőbb bíróság] 2023. június 26-i ítélete, Via ZR 335/21, 40. pont), az uniós jog követelményeibe ütköző módon lehetetlenné teszik a kipufogógázra vonatkozó európai jogi előírásokat sértő járművek vevőinek egy része számára,

hogy megfelelő kártérítést kapjanak, mert káruk valójában meghaladja az említett összeget.

Az esetleges alulkompenzáció e szempontokból fennálló veszélye szintén könnyen elkerülhető azzal, ha a vevőnek az uniós jogi követelményeknek nem megfelelő jármű gyártójával szembeni kártérítési igényét erre irányuló kérelem esetén az e jármű megvásárlásával kapcsolatos költségek – adott esetben a jármű átadása és átruházása ellenében és a jármű megvásárlásából származó egyéb előnyök beszámítása mellett történő – megtérítésére tekintettel számszerűsítik.

Ennélfogva az eljáró bírósági tanácsnak kétségei vannak azzal kapcsolatban, hogy megfelel-e az uniós jog követelményeinek az e követelményeknek nem megfelelő jármű vevőjét az e járműnek a 2007. szeptember 5-i 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv rendelkezéseit megsértő gyártójával szemben megillető kártérítési igénynek egy számszerűsítendő vagyontkülönbözet megtérítésére vonatkozó igényre való korlátozása, mégpedig különösen akkor, ha a Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság) a fent többször hivatkozott 2023. június 26-i ítéletében (Via ZR 335/21) ezenfelül egy felső határt szab az e tekintetben megtérítendő különbözetet illetően. Ennek eldöntése azonban az EUMSZ 267. cikk alapján a Bíróság, nem pedig az eljáró bírósági tanács feladata.

Az eljáró bírósági tanács azt sem ítélné meg saját hatáskörében (EUMSZ 267. cikk), hogy mennyiben tiltja az európai fogyasztóvédelmi jog is – a felperes a dolgok jelenlegi állása szerint fogyasztónak minősül – az uniós jog követelményeinek nem megfelelő jármű vevőjét megillető igényeknek a hátrányos vásárlás révén keletkezett vagyontkülönbözet megtérítésére vonatkozó igényre való korlátozását.

### 3.

Az ügyet ezért az EUMSZ 267. cikk alapján a Bíróság elé kell terjeszteni a rendelkező részben megfogalmazott tizedik, tizenegyedik, tizenkettedik és tizenharmadik kérdés megválaszolását is kérve.

A jelen jogvita további vizsgálata és eldöntése ugyanis az e kérdésekre adandó válaszoktól függ. A felperes a vételár megtérítését kéri az előnyök ellentételezése ellenében, amely kérelmének az uniós jog tartalmának a Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság) általi értelmezése szerint a BGB 823. §-ának (2) bekezdése alapján nem adható hely. A felperes kérelmének csak akkor kell helyt adni, ha legalábbis az ő esetében a rendelkező részben megfogalmazott tizedik és tizenegyedik kérdés közül legalább az egyikre igenlő választ kell adni, míg ellenkező esetben semmiképpen nem adható hely a kérelmének. Ha esetében a tizenkettedik és adott esetben a tizenharmadik kérdésre is igenlő választ kell adni, akkor a Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság) ítélkezési gyakorlata alapján tovább csökken a részére megítélhető összeg. Újbóli vizsgálatot követően ugyanis mindenesetre a dolgok jelenlegi állása szerint az eljáró bírósági tanács 2023. április 5-i végzésében ismertetett alperesi előadásra és

a jelen ügyben szóban forgó kapcsolók által a jármű különböző kibocsátásaira gyakorolt, az eljáró bírósági tanács 2023. április 26-i végzésében ismertetett ellentétes hatásokra tekintettel nem áll rendelkezésre elegendő támpont annak megállapításához, hogy az alperes szándékosan követett el jogsértést. Ezek az ellentétes hatások különösen többek között a hűtőszaluk nyitásának és zárásának vezérléséből és a motorhűtés ennek révén történő befolyásolásából erednek.

(Nennecke)

Hitelesítve

A bíróság hivatalvezetője

Landgericht Duisburg (duisburgi regionális bíróság)

MUNKADOKUMENTUM