

C-666/23. 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:

EL

CM

BT

JF

DS

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 tulajdonosa részére a szoftverfrissítést kiadó járműgyártónak, ha az előbbi kárt szenved a szoftverfrissítéssel telepített, a 715/2007/EK rendelet 5. cikkének (2) bekezdése értelmében vett tiltott hatástalanító berendezés miatt?

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 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 Multivan Comfortline 2.0 TDI-t az alperes EA288 típusú dízelmotorral hozta forgalomba. A jármű esetében a kipufogógáz-visszavezetés mértéke az úgynevezett hőmérsékleti tartományon kívül a csökkenő külső hőmérséklet függvényében csökken. Ez magasabb NOx-kibocsátáshoz (= nitrogén-oxid-kibocsátás) vezet a jármű hőmérsékleti tartományon kívüli üzemeltetése során. A felperes 45 944,39 euróért vásárolta meg a járművet az alperestől. 15 000 euró előleget fizetett, a fennmaradó összeget pedig hitelből finanszírozta. Időközben eladta a járművet.
- 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 a kipufogógáz-visszavezetés mértéke +20 °C-os hőmérsékletnél kezd csökkenni. A felperes 8709,30 euró (45 944,39 euró vételár mínusz 10 245,60 euró használatból származó előny 66 900 megtett kilométer után, valamint 31 000 euró értékesítésből befolyó árbevétel, plusz 4010,51 euró finanszírozási költség) megfizetését, másodlagosan pedig 6891,66 euró (= a vételár 15%-a) megfizetését kéri.
- 4 Az alperes a kereset elutasítását kéri. Az alperes elévülési kifogást emel a szerződéses igényekkel szemben. A hőmérsékleti tartománnyal kapcsolatban az alperes azt állítja, hogy a kipufogógáz-visszavezetés mértéke fokozatosan csökken

körülbelül +12 °C-os környezeti hőmérséklettől. Az alperes szerint a hőmérsékleti tartomány megengedett, mivel annak használata a jármű biztonságos üzemeltetése szempontjából indokolt. 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 T6 Multivan 2.0 TDI-t az alperes által gyártott EA288 típusú dízelmotorral hozták forgalomba. A felperes 49 950 eurós áron vásárolta meg a 9350 km futásteljesítményű járművet. Nem vitatott, hogy a jármű a felperes általi megvásárlásakor próbapad-felismeréssel volt ellátva, ezt azonban 2017. október 10-én kiiktatták egy szoftverfrissítéssel. Az sem vitatott továbbá, hogy a jármű hőmérsékleti tartománnyal volt (és van) ellátva. Ez magasabb NOx-kibocsátáshoz vezet a jármű hőmérsékleti tartományon kívüli üzemeltetése során.
- 6 A felperes úgy véli, hogy tiltott hatástalanító berendezések beépítése révén szándékosan és a jóerkölcsbe ütköző módon megkárosították. 8938 euró (= a nettó vételár 20%-a) megfizetését, másodlagosan pedig a bíróság mérlegelésére bízott kártérítési összeget, legalább azonban 6703,50 eurót (= a nettó vételár 15%-a) követel.
- 7 Az alperes elismeri, hogy az eredetileg beépített próbapad-felismerést a szoftver arra használta, hogy az új európai menetcikluson (NEDC) kívül 200 °C-os üzemi hőmérséklet elérése esetén csökkentse a kipufogógáz-visszavezetési arányt. 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. A hőmérsékleti tartománnyal kapcsolatban az alperes azt állítja, hogy a csökkentésre „körülbelül +12 °C-os” környezeti hőmérséklet alatt kerül sor. Az alperes szerint a hőmérsékleti tartomány megengedett, mivel annak használata a jármű biztonságos üzemeltetése szempontjából indokolt. Az alperes elővigyázatossággént jogellenességben való elkerülhetetlen tévedésre és e tekintetben a szövetségi gépjármű-forgalmi hatóság hipotetikus jóváhagyására hivatkozik.
- 8 A harmadik ügy: A harmadik ügy tényállása lényegében megegyezik a második ügy tényállásával.
- 9 A negyedik 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. A felperes 10 000 eurós áron vásárolta meg a 107 000 km futásteljesítményű járművet.
- 10 A felperes úgy véli, hogy az alperes szándékosan és a jóerkölcsbe ütköző módon megkárosította. Véleménye szerint a próbapad-felismerés tiltott módon működik, és ezenkívül tiltott hőmérsékleti tartomány is jelen van. A felperes a jármű átadása és átruházása ellenében 9258,60 euró (10 000 euró vételár mínusz a használat 741,40 euró összegű ellenértéke a keresetindítás időpontjáig megtett 14 309 km

után) megfizetését, másodlagosan pedig 1500 euró (= a vételár 15%-a) összegű kártérítést követel.

- 11 Az alperes a kereset elutasítását kéri. Az alperes elismeri, hogy a próbapad-felismerést a szoftver arra használja, hogy a szegénykeverékes NO_x-csapda a vizsgálati menet előtt teljes mértékben regenerálódjon, és az NEDC-n belül pontosan meghatározott időpontokban regenerálódjon. Ezenkívül az NEDC-ben a szegénykeverékes NO_x-csapda hőmérsékletét közvetlenül a csapda első regenerációját megelőzően megnövelik. Mindez azonban nincs mérhető hatással az NO_x-kibocsátásra. Még ha az NO_x-kibocsátás e funkciók nélkül nagyobb lenne is, a határértékek túllépésére nem kerülne sor. Az alperes szerint a hőmérsékleti tartomány 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 elővigyázatossággént jogellenességben való elkerülhetetlen tévedésre és e tekintetben a szövetségi gépjármű-forgalmi hatóság hipotetikus jóváhagyására hivatkozik.
- 12 Az ötödik ügy: A VW Sharan 2.0 TDI járművet az alperes által gyártott EA189 típusú dízelmotorral hozták forgalomba. A motor 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. A felperes 32 000 eurós áron vásárolta meg a 14 915 km futásteljesítményű járművet. 2017. március 7-én az alperes által kifejlesztett és a szövetségi gépjármű-forgalmi hatóság által jóváhagyott szoftverfrissítést töltöttek fel a járműre. A frissítéssel hőmérsékleti tartományt telepítettek a járműre. Ez magasabb NO_x-kibocsátáshoz vezet a jármű hőmérsékleti tartományon kívüli üzemeltetése során.
- 13 A felperes úgy véli, hogy az alperes szándékosan és a jóerkölcsbe ütköző módon megkárosította. A bíróság mérlegelésére bízott kártérítési összeg, legalább azonban 4800 euró (= a vételár 15%-a) megfizetését, továbbá annak megállapítását követeli, hogy az alperes köteles megtéríteni a felperes részére a hőmérséklet-vezérelt hatástalanító berendezés beépítésével a felperesnek okozott károkat.
- 14 Az alperes a kereset elutasítását kéri. Az alperes elővigyázatossággént elévülési kifogást emel. A hőmérsékleti tartománnyal kapcsolatban az alperes azt állítja, hogy a kipufogógáz-visszavezetés mértéke csak +10 °C alatt csökken. Ez a jármű biztonságos üzemeltetése szempontjából indokolt. Az alperes rámutat továbbá arra, hogy igaz ugyan, hogy a Bíróság 2022. július 14-i GSMB Invest ítélete (C-128/20, EU:C:2022:570) az alperes azonos hőmérsékleti tartománnyal ellátott járművei esetében (az EA189 típusú motor motorvezérlő egységének frissítését követően) +15 °C és +33 °C „külső hőmérséklet” közötti hőmérsékleti tartományból indult ki. Az alperes véleménye szerint azonban ez a kérdést előterjesztő bíróságok kötelező ténymegállapításainak tudható be, amelyek nem

felelnek meg a ténybeli körülményeknek. 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

- 15 Előzetes észrevételek: Az első, második és harmadik ügyben valószínűleg a 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdése értelmében vett tiltott hatástalanító berendezés volt jelen a jármű megvásárlásakor. Az ötödik ügyben a frissítéssel telepítették a tiltott hatástalanító berendezést. A negyedik ügyben a próbapad-felismerés jelentős valószínűsítő körülményt képez a tiltott hatástalanító berendezés jelenlétét illetően.
- 16 Az első, második, harmadik és ötödik ügyben szereplő járművek esetében a kipufogógáz-visszavezetés mértéke legkésőbb +10 °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.
- 17 Ezen túlmenően az első, második és harmadik 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 a fent említett három 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.
- 18 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 próbapad-felismerést jelentős valószínűsítő körülménynek kell is tekinteni ezt illetően.
- 19 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.
- 20 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.

- 21 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 próbapad-felismerés formájában.
- 22 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.
- 23 Az ötödik ügyben elévült a jármű forgalomba hozatalakor és megvásárlásakor jelenlévő hatástalanító berendezés („átkapcsolási logikával” rendelkező próbapad-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.
- 24 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) ítélezési gyakorlata szerint az úgynevezett *kis* kártérítésre, tehát pénzösszeg 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.
- 25 Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről részletesen: Az első kérdéstről: A felelősség jogellenességben való tévedésen alapuló kizárása csak ritka kivételes esetekben jöhet szóba. A tudomás hiánya nem mentesít a felelősség alól. Az azzal kapcsolatos téves előrejelzés, hogy a bíróság mit fog gondatlanságként értékelni a polgári jogi felelősség megállapítására irányuló esetleges perben, szintén nem alapoz meg a felelősség alól mentesítő jogellenességben való tévedést. A károkozónak minden esetben számolnia kell azzal, hogy a bíróság elégtelennek fogja tekinteni az általa tett gondossági intézkedéseket. Jogellenességben való elkerülhetetlen tévedés csak akkor áll fenn, ha egy észszerűen gondolkodó személy nem számolhatott azzal, hogy magatartását a bíróság a jövőben kötelezettségszegésként értékelheti.

- 26 A BGH (szövetségi legfelsőbb bíróság) ítélkezési gyakorlata szerint a gyártónak konkrétan a hatástalanító berendezéssel kapcsolatos tévedése akkor minősül elkerülhetetlennek, ha a jármű gyártója tényleges EK-típusjóváhagyással rendelkezik a használt tiltott hatástalanító berendezés tekintetében annak minden, a 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdése szerint lényeges részletét illetően. A tévedés azonban akkor is elkerülhetetlennek minősül, ha megállapítást nyer, hogy erre vonatkozó hipotetikus kérdés esetén az EK-típusjóváhagyásért vagy a későbbi intézkedésekért felelős hatóság (Németországban a szövetségi gépjármű-forgalmi hatóság) megerősítette volna a gyártónak a tiltott hatástalanító berendezés jelenlétével kapcsolatos téves jogi álláspontját, tehát hipotetikus jóváhagyás esetén.
- 27 Kétséges, hogy ez a nemzeti ítélkezési gyakorlat összhangban áll az uniós joggal, mivel a hatástalanító berendezések tilalmát az uniós jog szabályozza. Az uniós jog azt is rögzíti, hogy a jármű vevője megfelelő kártérítésre jogosult tiltott hatástalanító berendezéssel ellátott jármű megvásárlása miatt (2023. március 21-i Mercedes-Benz Group [Hatástalanító berendezéssel ellátott gépjárművek gyártóinak felelőssége] ítélet, C-100/21, EU:C:2023:229, 91. pont). A tagállamok csak a vevők kártérítéshez való hozzájárulásának részletes szabályait határozzák meg.
- 28 Felmerül tehát a kérdés, hogy az uniós jog milyen követelményeket támaszt a jármű vevőjét a jármű gyártójával szemben a 2007/46 irányelv 18. cikke (1) bekezdésének, 26. cikke (1) bekezdésének és 46. cikkének, valamint a 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdésének megsértése miatt megillető kártérítési igény szubjektív jellegű feltételeit illetően.
- 29 E tekintetben először is kétséges, hogy a járműgyártó jogellenes károkozásért való felelősségének jelen esetben szóban forgó területén releváns-e egyáltalán a vétkesség (az előzetes döntéshozatalra előterjesztett 1) a) kérdés). Az uniós jog különböző területein a Bíróság már állást foglalt a vétkesség szerződésen kívüli felelősséggel kapcsolatos követelményét illetően (lásd: 1990. november 8-i Dekker ítélet, C-177/88, EU:C:1990:383, 22–25. pont; 2010. szeptember 30-i Strabag és társai ítélet, C-314/09, EU:C:2010:567, 39. és azt követő pontok; 2010. december 9-i Combinatie Spijker Infrabouw-De Jonge Konstruktie és társai ítélet, C-568/08, EU:C:2010:751, 86. és azt követő pont; 2013. június 18-i Schenker & Co. és társai ítélet, C-681/11, EU:C:2013:404, 35. pont).
- 30 Mivel az előterjesztett ügyekben csak a jármű gyártójának polgári jogi felelősségéről van szó, sok minden szól amellet, hogy a vétkesség nem bír jelentőséggel. Ha ugyanis a jármű gyártójával szemben a 2007/46 irányelv 18. cikke (1) bekezdésének, 26. cikke (1) bekezdésének és 46. cikkének, valamint a 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdésének megsértése esetén fennálló kártérítési igény vétkességet feltételezne, akkor választ kellene adni arra a kérdésre, hogy a jogellenességben való tévedés elkerülhetetlen jellege levezethető-e az EK-típusjóváhagyásért vagy a későbbi intézkedésekért felelős hatóság általi tájékoztatásból vagy jóváhagyásból (az előzetes döntéshozatalra

előterjesztett 1) b) kérdés). Ha e tekintetben a 2013. június 18-i Schenker & Co. és társai ítéletben (C-681/11, EU:C:2013:404) megfogalmazott elveket alkalmaznánk, akkor az EK-típusjóváahagyásért vagy a későbbi intézkedésekért felelős hatóság általi jóváahagyás vagy tájékoztatás nem lenne releváns. A gyártónak számolnia kell azzal, hogy a Bíróság jogi szempontból a felelős hatóságtól eltérően fogja megítélni a hatástalanító berendezés megengedettségét a 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdése alapján.

- 31 És még ha az EK-típusjóváahagyásért vagy a későbbi intézkedésekért felelős hatóság általi jóváahagyás megalapozza is a járműgyártó abba vetett bizalmát, hogy a hatóság nem hoz intézkedéseket vele szemben, kérdéses, hogy a gyártó a járművek vevőivel szemben is hivatkozhat-e erre a bizalomra. A tényleges érvényesülés elve ezenkívül amellet szól, hogy a gyártó nem élvez bizalomvédelmet a vevővel szemben. Ellenkező esetben szankció nélkül maradna az uniós jog gyártó általi megsértése, amennyiben a jogsértés a felelős hatóság téves értékelésén alapul. Ez ellentétes lenne azzal a követelménnyel, hogy az irányelv rendelkezéseinek megszegése esetén alkalmazandó szankcióknak hatékonyaknak, arányosaknak és visszatartó erejűeknek kell lenniük (2023. március 21-i Mercedes-Benz Group [Hatástalanító berendezéssel ellátott gépjárművek gyártóinak felelőssége] ítélet, C-100/21, EU:C:2023:229, 85., 88. pont).
- 32 Ha az EK-típusjóváahagyásért vagy a későbbi intézkedésekért felelős hatóság általi jóváahagyás vagy tájékoztatás megalapozza a járműgyártó abba vetett jogos bizalmát, hogy jogszerűen jár el, felmerül a kérdés, hogy a hipotetikus jóváahagyás is ilyen hatással bír-e (az előzetes döntéshozatalra előterjesztett 1) c) kérdés). A Schenker ügyben a Bíróság megállapította, hogy senki nem hivatkozhat a bizalomvédelem elvének megsértésére, akinek az illetékes közigazgatás nem adott konkrét biztosítékokat (2013. június 18-i Schenker & Co. és társai ítélet, C-681/11, EU:C:2013:404, 41. pont). Ezenkívül Kokott főtanácsnok az említett ügyben a jogos bizalom elismerésének minimális feltételeként jelölte meg többek között azt a körülményt, hogy a hatósági vagy bírósági határozat meghozatalára pontosan azon ténybeli és jogkérdésekre vonatkozóan kell sor kerülni, mint amelyek miatt az érintett vállalkozás a felelősséget kizáró jogellenességben való tévedésre hivatkozik, és hogy a hatóság vagy bíróság csak azon megállapításaira lehet hivatkozni, amelyek a szóban forgó határozatban kifejezetten szerepelnek, egyéb következtetésekre, amelyek a határozatból legfeljebb implicit módon vonhatók le, azonban nem (Kokott főtanácsnok Schenker és társai ügyre vonatkozó indítványa, C-681/11, EU:C:2013:126, 91. pont). Hipotetikus, tehát egy kérdés hipotetikus esetére feltételezett jóváahagyás vagy tájékoztatás esetén ez a feltétel nem teljesülne, mivel ilyen esetben hiányoznak a hatóság konkrét tényállással kapcsolatos kifejezett és konkrét megállapításai.
- 33 Ezenkívül a tényleges érvényesülés elve is a hipotetikus jóváahagyás figyelembevétele ellen szól. Ha valamely tagállam ily módon elismerné a jármű gyártójának jogellenességben való elkerülhetetlen tévedését, az érintett károsultak nem részesülnének kártérítésben. Nem lenne biztosított a kártérítési összegek

megfelelősége, valamint a jogsértések esetén alkalmazandó szankciók visszatartó ereje, amelyeket a Bíróság szükségesnek tart.

- 34 Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett 1) a)–c) kérdés valamennyi előterjesztett jogvitában releváns. Ha a kérdések valamelyikére nemleges választ kell adni, akkor a vizsgálendő, a jármű vevője által a gyártóval szemben támasztott polgári jogi kártérítési igények szempontjából nem bír jelentőséggel a szövetségi gépjármű-forgalmi hatóság általi hipotetikus jóváhagyás.
- 35 A második kérdésről: E kérdés csak az ötödik ügyre vonatkozik. Ha arra igenlő választ kell adni, akkor a felperes alapvetően jogosult kártérítésre.
- 36 Kérdéses, hogy a 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdése szerinti tiltott hatástalanító berendezést tartalmazó szoftverfrissítést kiadó járműgyártónak kártérítést kell-e fizetnie a jármű tulajdonosa részére, ha az utóbbi kárt szenved a frissítéssel telepített tiltott hatástalanító berendezés miatt.
- 37 E tekintetben a nemzeti jog szerint nem valósul meg egy harmadik személyt védő jogszabály megsértése, mivel ez a jogsértés a megfelelőségi nyilatkozat járműgyártó általi helytelen kiállításában áll. A frissítés alkalmával azonban nem kerül sor új megfelelőségi nyilatkozat kiállítására. A frissítés ezért nem alapozza meg a jármű gyártójának a BGB 823. §-ának – az EG-FGV 6. §-ának (1) bekezdésével és 27. §-ának (1) bekezdésével összefüggésben értelmezett – (2) bekezdése szerinti kártérítési felelősségét. Ezenkívül azzal érvelnek, hogy a felelősséget megalapozó kár a nem kívánt adásvételi szerződés megkötésekor következik be. Az olyan későbbi intézkedések, mint a frissítés, már nem képezhetik a vásárlási döntés alapját.
- 38 Az uniós jog szerint azonban szükséges lehet, hogy a jármű tulajdonosát ilyen esetben kártérítési igény illesse meg. Emellett szól, hogy a gyártó a frissítés kiadásával és telepítésével a megfelelőségi nyilatkozattal ellentétes jogellenes állapotot hoz létre. Ahogyan a tiltott hatástalanító berendezéssel ellátott jármű forgalomba hozatala esetén, úgy a tiltott hatástalanító berendezéssel történő frissítés esetén is fennáll a veszélye annak, hogy a felelős hatóság megtiltja az üzemeltetést. A kérdést előterjesztő bíróság véleménye szerint a gyártó felelősséget megalapozó felróható magatartása a tiltott hőmérsékleti tartományt tartalmazó frissítés kiadásában és telepítésében áll. Ezt kell a járműgyártó felelősségét megalapozó releváns körülménynek tekintni, nem pedig a megfelelőségi nyilatkozat helytelen kiállítását vagy az ezt követő vásárlási döntést. A megfelelőségi nyilatkozat helytelensége csak a tiltott hatástalanító berendezés beépítésének egyik szükségszerű következménye, egy további lehetséges következmény pedig a vevő által a megfelelőségi nyilatkozat helyességében bízva meghozott vásárlási döntés.
- 39 Nem bírhat jelentőséggel, hogy a frissítés alkalmával nem kerül sor új megfelelőségi nyilatkozat kiállítására. Az EG-FGV 3. §-ának – a 2007/46 irányelv 3. cikkének 36. pontjával összefüggésben értelmezett – (6) bekezdése szerint a

gyártó a megfelelőségi nyilatkozattal azt igazolja, hogy a 2007/46 irányelvvel összhangban jóváhagyott típusorozathoz tartozó jármű megfelel valamennyi szabályozási aktusnak a gyártása idején. A megfelelőségi nyilatkozat a jármű teljes működési élettartamára érvényes. Ha a gyártó utólag tiltott módon megváltoztatja a jármű állapotát, e nyilatkozat szükségszerűen helytelenné válik.

- 40 A harmadik kérdésről: A BGH (szövetségi legfelsőbb bíróság) szerint csupán gondatlan károkozás esetén a vevő nem jogosult arra, hogy a gyártó megtérítse részére a vételárát a jármű átadása ellenében (ügynevezett *nagy* kártérítés), mert a vevő gazdasági önrendelkezéshez való joga csak a jóerkölcsbe ütköző károkozás esetén részesül védelemben, csupán gondatlan károkozás esetén azonban nem. A BGH (szövetségi legfelsőbb bíróság) abban látja a vevő uniós jog által védett érdekét, hogy ne következzen be a különbözeti hipotézis értelmében vett vagyoni veszteség, és a BGB 823. §-ának – az EG-FGV 6. §-ának (1) bekezdésével és 27. §-ának (1) bekezdésével összefüggésben értelmezett – (2) bekezdése alapján csak a vevő ügynevezett *kis* kártérítésre, tehát egy pénzösszegre való jogosultságát ismeri el.
- 41 A BGH (szövetségi legfelsőbb bíróság) szerint az ügy érdemében eljáró bíróságnak az összes körülmény értékelésével, saját belátása szerint kell megbecsülnie a különbözeti kár összegét. Ennek során figyelembe kell venni, hogy a becsült kárnak az uniós jog tényleges érvényesülésére tekintettel a megfizetett vételár legalább 5%-ának kell lennie, arányossági okokból azonban nem haladhatja meg a megfizetett vételár 15%-át. A jármű használatából származó előnyöket és a jármű maradványértékét kárcsökkentő jelleggel be kell számítani, amennyiben azok meghaladják a járműnek az adásvételi szerződés megkötésekor fennálló értékét (megfizetett vételár mínusz a kártérítés összege). A BGH (szövetségi legfelsőbb bíróság) véleménye szerint ez a hatékony és visszatartó erejű szankciók követelményére figyelemmel összhangban áll az uniós joggal.
- 42 Kétséges azonban, hogy összhangban áll-e az uniós joggal a használatból származó előnyöknek a kártérítés összegébe történő beszámítása. Ha a BGH (szövetségi legfelsőbb bíróság) álláspontjának megfelelően a károsult vevőnek le kell vonnia a kis kártérítés összegéből a használatból származó előnyöket, akkor a jármű használatának intenzitásától függően kevesebb kártérítést kap. Ez nem tűnik objektíve indokoltnak. A vevő nem gazdagodik, ha saját járművét használja. Ezért önkényesnek tűnik a kár mértékét a használat intenzitása miatt csökkenteni.
- 43 Igaz ugyan, hogy az uniós jog megköveteli, hogy a vevő beszámítsa a megtett kilométereket, ha ügynevezett nagy kártérítést, azaz a vételárnak a jármű átadása ellenében történő megtérítését követeli. Rantos főtanácsnok ebben a helyzetben szükségesnek véli a szóban forgó jármű tényleges használatából származó előnyöknek a vételár megtérítésébe történő beszámítását, mivel a 2007/46 irányelv által biztosított jogok védelme nem járhat jogalap nélküli gazdagodással (Rantos főtanácsnok Mercedes-Benz Group [Hatástalanító berendezéssel ellátott

gépjárművek gyártóinak felelőssége] ügyre vonatkozó indítványa, C-100/21, EU:C:2022:420, 61. és azt követő pont).

- 44 A jelen kérelemben képviselt álláspont szerint azonban nem lehet ez a helyzet akkor, ha a vevő csak a kis kártérítést követeli. Ebben az esetben ugyanis a tulajdonában marad a jármű. A járművet saját számlájára használja, mivel az veszít az értékéből. Semmiképpen nem gazdagodik tehát a jármű használata révén. A használatból származó előnyöknek a kis kártérítésbe történő beszámítása emellett alighanem észszerűtlen eredményekre vezet, és így sérti a tényleges érvényesülés elvét. Rantos főtanácsnok hangsúlyozza, hogy a beszámítás nem vezethet ahhoz, hogy a vevő végül semmilyen kártérítést nem kap az elszenvedett kárért (62. pont). A BGH (szövetségi legfelsőbb bíróság) beszámítási módszere szerint azonban pontosan ez lenne a helyzet, ha a vevő a bírósági határozat meghozatalának időpontjában intenzíven használta járművét.
- 45 Alighanem ellentétes továbbá az uniós joggal a különbözeti kárnak a BGH (szövetségi legfelsőbb bíróság) ítélkezési gyakorlata szerinti, a vételár legfeljebb 15%-ának megfelelő összegre történő átalányjellegű korlátozása, mert az ellentétes a tényleges érvényesülés elvével, mivel a járműveknek a beépített hatástalanító berendezés miatti értékcsökkenése gyakran nagyobb lesz, mint a vételár 15%-a. A BGH (szövetségi legfelsőbb bíróság) által alkalmazott 15%-os sematikus felső határ azonban nem teszi lehetővé a nemzeti bíróságok számára ennek figyelembevételét. Azt is figyelembe kell továbbá venni, hogy a BGH (szövetségi legfelsőbb bíróság) álláspontjának megfelelően a vevő csak a kár pénzbeli ellentételezését követelheti, a járművet azonban meg kell tartania. Ha ez a pénzüsszetre való jogosultság emellett még a vételár 15%-ának megfelelő összegre korlátozódik, akkor nem vehető kellőképpen figyelembe a jármű vevőjének megfelelő kártérítéshez fűződő érdeke.
- 46 Ha az előzetes döntéshozatalra előterjesztett 3) a) kérdésre nemleges választ kell adni, akkor az előterjesztett ügyekben nem kell beszámítani a használatból származó előnyöket, amennyiben azok meghaladják a járműnek az adásvételi szerződés megkötésekor fennálló értékét (vételár mínusz a kártérítés összege). A jármű használatának intenzitása és a maradványérték nem bírna jelentőséggel.
- 47 Ha az előzetes döntéshozatalra előterjesztett 3) b) kérdésre nemleges választ kell adni, akkor a második és negyedik ügyben, amelyekben a bíróság mérlegelésére van bízva a kártérítés összege, a vételár 15%-ánál magasabb összegek is megítélhetők kártérítési összegként. Az első ügyben ebben az esetben a kért, a vételár 15%-ának megfelelő kártérítési összegem felül a finanszírozási költségek is megítélhetők további kártérítési tételként, mivel a finanszírozási költségek főszabály szerint megtéríthetők.