

Anonimizēta versija

Tulkojums

C-685/19 – 1

Lieta C-685/19

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu

Iesniegšanas datums:

2019. gada 17. septembris

Iesniedzējtiesa:

Landgericht Frankenthal (Vācija)

Datums, kurā pieņemts iesniedzējtiesas nolēmums:

2019. gada 2. septembris

Prasītājs:

OK

Atbildētāja:

Daimler AG

[..]

Landgericht Frankenthal (Pfalz)

[Frankentāles apgabaltiesas (Pfalca)]

lēmums

lietā

OK, [..] Ludvigshāfene pie Reinas [*Ludwigshafen am Rhein*]

- prasītājs -

[..]

pret

Daimler AG, [...] Štutgarte

– atbildētāja –

[..]

par zaudējumu atlīdzināšanu

pamatojoties uz 2019. gada 2. septembra tiesas sēdi, [...] [*omissis*: iztiesāšanas sastāvs un tiesneša, kas pieņēma lēmumu, vārds, uzvārds] 2019. gada 2. septembrī nolēma:

- I. [...] [*omissis*: procesuāli jautājumi]
- II. Saskaņā ar LESD 267. pantu uzdot Eiropas Savienības Tiesai prejudiciāla nolēmuma sniegšanai šādus jautājumus:

Pirmais jautājums:

Vai Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 715/2007 (2007. gada 20. jūnijs) par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem [**orig. 2. lpp.**] attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem (“Euro 5” un “Euro 6”) un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai 5. panta 2. punkta otrā teikuma a) apakšpunkts ir jāinterpretē un jāpiemēro tādējādi, ka nepieciešamība izmantot pārveidošanas ierīces tiesību normas izpratnē ir jāapstiprina tikai tad, ja, pat izmantojot tādu jaunāko tehnoloģiju, kāda bija pieejama attiecīgā transportlīdzekļa modeļa tipa apstiprinājuma iegūšanas brīdī, nevarēja tikt nodrošināta dzinēja aizsardzība pret bojājumiem vai nelaimes gadījumiem un droša transportlīdzekļa darbība?

Otrais jautājums gadījumā, ja atbilde uz pirmo jautājumu ir apstiprinoša:

Vai citu iemeslu dēļ, piemēram, ilgtermiņa pieredzes trūkuma dēļ, jaunākās tehnoloģijas nesamērīgi augsto izmaksu attiecībā pret citām tehnoloģijām, kas būtiski ietekmē pārdošanas cenu, dēļ, ir pieļaujamas atkāpes no jaunākās tehnoloģijas, kas ir pieejama tipa apstiprinājuma brīdī, izmantošanas pamatpienākuma?

Otrais jautājums gadījumā, ja atbilde uz pirmo jautājumu ir noliedzoša:

Vai, izmantojot principā atļautas tehnoloģiskas komponentes, pastāv aizliegta pārveidošanas ierīce tā sauktā “termo loga” veidā, ja dzinēja vadības sistēmā šajā ziņā saglabātie parametri ir izvēlēti tā, ka izplūdes gāzu attīrīšana

- a) izvēlēto temperatūru dēļ, ņemot vērā parasti sagaidāmās temperatūras gada lielākajā daļā

- b) citu parametru dēļ, piemēram, transportlīdzekļa pašreizējā atrašanās augstuma virs jūras līmeņa dēļ – attiecīgajos Vācijas reģionos un Eiropas iekšējā tirgū

netiek aktivizēta vai tiek tikai ierobežoti aktivizēta. [oriģ. 3. lpp.]

Pamatojums:

Lēmums pamatojas uz LESD 267. pantu.

A. Pamatlietas priekšmets

Pušu strīds ir par prasījumu saņemt atlīdzinājumu saistībā ar mehāniskā transportlīdzekļa iegādi. 2015. gada 20. oktobrī prasītājs no atbildētājas par bruto pirkuma cenu 46 220,00 EUR savām komercdarbības vajadzībām iegādājās lietotu transportlīdzekli *Mercedes Benz C 220 BlueTEC T-Modell* ar 10,205 km nobraukumu un pirmreizējo reģistrāciju 2015. gada 24. jūlijā, kas atbilstoši atbildētājas sniegtajai informācijai, atbilst prasībām dīzeļdzinēju transportlīdzekļu klasifikācijai piesārņojuma klasē "Euro 6". Pušu strīds ir par to, vai transportlīdzeklis faktiski atbilst šīm klasifikācijas prasībām. Atbildētāja nav izpildījusi prasītāja atlīdzināšanas prasījumu, ko tas tai bija adresējis savu pārstāvju advokāta vēstulē, nosakot termiņu līdz 2019. gada 14. februārim.

Kraftfahrtbundesamt [Federālais ceļu satiksmes birojs] līdz šim nav pieņēmis oficiālu rīkojumu par apstrīdētā transportlīdzekļa un tāda paša tipa transportlīdzekļu atsaukšanu.

Prasītājs lūdz atcelt pirkuma līgumu, pamatojoties uz deliktu tiesībām, atmaksājot pirkuma cenu par transportlīdzekļa un tā īpašumtiesību nododot atpakaļ atbildētājai, un uzskata, ka transportlīdzeklī esoša vadības programmatūra, kas cita starpā atkarībā no temperatūras iejaucoties izplūdes gāzu attīrīšanā un to efektivitātē, esot uzskatāma par aizliegtu pārveidošanas ierīci Regulas (EK) Nr. 715/2007 izpratnē.

B. Atbilstošās tiesību normas

Pamatojoties uz *BGB* [Vācijas Civilkodeksa] 826. un 249. panta 1. punktu, prasītājs lūdz atcelt pirkuma līgumu, pamatojoties uz deliktu tiesībām.

Vācijas Civilkodeksa 826. pants ir formulēts šādi:

Jebkurai personai, kas tīši rada zaudējumus citai personai [oriģ. 4. lpp.] tādā veidā, kas ir pretrunā ar labiem tikumiem., ir pienākums atlīdzināt zaudējumus.

Vācijas Civilkodeksa 249. panta 1. punktā ir noteikts:

Personai, kam ir pienākums atlīdzināt zaudējumus, ir pienākums atjaunot stāvokli, kāds būtu bijis, ja apstākļi, kas pamato pienākumu atlīdzināt zaudējumus, nebūtu iestājies.

Saskaņā ar pastāvīgo augstākās tiesas judikatūru, zaudējumi Vācijas Civilkodeksa 826. panta izpratnē ir ne tikai tad, ja prasītāja mantiskais stāvoklis ir pasliktinājies rīcības, kas radījusi zaudējumu, dēļ. Drīzāk pietiekami zaudējumi atbildības ietvaros saskaņā ar Vācijas Civilkodeksa 826. pantu pastāv jau tad, ja pakalpojums un atlīdzība gan objektīvi ir līdzvērtīgi, taču cietušais rīcības, kas radījusi atbildību, dēļ ir noslēdzis līgumu, ko tas citādi nebūtu slēdzis [...] [*omissis*: atsauce uz valsts judikatūru] un kura sniegtais labums cietušajam nav pilnībā izmantojams [...] [*omissis*: atsauce uz valsts judikatūru].

Tas, vai pastāv mantisks zaudējums, principā tiek vērtēts ievērojot tā saukto pieņēmumu par starpību, proti, salīdzinot mantisko stāvokli, kas radies notikuma, kurš radījis atbildību, ar to, kas būtu radies, ja nebūtu šāda notikuma [...] [*omissis*: atsauce uz valsts judikatūru].

Šajā nolūkā ir jāsalīdzina prasītāja mantiskais stāvoklis, proti, kopējais mantiskais stāvoklis [...] [*omissis*: atsauce uz valsts judikatūru], kāds tas ir pēc līguma noslēgšanas par apstrīdētā transportlīdzekļa iegādi, ar mantisko stāvokli, kāds tas būtu izveidojies bez iepriekš minētā. Zaudējumi ir tad, ja šī salīdzinājuma rezultāts ir skaitliski negatīvs, tātad, ja līguma noslēgšana prasītājam ir bijusi ekonomiski neizdevīga.

Tas tā principā ir tad, kad iegādātā transportlīdzekļa vērtība neatbilst pirkuma cenai, vai ja, neraugoties uz to, ka pirkuma priekšmetam ir atbilstīga vērtība, ar līgumu saistītie pienākumi un citi apgrūtinājumi netiek kompensēti ar ieguvumiem. Tomēr šis salīdzinājums, ņemot vērā atbildības aizsargājošo mērķi un zaudējumu atlīdzināšanas kompensējošo funkciju, ir jāizdara, izmantojot noteiktus kritērijus [...] [*omissis*: atsauce uz valsts judikatūru]. [...] [**oriģ. 5. lpp.**] [...] [*omissis*: apsvērumi par starpības pieņēmuma juridisko kontroli/juridisko pārbaudi un atsauce uz valsts judikatūru].

Tomēr mantisks zaudējums jau varētu izrietēt no tā, ka prasītājs kā persona, kuru skāris prettiesisks pienākuma izpildes pārkāpums, ir ietekmēts tā konkrētā mantiskā stāvokļa pārvaldīšanā. Prasījuma saņemt zaudējumu atlīdzināšanu mērķis ir kompensēt konkrēto cietušā apgrūtinājumu; tādējādi zaudējumu jēdziens pēc būtības ir orientēts uz personu [...] [*omissis*: atsauce uz valsts judikatūru].

Šajā ziņā ir pietiekami, ka prasītājs apstrīdētā transportlīdzekļa pirkuma rezultātā ir apgrūtināts ar nevēlamu pienākumu, ar nosacījumu, ka atbildētājas līgumsaistību izpilde prasītājam nav izmantojama pilnībā. Šajā situācijā, tam, vai pakalpojuma un atlīdzības vērtība ir objektīvi atbilstošas, nav nozīmes, lai apstiprinātu atlīdzināmu mantisku zaudējumu [...] [*omissis*: atsauce uz valsts judikatūru]. Tomēr priekšnoteikums šāda apstākļa apstiprināšanai ir tas, ka no nevēlamā līguma saņemtais pakalpojums tiek uzskatīts par zaudējumu ne tikai no tīri subjektīva, patvaļīga viedokļa, bet arī sabiedrības uztverē, ņemot vērā esošos apstākļus, tiek uzskatīts, ka līguma noslēgšana nav saprātīga, attiecībā uz konkrētajām mantiskajām interesēm ir neatbilstoša un tādējādi ir neizdevīga [...] [*omissis*: atsauce uz valsts tiesu praksi].

Tā tas ir šajā gadījumā, jo sabiedrības uztverē negatīvi vērtēta tiek jau tāda līguma par mehāniskā transportlīdzekļa iegādi noslēgšana, kurš ar ražotāju saistītu iemeslu dēļ neatbilst Euro standartam attiecībā uz piesārņojošo vielu emisijām, ko tas pats noteicis un reklamējis attiecībā uz šo transportlīdzekli.

C. Tiesas nolēmuma nepieciešamība

Lai pieņemtu lēmumu lietā, nozīme ir Regulas (EK) Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta otrā teikuma a) apakšpunkta interpretācijai.

Lūguma iesniedzēja – palāta uzskata, ka prasītājam tiesības uz zaudējumu atlīdzināšanu ir tikai tādā gadījumā, ja tā kritizētā pārveidošanas ierīce ir aizliegta pārveidošanas ierīce Regulas (EK) Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta otrā teikuma a) apakšpunkta izpratnē. **[oriģ. 6. lpp.]**

Atbildi uz jautājumu par pārveidošanas ierīces pieļaujamību šajā gadījumā, atšķirībā no daudzām citām situācijām, palāta, vērsoties pret atbildētāju, nevar konstatēt, ņemot vērā Federālā ceļu satiksmes biroja vai citas valsts iestādes rīcību, kas izpaužas kā jau galīgi administratīvi akti attiecībā uz šajā gadījumā esošo dzinēja konfigurāciju. Tādi attiecībā uz apstrīdētā transportlīdzekļa modeli, vismaz pašreiz, (vēl) nav pieejami.

Atkarībā no pārveidošanas ierīces klasifikācijas par atļautu vai aizliegtu prasība būs jānoraida vai pēc būtības jāapmierina.

Ja, slēdzot līgumu, pastāvēja atļauta pārveidošanas ierīce, tad transportlīdzekļa pirkuma līgums prasītājam neveido apgrūtinājumu ar nevēlamām saistībām. Gluži pretēji, šajā gadījumā prasītājs būtu iegādājies šajā ziņā tiesību aktiem atbilstīgu transportlīdzekli, kas arī, slēdzot līgumu, atbilda tā nodomam.

Ja dzinēja vadības sistēma attiecībā uz izplūdes gāzu attīrīšanu neizpildīja izņēmuma noteikuma prasības, kas paredzētas Regulas (EK) Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta otrā teikuma a) apakšpunktā, tad transportlīdzeklis pirkuma līguma slēgšanas brīdī nav atbildis tiesiskajam regulējumam. Tad prasītājs būtu noslēdzis līgumu, kuru tas, zinot apstākļus, nebūtu tā slēdzis, tādējādi šajā ziņā pirkuma līguma atcelšanas materiāltiesiskie nosacījumi, balstoties uz saistību tiesībām, būtu izpildīti. Šajā gadījumā *Bundesgerichtshof* judikatūras izpratnē [...] *[omissis: atsauce uz valsts judikatūru]* līguma slēgšana, arī objektīvi vērtējot, būtu jāuzskata par nesaprātīgu un attiecībā uz konkrētajām mantiskajām interesēm par neatbilstošu, un tādējādi kopumā par neizdevīgu. Sabiedrības uztverē līguma noslēgšana par tāda mehāniskā transportlīdzekļa iegādi, kurš ar ražotāju saistītu iemeslu dēļ neatbilst Euro standartam attiecībā uz piesārņojošo vielu emisijām, ko tas pats noteicis un reklamējis attiecībā uz šo transportlīdzekli, tiek vērtēta negatīvi.

Turklāt šādā situācijā var rasties arī apgrūtinājums mantiskā ziņā, ko rada augstāka transportlīdzekļu nodokļa uzlikšana. Valsts nodokļu iestādei ir konstitucionāls pienākums, ņemot vērā valsts pārvaldes likumības principu un no

tā izrietošās sekas, iegūstot informāciju par nepareizas nodokļu bāzes piemērošanu, uzlikt pareizu nodokli, veicot grozījumus izsniegtajos un vēl grozāmajos paziņojumos par transportlīdzekļa nodokli [...] [*omissis*: atsauce uz šajā ziņā piemērojamu valsts tiesību normu]. Līdz ar to ne pirkuma līguma slēgšanas brīdī, ne pašreiz nevar izslēgt iespēju, ka prasītājs tiek apgrūtināts ar attiecīgiem papildu prasījumiem no “sliktākās” piesārņojuma klases, kurai [**oriģ. 7. lpp.**] apstrīdētais transportlīdzeklis faktiski atbilst kopš tā nodošanas ekspluatācijā un kas rada, piemēram, augstāku nodokļa likmi [...] [*omissis*: atsauce uz attiecīgo valsts tiesību normu] un/vai jebkādas nokavējuma vai tamlīdzīgus sodus.

D. Apsvērumi par prejudiciālajiem jautājumiem

Par pirmo prejudiciālo jautājumu:

Vides rādītāju vadīta ietekme uz izplūdes gāzu attīrīšanu veido pārveidošanas ierīci Regulas (EK) Nr. 715/2007 3. panta 10. punkta izpratnē. Tāda saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta pirmo teikumu principā ir aizliegta.

Ciktāl šajā ziņā Regulas (EK) Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta otrā teikuma a) apakšpunktā ir ietverts izņēmums, uz to attiecas skaidri noteiktais nosacījums par ierīces nepieciešamību. Tomēr izmantotais jēdziens “nepieciešams” regulā nav juridiski definēts. Regulas 4. apsvērumā ir ietverts mērķis samazināt transportlīdzekļu radītās emisijas. Šis nodoms, kaut arī dažkārt atšķirīgā veidā un nolūkā, ir atspoguļots, piemēram, regulas 5., 6. un 12. apsvērumā.

Lūguma iesniedzēja – palāta uzskata, ka vislabākais iespējamais samazinājums būtu tad, ja tiktu izmantota, vismaz transportlīdzekļu modeļa pirmreizējā tipa apstiprinājuma iegūšanas brīdī jau pieejamā, attiecīgā jaunākā tehnoloģija.

Tomēr no regulas 7. apsvēruma izriet, ka, nosakot robežvērtību apmēru, ir jāņem vērā arī citi apstākļi. Tiek skaidri norādīts uz tirgiem, ražotāju konkurētspēju, kā arī uzņēmumiem radītajām tiešajām un netiešajām izmaksām. No tā varētu secināt, ka šos apstākļus nedrīkstētu neņemt vērā arī saistībā ar nepieciešamības juridisko jēdzienu, kas ir jāinterpretē, Regulas (EK) Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta otrā teikuma a) apakšpunkta izpratnē.

Jautājums par to, vai un attiecīgi kādā mērā, vai kādos atsevišķos aspektos šajā gadījumā kādi citi faktori ir jāņem vērā jautājumā par jēdziena “nepieciešams” interpretāciju, skar Eiropas tiesību aktu interpretāciju, kas ir jāsniedz Tiesai. [**oriģ. 8. lpp.**]

Par otro prejudiciālo jautājumu:

Gadījumā, ja Tiesa uzskatītu, ka jaunākās tehnoloģijas izmantošana ir būtiska, lai pārveidošanas ierīci klasificētu kā “nepieciešamu”, rodas jautājums, vai un attiecīgi ar kādiem nosacījumiem ražotāji no tā varētu izvairīties. Tas ir īpaši

svarīgi, ņemot vērā regulas 7. apsvērumā norādīto ietekmi un tajā atspoguļoto kompromisu starp izmaksām un ieguvumiem.

Gadījumā, ja Tiesa uz pirmo prejudiciālo jautājumu atbild noraidoši, sekojoši rodas jautājums par to, cik lielā mērā izplūdes gāzu attīrīšanas ierobežošanu var veikt izmantojot pārveidošanas ierīci, lai tā vēl iekļautos jēdzienā “nepieciešamība”.

Ja iejaukšanās izplūdes gāzu attīrīšanā notiek atkarībā no (āra) temperatūras, tad no izvēlētās minimālās temperatūras vismaz praksē lielā mērā var rasties izplūdes gāzu attīrīšanas neefektivitāte jebkurā gadījumā tad, kad temperatūra tiek izvēlēta tā, ka tā ievērojamā katra gada daļā netiek sasniegta. Ja tā ir aptuveni 10° C augsta, tad šāda temperatūra ziemas mēnešos Vācijā bieži vien netiek sasniegta vai tiek sasniegta tikai dažas stundas dienā. Turpretim, izvēloties maksimālo temperatūru, kāda, piemēram, vasarā tiek regulāri sasniegta vai pārsniegta, arī šajā laikā izplūdes gāzu attīrīšana tiks būtiski ierobežota. Tas pats attiecas uz gadījumiem, kad izplūdes gāzu attīrīšana tiek vadīta atkarībā no transportlīdzekļa pašreizējā atrašanās augstuma virs jūras līmeņa.

Tas nozīmētu, ka noteiktos (gada) laikos vai no vai līdz noteiktam augstumam virs jūras līmeņa izplūdes gāzu attīrīšana notiktu ierobežoti vai vispār nenotiktu. Tādējādi mērķis uzlabot gaisa kvalitāti (skat. regulas 5. un 6. apsvērumu), kā arī samazināt cieta daļiņu un ozonu prekursoru emisijas (skat. regulas 4. apsvērumu), ja vispār tiktu sasniegts, tad tikai ierobežotā apmērā.

[..] [*omissis*: tiesneša, kas pieņēmis lēmumu, paraksts un vārds, uzvārds]