

Lieta C-809/19

**Lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu kopsavilkums saskaņā ar Tiesas
Reglamenta 98. panta 1. punktu**

Iesniegšanas datums:

2019. gada 4. novembris

Iesniedzējtiesa:

Landgericht Gera (Vācija)

Datums, kurā pieņemts iesniedzējtiesas nolēmums:

2019. gada 25. oktobris

Prasītājs:

ER

Atbildētāja:

Volkswagen AG

Pamatlietas priekšmets

Prasījums atlīdzināt zaudējumus saistībā ar tāda jauna transportlīdzekļa pirkuma līguma atcelšanu, kurā iebūvēta neatļauta pārveidošanas ierīce – Dzinēja ražotāja atbildība par koncerna meitasuzņēmuma ražotu transportlīdzekli – Pienākums pievienot atbilstības sertifikātu – Galalietotāja aizsardzība – Atlīdzības par lietošanu atskaitīšana no zaudējuma

Lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu priekšmets un juridiskais pamats

Savienības tiesību interpretācija, LESD 267. pants

Prejudiciālie jautājumi

1) Vai *EG-FGV* 6. panta 1. punkts, 27. panta 1. punkts vai Direktīvas 2007/46/EK 18. panta 1. punkts, 26. panta 1. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka ražotājs pārkāpj savu pienākumu izsniegt derīgu sertifikātu saskaņā ar *EG-FGV* 6. panta 1. punktu (vai savu pienākumu izsniegt atbilstības sertifikātu saskaņā ar

Direktīvas 2007/46/EK 18. panta 1. punktu), ja tas transportlīdzeklī ir iebūvējis neatļautu pārveidošanas ierīci Regulas (EK) Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta, 3. panta 10. punkta izpratnē, un ar šāda transportlīdzekļa nodošanu ekspluatācijā tiek pārkāpts aizliegums nodot ekspluatācijā transportlīdzekli bez derīga atbilstības sertifikāta saskaņā ar *EG-FGV* 27. panta 1. punktu (vai aizliegums pārdot bez derīga atbilstības sertifikāta saskaņā ar Direktīvas 2007/46/EK 26. panta 1. punktu)?

Ja atbilde ir apstiprinoša:

1.a) Vai *EG-FGV* 6. un 27. panta vai Direktīvas 2007/46/EK 18. panta 1. punkta, 26. panta 1. punkta un 46. panta mērķis ir aizsargāt tieši arī galalietotāju un it īpaši arī attiecībā uz tā rīcības brīvību un īpašumu? Vai galalietotāja tāda transportlīdzekļa iegāde, kas ir nodots ekspluatācijā bez derīga atbilstības sertifikāta, ietilpst riska jomā, kura novēršanai tika pieņemtas šīs normas?

2) Vai Regulas (EK) Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta mērķis ir aizsargāt tieši arī galalietotāju un, proti, arī attiecībā uz tā rīcības brīvību un īpašumu? Vai galalietotāja tāda transportlīdzekļa iegāde, kurā ir iebūvēta neatļauta pārveidošanas ierīce, ietilpst riska jomā, kura novēršanai tika pieņemta šī norma?

3) Vai *EG-FGV* 6. un 27. pants vai Direktīvas 2007/46/EK 18. panta 1. punkts, 26. panta 1. punkts un 46. pants un Regulas (EK) Nr. 715/2007 5. panta 2. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka minētā pārkāpuma gadījumā, no galalietotāja zaudējuma daļēji vai pilnībā (attiecīgā gadījumā – kādā veidā vai kādā apmērā?) ir jāveic atlīdzības par lietošanu atskaitīšana **[oriģ. 3. lpp.]** par transportlīdzekļa faktiski lietošanu, ja galalietotājs šī pārkāpuma dēļ var pieprasīt un pieprasa transportlīdzekļa pirkuma līguma atcelšanu? Vai interpretācija ir citāda, ja pārkāpums ir saistīts ar apstiprinātāju iestāžu un galalietotāju maldināšanu par to, ka ir izpildīti visi apstiprināšanas nosacījumi un ka transportlīdzekļa izmantošana ceļu satiksmē ir atļauta bez ierobežojumiem, un pārkāpums un maldināšana notiek, lai, izmantojot lielus pārdošanas apjomus, samazinātu izmaksas un palielinātu peļņu, vienlaikus radot konkurences priekšrocību uz klientu, kas par to neko nezina, rēķina?

Atbilstošās Kopienu tiesību normas

Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2007/46/EK (2007. gada 5. septembris), ar ko izveido sistēmu mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanai (turpmāk tekstā – “Pamatdirektīva”), 18. panta 1. punkts, 26. panta 1. punkts, 46. pants

Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 715/2007 (2007. gada 20. jūnijs) par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem (*Euro 5* un *Euro 6*)

un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai, 3. panta 10. punkts, 5. panta 2. punkts

Komisijas Regula (EK) Nr. 385/2009 (2009. gada 7. maijs), ar kuru aizstāj IX pielikumu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai 2007/46/EK, ar ko izveido sistēmu mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanai (Pamatdirektīva), pielikums

Atbilstošās valsts tiesību normas

Verordnung über die EG–Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge [Noteikumi par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību EK apstiprināšanu] (Transportlīdzekļu EK apstiprināšanas noteikumi, turpmāk tekstā – “EG–FGV”), 6. un 27. pants

Bürgerliches Gesetzbuch [Vācijas Civillikums] (turpmāk tekstā – “BGB”), 31. pants, 823. panta 2. punkts, 826. pants

Strafgesetzbuch [Kriminālkodekss] (turpmāk tekstā – “StGB”), 263. panta 1. punkts

Īss pamatlietas faktisko apstākļu un tiesvedības izklāsts

- 1 2010. gada 3. maijā prasītājs no automašīnu tirgotāja nopirka jaunu *Skoda* par cenu 31 127 EUR apmērā.
- 2 Vieglā automašīna ir aprīkota ar *EA–189* tipa dzinēju, ko bija piegādājusī atbildētāja. Sākotnējā dzinēja programmatūra reglamentētajā testa procedūrā palīdzēja optimizēt slāpekļa emisijas vērtības tādējādi, ka dzinējam ir izplūdes gāzu recirkulācijas sistēma ar diviem darbības režīmiem. 1. režīms ir slāpekļa optimizācijas režīms ar relatīvi augstu izplūdes gāzu recirkulācijas līmeni, 0. režīms ir daļiņu optimizācijas režīms ar mazāku izplūdes gāzu recirkulācijas līmeni. Dzinēja vadības ierīces programmatūra atpazīst, vai transportlīdzeklis atrodas parastajā ceļu satiksmē, vai tehniskajā testu stendā emisiju vērtību noteikšanai. Testa cikla, proti, testu stenda testa laikā, iebūvētā programmatūra attiecībā uz slāpekļa emisijām ieslēdz dzinēja programmas 1. režīmu, tādējādi šādi panākot zemāku slāpekļa oksīda vērtību un tiesību aktos noteikto izplūdes gāzu emisijas vērtību, kā arī *Euro 5* izplūdes gāzu emisiju standartā paredzēto slāpekļa oksīda emisijas robežvērtību ievērošanu. Tomēr reālos braukšanas apstākļos ceļu satiksmē transportlīdzeklis darbojas 0. režīmā. Emisijas vērtības, kas tādējādi rodas, neatbilst vērtībām, ko atbildētāja kā šī transportlīdzekļa ražotāja norādījusī atbilstības sertifikātā.

- 3 Pārveidošanas ierīces izstrāde un iebūvēšana, kā arī attiecīgi manipulēto dzinēju piegāde koncerna meitasuzņēmumiem notika ar atbildētājas ziņu un rīkojumu, taču katrā ziņā ar valdes atļauju, un notika ar mērķi samazināt savas izmaksas uz galalietotāju rēķina, ar lielajiem pārdošanas apjomiem maksimāli palielināt peļņu, kā arī attiecībā pret konkurējošiem transportlīdzekļu ražotājiem radīt konkurences priekšrocību. Tas, ka koncerna meitasuzņēmumi izmantos manipulētos dzinējus un pārdos vieglās automašīnas klientiem, bija ne tikai paredzams, bet gan drīzāk iesaistīto atbildētājas darbinieku darbību jēga un mērķis. Tam nepieciešamā neinformēto apstiprinātāju iestāžu un galapatērētāju maldināšana par šādas pārveidošanas ierīces esamību un valsts tiesību aktu, kas attiecas uz izplūdes gāzēm, faktiskā neievērošana, bija daļa no kopējā plāna.
- 4 Attiecīgi (no otras līguma puses kā atbildētājas instrumenta) maldinātais prasītājs iegādājās transportlīdzekli, lai piedalītos publiskajā ceļu satiksmē. Prasītājs to nebūtu iegādājies, ja būtu zinājis, ka būtiskās prasības reģistrācijai nav izpildītas un ka tāpēc pastāv risks, ka viņš transportlīdzekli šim nolūkam nevarēs (pastāvīgi) izmantot, jo būs jānoraksta. Kopš pirkuma veikšanas prasītājs transportlīdzekli lieto.

Pamatlietas pušu galvenie argumenti

- 5 Prasītājs pieprasa atbildētājai atmaksāt vieglās automašīnas pirkuma cenu. Viņš uzskata, ka no pirkuma cenas par viņa nobrauktajiem kilometriem neesot jāatskaita atlīdzība par lietošanu.
- 6 Atbildētāja norāda, ka tās izmantotā programmatūra esot pasākums, kas attiecas tikai uz dzinēja iekšējo darbību. Turklāt robežvērtībām faktiskos braukšanas apstākļos neesot nozīmes, jo likumdevējs esot lēmis paaugstināt robežvērtības laboratorijas apstākļos.

Īss lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu motīvu izklāsts

- 7 Iesniedzējtiesa izskata atbildētājas atbildību par neatļautu darbību saskaņā ar *BGB* 826. pantu.
- 8 Vispirms tā konstatē, ka strīdīgajā vieglajā automašīnā ir iebūvēta neatļauta pārveidošanas ierīce Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta un 3. panta 10. punkta izpratnē. Attiecīgais *Kraftfahrtbundesamt* [Federālā ceļu satiksmes biroja] lēmums ir galīgs un tam ir saistošs spēks civilprocesā.
- 9 Turklāt tas, ciktāl papildus pastāv arī *EG-FGV* 6. panta 1. punkta un 27. panta, kas balstīti uz Direktīvas 2007/46 18. panta 1. punktu un 26. panta 1. punktu, pārkāpums, ir atkarīgs no atbilstības sertifikāta deklaratīvā satura un nozīmīguma, par ko Vācijā pastāv pretrunas.

- 10 Viens uzskats ir, ka nozīmes nav tam, vai konkrētais transportlīdzeklis atbilst juridiskajām prasībām, bet ir tikai tam, ka sertifikātu izdod pareizais ražotājs un piesaista apstiprinātajam tipam, t.i., ka deklarācija atbilst noteiktām formālām prasībām, pat ja tā satura ziņā var būt nepareiza. Tāpēc aizliegtas pārveidošanas ierīces iebūvēšana neietekmējot atbilstības sertifikāta derīgumu.
- 11 Saskaņā ar pretējo uzskatu šāds sertifikāts vienlaikus ietver paziņojumu, ka transportlīdzeklis atbilst visiem attiecīgajiem, Savienībā spēkā esošajiem tiesību aktiem, kā rezultātā, gadījumā, ja pastāv neatļauta pārveidošanas ierīce, atbilstības sertifikāts ir nepareizs un tādējādi spēkā neesošs, un tāpēc pastāv nodošana ekspluatācijā bez derīga sertifikāta (*EG-FGV 27.* panta 1. punkta pārkāpums), kā arī ražotāja pienākuma izsniegt derīgu sertifikātu saskaņā ar *EG-FGV 6.* panta 1. punktu pārkāpums.
- 12 Iesniedzējtiesa no Regulas Nr. 385/2009 pielikumā formulētā mērķa, saskaņā ar kuru atbilstības sertifikāts “ir dokuments, ko transportlīdzekļa izgatavotājs izsniedz pircējam, lai apliecinātu, ka iegādātais transportlīdzeklis atbilst Eiropas Savienības tiesību aktiem, kas bija spēkā transportlīdzekļa ražošanas laikā” secina, ka formālā pieeja ir kļūdaina un atbilstības sertifikātam ir papildu deklaratīvs saturs, kā to pārstāvēja pretējais uzskats.
- 13 Iesniedzējtiesa uzskata, ka meitasuzņēmuma ražota transportlīdzekļa, kurā ir iebūvēts atbildētājas ražots dzinējs ar neatļautu pārveidošanas ierīci, nodošana ekspluatācijā, kas ir veikta, maldinot apstiprinātājas iestādes un galalietotājus, ir apzināta kaitēšana pretēji vispārpieņemtiem morāles principiem saskaņā ar *BGB 826.* pantu. Transportlīdzekļa ražotāja un automašīnu tirgotāja veikta maldināšana atbildētājai tiek pārņemta saskaņā ar netiešas līdzdalības principu. Nepietiekamas argumentācijas dēļ, nevar pieņemt koluzīvu sadarbību starp atbildētāju kā dzinēja piegādātāju un transportlīdzekļa ražotāju.
- 14 Iesniedzējtiesa pārbauda un apstiprina visus pārējos *BGB 826.* pantā paredzētos piemērošanas nosacījumus. Turpinot tā norāda, ka atbildība par neatļautu darbību saskaņā ar *BGB 826.* pantu attiecas tikai uz zaudējumiem, kas ietilpst pārkāptās prasības vai aizlieguma aizsardzības jomā, un ka tiesības uz atlīdzību ir tikai tam, kurš pretēji vispārpieņemtiem morāles principiem ir tieši aizskarts vai kurš pretēji vispārpieņemtiem morāles principiem cietis zaudējumus kā trešā persona, nevis tikai kā tieši cietušā netiešās sekas. Tas ir gadījums, kad ar tiesību normu vajadzētu panākt vismaz arī to, ka privātpersonas vai atsevišķas personu grupas tiek aizsargātas pret konkrētu tiesisku interešu pārkāpumu. Turklāt atbildība pastāv tikai par tām zaudējumu sekām, kas ietilpst riska jomā, kuru novēršanai tika pieņemta pārkāptā tiesību norma. Šajā ziņā būtu jāvērtē pārkāptās tiesību normas jēga un tvērums un jāprecizē, vai ar šo tiesību normu būtu jānovērš apgalvotais zaudējums.
- 15 Attiecībā uz jautājumu, vai atbildība tādā situācijā kā šī, no aizsargājošā mērķa viedokļa būtu jāprecizē, Vācijā pastāv atšķirīgas nostājas.

- 16 Ja šajā ziņā tieši nebalstās uz Regulas (EK) Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta pirmā teikuma vai *EG-FGV* 6. un 27. panta pārkāpumu, ko aizsākusi atbildētāja, bet darbību, kas ir pretēja vispārpieņemtiem morāles principiem, pamato vienīgi ar joprojām pastāvošo (it īpaši) galalietotāja maldināšanu, kas saistīta ar transportlīdzekļa nodošanu ekspluatācijā, precizēšana no aizsardzības viedokļa nav nepieciešama, jo, tas kurš ticis maldināts, ir jāaizsargā neierobežoti un tam ir jāatlīdzina visi zaudējumi, kas tam radušies no maldināšanas. Turpretim, ja būtisku nozīmi piešķir atbildētājas ierosinātajai nodošanai ekspluatācijā, izmantojot neatļautu pārveidošanas ierīci, lēmums ir būtiski atkarīgs no tā, vai iepriekš minētajiem noteikumiem ir trešo personu aizsargājoša iedarbība un gala lietotāja tāda transportlīdzekļa iegāde, kurā ir iebūvēta neatļauta pārveidošanas ierīce un/vai kas ir nodots ekspluatācijā bez derīga atbilstības sertifikāta, ietilpst riska jomā, kura novēršanai tika pieņemtas pārkāptās tiesību normas.
- 17 Iesniedzējtiesa uzskata, ka nedrīkst vērtēt izolēti. Tie ir nedalāmi viena notikuma un kopēja plāna aspekti. Pārmetuma par vispārpieņemtu morāles principu neievērošanu būtība šajā ziņā ir izplūdes gāzu emisijas standartu pārkāpums. Tādēļ atbildība saskaņā ar *BGB* 826. pantu var tikt pamatota tikai tad, ja izplūdes gāzu emisijas standartu mērķis bija ne tikai netieša attiecīgā galalietotāja aizsardzība, bet gan kuru tieši arī būtu bijis jāaizsargā no apgalvotā zaudējuma.
- 18 Tas, vai *EG-FGV* 6. pantam un 27. pantam vai Direktīvas 2007/46/EK 18. panta 1. punktam, 26. panta 1. punktam un/vai Regulas (EK) Nr. 715/2007 5. panta 2. punktam ir trešo personu aizsargājošs raksturs, t.i., tie ir paredzēti, lai tieši aizsargātu arī atsevišķos automašīnu pircējus to rīcības brīvībā un to īpašumā, un tāda transportlīdzekļa iegāde, kurā ir iebūvēta neatļauta pārveidošanas ierīce, ietilpst riska jomā, kura novēršanai tika pieņemtas pārkāptās tiesību normas, Vācijas judikatūrā līdz šim ir ļoti pretrunīgi vērtēts.
- 19 Tiek uzskatīts, ka iepriekš minētie noteikumi neesot uzskatāmi par aizsargājošām normām, jo to mērķis neesot aizsargāt transportlīdzekļa pircēja īpašumu, bet gan nodrošināt augsta līmeņa ceļu satiksmes drošību, veselības aizsardzību un vides aizsardzību un racionālu enerģijas izmantošanu.
- 20 Taču tiek norādīts, ka tas būtu nesvarīgi, ja pārkāptās tiesību normas mērķis gan galvenokārt būtu nodrošināt vispārējās intereses, ciktāl individuāla aizsardzība, par kādu esot uzskatāms šis gadījums, nav tikai refleksīvas sekas, bet gan attiecināms uz tiesību normas darbības jomu. Attiecībā uz ES tiesību normu jomu būtu jāņem vērā tas, ka Eiropas tiesību aktu efektīvas īstenošanas nolūkā zaudējumu atlīdzināšanas prasījumi būtu jāatzīst arī tur, kur pārkāptajām tiesību normām nav paredzēts individuālas aizsardzības mērķis. Turklāt individuāla aizsardzība izriet arī no jau minētā funkcionālā apraksta Regulas (EK) Nr. 385/2009 pielikumā.
- 21 Iesniedzējtiesai nav iespējams novērtēt, kāda interpretācija, it īpaši ņemot vērā Direktīvas 2007/46/EK 18. panta 1. punkta, 26. panta 1. punkta un 46. panta pietiekamu transponēšanu, ievērojot Eiropas tiesību aktu principus, un kas veikta

ņemot vērā Eiropas Savienības Pamattiesību hartu, ir pareiza. Šajā ziņā Tiesai tiek lūgts sniegt saistošu interpretāciju.

- 22 Attiecībā uz trešo prejudiciālo jautājumu iesniedzējtiesa norāda, ka gadījumā, ja tiek atbildēts uz 1., 1.a un/vai 2. jautājumu, prasītājam ir tiesības atjaunot situāciju, kādā viņš būtu bijis, ja viņš nebūtu noslēdzis līgumu par vieglo automašīnu. Viņš var pieprasīt atmaksāt pirkuma cenu par attiecīgu transportlīdzekļa un tā īpašumtiesību nodošanu.
- 23 Taču, kad prasītājs pēc pirkuma viņa iegādāto transportlīdzekli gadiem ilgi lietojis un turpina lietot, rodas nākamais lēmuma pieņemšanai būtiskais jautājums, vai viņam no ieguvumu sadales viedokļa ir pienākums uz atlīdzību par lietošanu.
- 24 Vācijas saistību tiesības ir balstītas uz ideju, ka pastāv tikai zaudējumu kompensēšana un cietušais zaudējuma dēļ nedrīkst iedzīvoties. Līdz ar to, cita starpā, notiek ieguvumu sadale. Saskaņā ar to, aprēķinot zaudējumu, ir jāņem vērā ieguvumi, ciktāl notikums, kas radījis atbildību, ir atbilstīgi radījis cēloņsakarīgus ieguvumus cietušajam un to atskaitīšana atbilst zaudējumu atlīdzināšanas pienākuma jēgai un mērķim, t.i., negodīgi neapgrūtina cietušo un netaisnīgi neatslogo zaudējuma nodarītāju.
- 25 Tas, vai, it īpaši gadījumā, ja pastāv atbildība saskaņā ar *BGB* 826. pantu, tādā situācijā kā šī, ir jāveic ieguvumu sadale, Vācijā ir strīdīgs jautājums.
- 26 Pret ieguvumu sadali tiek izvirzīta iebilde, ka pārmetums par prettiesisku pirkuma līguma noslēgšanu esot pretrunā ieguvuma no lietošanas atskaitīšanai, jo prasītājs transportlīdzekli neesot gribējis īrēt, bet gan iegādāties. Turklāt par krāpšanu atbildīgais ražotājs arī nedrīkstētu apstrīdēto pārdoto preču pievienotās vērtības radīšanu vēl īslaicīgi īstenot zaudējumu aprēķināšanas ceļā. Tas tādēļ, jo tas nozīmētu, ka atbildība tam tūri ekonomiski neradītu gandrīz nekādas izmaiņas. Arī Savienības tiesību efektīva īstenošana nepieļauj atlīdzību par lietošanu.
- 27 Pretēji tam tiek norādīts, ka ieguvumu sadale neesot netaisnīga, jo lietošana esot notikusi un tādējādi esot iegūta priekšrocība natūrā, un noraidījumam neesot kompensējošas iedarbības. Izmantotās lietošanas atskaitīšana neradot zaudējuma nodarītāja netaisnīgu atslogošanu. Tas neesot saistību tiesību uzdevums sodīt zaudējuma nodarītāja rīcību veidā, kas pārsniedz līguma faktisku atcelšanu. Lietošanas priekšrocība, ko izmantojis prasītājs, neesot tāda, kas saglabātos, ja nebūtu notikums, kas radījis kaitējumu. Tas tādēļ, ka arī gadījumā, ja nebūtu notikuma, kas radījis kaitējumu, prasītājs būtu vadījis transportlīdzekli un tādējādi būtu izmantojis no tā izrietošās lietošanas priekšrocības. Šajā jautājumā, atbildētāja rīcības dēļ, viņš neatradās sliktākā situācijā.
- 28 Iesniedzējtiesa sliecas veikt lietošanas atskaitīšanu, bet nevar izvērtēt, vai tas no Eiropas tiesību aktu viedokļa ir pilnīgi vai daļēji aizliegts.