

Byla C-666/23

Prašymo priimti prejudicinį sprendimą santrauka pagal Teisingumo Teismo procedūros reglamento 98 straipsnio 1 dalį

Gavimo data:

2023 m. lapkričio 9 d.

Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas:

Landgericht Ravensburg (Vokietija)

Nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą priėmimo data:

2023 m. spalio 27 d.

Ieškovai:

EL

CM

BT

JF

DS

Atsakovė:

Volkswagen AG

Pagrindinės bylos dalykas

Reglamentas (EB) Nr. 715/2007 – Dyzelinė transporto priemonė – Išmetamųjų dujų recirkuliacija – Temperatūrinis valdiklis – Hipotetinis patvirtinimas – Žalos atlyginimas – Apskaičiavimas

Prašymo priimti prejudicinį sprendimą dalykas ir teisinis pagrindas

Sąjungos teisės išaiškinimas, SESV 267 straipsnis

Prejudiciniai klausimai

1. Ar transporto priemonės pirkėjo teisė iš transporto priemonės gamintojo gauti žalos atlyginimą dėl aplaidaus – su draudžiamu valdikliu, kaip tai suprantama pagal Reglamento (EB) Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalį – transporto priemonės pateikimo rinkai gali būti paneigiama motyvu:
 - a) kad yra neišvengiama gamintojo klaida dėl draudžiamumo;
jei taip:
 - b) kad gamintojo klaida dėl draudžiamumo buvo neišvengiama, nes institucija, kompetentinga suteikti EB tipo patvirtinimą arba imtis paskesnių priemonių, faktiškai patvirtino įrengtą valdiklį;
jei taip:
 - c) kad gamintojo klaida dėl draudžiamumo buvo neišvengiama, nes institucija, kompetentinga suteikti EB tipo patvirtinimą arba imtis paskesnių priemonių, gavusi atitinkamą užklausa, būtų patvirtinusi teisinį gamintojo suvokimą apie Reglamento (EB) Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalį (hipotetinis patvirtinimas)?
2. Ar transporto priemonės gamintojas, pateikęs programinės įrangos naujinį, turi atlyginti žalą transporto priemonės savininkui, kai šis žalą patyrė dėl šiuo programinės įrangos naujiniu įdiegto draudžiamo valdiklio, kaip tai suprantama pagal Reglamento (EB) Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalį?
3. Ar su Sąjungos teise suderinama tai, kad, esant teisei iš transporto priemonės gamintojo gauti žalos atlyginimą dėl aplaidaus – su draudžiamu valdikliu, kaip tai suprantama pagal Reglamento (EB) Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalį – transporto priemonės pateikimo rinkai:
 - a) transporto priemonės pirkėjas, pareiškęs teisę į *mažą* žalos atlyginimą, turi sutikti, kad į žalos atlyginimo sumą būtų įskaitoma kompensacija už naudojimąsi transporto priemone, jeigu ji kartu su likutine verte viršija sumokėtą pirkimo kainą, atskaičius atitinkamą žalos atlyginimo sumą;
 - b) transporto priemonės pirkėjo teisė į *mažą* žalos atlyginimą apribota 15 % sumokėtos pirkimo kainos?

Nurodytos Sąjungos teisės nuostatos

2007 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 715/2007 dėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamųjų teršalų kiekį iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (Euro 5 ir Euro 6) ir dėl transporto priemonių remonto ir priežiūros informacijos prieigos (OL L 171, 2007, p. 1), visų pirma 5 straipsnio 2 dalis

Nurodytos nacionalinės teisės nuostatos

Bürgerliches Gesetzbuch (Civilinis kodeksas, toliau – BGB), visų pirma 276, 823 ir 826 straipsniai

Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (arba *EG-Fahrzeugenehmigungsverordnung*) (Nutarimas dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei šių transporto priemonių sistemų, konstrukcinių dalių ir atskirų techninių įtaisų EB patvirtinimo; toliau – EG-FGV), visų pirma 6 ir 27 straipsniai

Glaustas faktinių aplinkybių ir proceso pagrindinėje byloje aprašymas

- 1 Prašymas priimti prejudicinį sprendimą pateiktas dėl penkių skirtingų atvejų, kurių faktinės aplinkybės nėra identiškos, bet skiriasi tik niuansais.
- 2 Pirmasis procesas: transporto priemonę *VW T6 Multivan Comfortline 2.0 TDI* atsakovė rinkai pateikė su EA288 tipo dyzeliniu varikliu. Transporto priemonėje išmetamųjų dujų recirkuliacija mažinama priklausomai nuo žemėjančios lauko temperatūros, kai ji nepatenka į temperatūrinio valdiklio veikimo diapazoną. Dėl to, kai transporto priemonė eksploatuojama esant temperatūrai, kuri nepatenka į temperatūrinio valdiklio veikimo diapazoną, išmetama daugiau NOx (azoto oksido). Ieškovas automobilį iš atsakovės nusipirko už 45 944,39 EUR. Jis sumokėjo 15 000 EUR avansą, o likusią sumą finansavo kreditu. Vėliau ieškovas automobilį pardavė.
- 3 Ieškovas laikosi nuomonės, kad žala jam buvo padaryta tyčia ir pažeidžiant papročius. Jis tvirtina, kad temperatūrinis valdiklis yra draudžiamas valdiklis ir kad išmetamųjų dujų recirkuliacija pradeda mažinti esant +20 °C temperatūrai. Ieškovas reikalauja sumokėti 8 709,30 EUR (iš 45 944,39 EUR pirkimo kainos atskaičius 10 245,60 EUR dydžio kompensaciją už naudojimąsi transporto priemone už nuvažiuotus 66 900 km ir 31 000 EUR pardavimo pajamas ir priskaičius 4 010,51 EUR finansavimo išlaidas), o jei šis reikalavimas būtų netenkinamas – sumokėti 6 891,66 EUR (t. y. 15 % pirkimo kainos).
- 4 Atsakovė prašo atmesti ieškinį. Dėl sutartinių reikalavimų ji reiškia senatimi grindžiamą prieštaravimą. Dėl temperatūrinio valdiklio atsakovė tvirtina, kad

išmetamųjų dujų recirkuliacija pradedama laipsniškai mažinti pasiekus maždaug +12 °C aplinkos temperatūrą. Atsakovė laikosi nuomonės, kad temperatūrinis valdiklis yra leidžiamas, nes jis yra būtinas saugiai transporto priemonės eksploatacijai. Atsakovė dėl viso pikto teikia neišvengiamos klaidos dėl draudžiamumo argumentą ir šiuo atžvilgiu remiasi hipotetiniu *Kraftfahrtbundesamt* (Federalinė motorinių transporto priemonių tarnyba) patvirtinimu.

- 5 Antrasis procesas: transporto priemonė *VW T6 Multivan 2.0 TDI* rinkai buvo pateikta su atsakovės pagamintu EA288 tipo dyzeliniu varikliu. Ieškovas transporto priemonę nusipirko už 49 950 EUR, jos rida tuo metu buvo 9 350 km. Neginčijama, kad ieškovui perkant transporto priemonę, joje buvo bandymo stendo atpažinimo sistema, bet 2017 m. spalio 10 d., įdiegus programinės įrangos naujinį, ji buvo pašalinta. Taip pat neginčijama, kad transporto priemonėje buvo (ir tebėra) temperatūrinis valdiklis. Dėl jo, kai transporto priemonė eksploatuojama esant temperatūrai, kuri nepatenka į temperatūrinio valdiklio veikimo diapazoną, išmetama daugiau NOx.
- 6 Ieškovas laikosi nuomonės, jog dėl to, kad transporto priemonėje buvo draudžiami valdikliai, žala jam buvo padaryta tyčia ir pažeidžiant papročius. Jis reikalauja sumokėti 8 938 EUR (t. y. 20 % bendrosios (bruto) pirkimo kainos), o jei šis reikalavimas būtų netenkinamas – sumokėti žalos atlyginimo sumą, kurią nustatytų teismas naudodamasis diskrecija, bet ne mažesnę kaip 6 703,50 EUR (t. y. 15 % pirkimo kainos).
- 7 Atsakovė pripažįsta, kad iš pradžių įrengtą bandymo stendo atpažinimo sistemą programinę įrangą naudojo tam, kad tuo metu, kai nevyksta naujasis Europos važiavimo ciklas (NEDC), pasiekus 200 °C darbinę temperatūrą išmetamųjų dujų recirkuliacijos dalis būtų pradedama mažinti. Vis dėlto, pasiekus šią darbinę temperatūrą, SKR (selektyvioji katalizinė redukcija) sistema pradeda smarkiai mažinti NOx, taigi ribinės vertės vis tiek išlaikomos. Dėl temperatūrinio valdiklio atsakovė tvirtina, kad išmetamųjų dujų recirkuliacija mažinama esant žemesnei nei „maždaug +12 °C“ aplinkos temperatūrai. Atsakovė laikosi nuomonės, kad temperatūrinis valdiklis yra leidžiamas, nes jis yra būtinas saugiai transporto priemonės eksploatacijai. Atsakovė dėl viso pikto teikia neišvengiamos klaidos dėl draudžiamumo argumentą ir šiuo atžvilgiu remiasi hipotetiniu *Kraftfahrtbundesamt* patvirtinimu.
- 8 Trečiasis procesas: trečiojo proceso faktinės aplinkybės iš esmės yra tokios pat kaip antrojo.
- 9 Ketvirtasis procesas: transporto priemonė *VW Golf 2.0 TDI* rinkai buvo pateikta su atsakovės pagamintu EA288 tipo dyzeliniu varikliu. Neginčijama, kad transporto priemonėje yra bandymo stendo atpažinimo sistema. Ieškovė transporto priemonę nusipirko už 10 000 EUR, jos rida tuo metu buvo 107 000 km.

- 10 Ieškovė laikosi nuomonės, kad atsakovė žalą jai padarė tyčia ir pažeisdama papročius. Jos manymu, bandymo stendo atpažinimo sistemos veikimo būdas yra draudžiamas, be to, transporto priemonėje įrengtas draudžiamas temperatūrinis valdiklis. Ieškovė reikalauja sumokėti 9 258,60 EUR (iš 10 000 EUR pirkimo kainos atskaičius 741,40 EUR dydžio kompensaciją už naudojimąsi transporto priemone už ieškinio pareiškimo metu nuvažiuotus 14 309 km) mainais už transporto priemonės grąžinimą ir nuosavybės perdavimą, o jei šis reikalavimas būtų netenkinamas – sumokėti 1 500 EUR (t. y. 15 % pirkimo kainos) žalos atlyginimo sumą.
- 11 Atsakovė prašo atmesti ieškinį. Ji pripažįsta, kad bandymo stendo atpažinimo sistemą programinė įranga naudoja tam, kad katalizatorius su NOx saugykla būtų visiškai regeneruotas prieš bandomąjį važiavimą ir regeneruojamas tiksliai nustatytais momentais per naująjį Europos važiavimo ciklą. Be to, katalizatoriaus su NOx saugykla temperatūra per naująjį Europos važiavimo ciklą padidinama prieš pat jo pirmą regeneraciją. Vis dėlto visa tai, atsakovės teigimu, išmetamam NOx kiekiui neturi išmatuojamos įtakos. Net jei nesant tokių funkcijų išmetamas NOx kiekis padidėtų, ribinės vertės nebūtų viršijamos. Atsakovė laikosi nuomonės, kad temperatūrinis valdiklis yra leidžiamas. Ji tvirtina, kad dėl labai pažangios išmetamųjų dujų recirkuliacijos sistemos temperatūros diapazone nuo –24 iki +70 °C išmetamųjų dujų recirkuliacija vyksta 100 %. Atsakovė dėl viso pikto teikia neišvengiamos klaidos dėl draudžiamumo argumentą ir šiuo atžvilgiu remiasi hipotetiniu *Kraftfahrtbundesamt* patvirtinimu.
- 12 Penktasis procesas: transporto priemonė *VW Sharan 2.0 TDI* rinkai buvo pateikta su atsakovės pagamintu EA189 tipo dyzeliniu varikliu. Variklyje buvo įrengtas draudžiamas valdiklis (bandymo stendo atpažinimo sistema su „perjungimo logika“). 2015 m. spalio 14 ir 15 d. nurodymais *Kraftfahrtbundesamt* nurodė atsakovei jos rinkai pateiktose transporto priemonėse pašalinti šį draudžiamą valdiklį. Ieškovas transporto priemonę nusipirko už 32 000 EUR, jos rida tuo metu buvo 14 915 km. 2017 m. kovo 7 d. transporto priemonėje buvo įdiegtas atsakovės sukurtas programinės įrangos naujinys, kurį *Kraftfahrtbundesamt* leido naudoti. Šiuo naujiniu transporto priemonėje buvo įdiegtas temperatūrinis valdiklis. Dėl jo, kai transporto priemonė eksploatuojama esant temperatūrai, kuri nepatenka į temperatūrinio valdiklio veikimo diapazoną, išmetama daugiau NOx.
- 13 Ieškovas laikosi nuomonės, kad atsakovė žalą jam padarė tyčia ir pažeisdama papročius. Ieškovas reikalauja sumokėti žalos atlyginimo sumą, kurią nustatytų teismas naudodamasis diskrecija, bet ne mažesnę kaip 4 800 EUR (t. y. 15 % pirkimo kainos), ir prašo teismo konstatuoti, kad atsakovė turi atlyginti žalą, kurią jis patyrė dėl to, kad transporto priemonėje buvo įrengtas temperatūra valdomas valdiklis.
- 14 Atsakovė prašo atmesti ieškinį. Ji dėl viso pikto reiškia senatimi grindžiamą prieštaravimą. Dėl temperatūrinio valdiklio atsakovė tvirtina, kad išmetamųjų dujų recirkuliacija mažinama tik esant žemesnei kaip +10 °C temperatūrai. Jos teigimu, tai yra būtina saugiai transporto priemonės eksploatacijai. Atsakovė taip pat

nurodo, jog 2022 m. liepos 14 d. Teisingumo Teismo sprendime *GSMB Invest* (C-128/20, EU:C:2022:570) dėl jos transporto priemonių su identišku temperatūriniu valdikliu (atlikus EA189 tipo variklio valdymo sistemos naujinimą) buvo preziumuojama, kad temperatūrinio valdiklio temperatūros diapazonas yra nuo +15 iki +33 °C „lauko temperatūros“. Vis dėlto, atsakovės manymu, tokia prezumpcija buvo padaryta remiantis prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusių teismų konstatuotomis faktinėmis aplinkybėmis, ir į kurias buvo privaloma atsižvelgti, bet kurios neatitiko tikrųjų aplinkybių. Atsakovė dėl viso pikto teikia neišvengiamos klaidos dėl draudžiamumo argumentą ir šiuo atžvilgiu remiasi hipotetiniu *Kraftfahrtbundesamt* patvirtinimu.

Glaustas prašymo priimti prejudicinį sprendimą pagrindimas

- 15 Įžanginės pastabos: kiek tai susiję su pirmuoju, antruoju ir trečiuoju procesais, pažymėtina, kad perkant transporto priemonę draudžiamas valdiklis, kaip jis suprantamas pagal Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalį, joje greičiausiai buvo. Kiek tai susiję su penktuoju procesu, draudžiamas valdiklis buvo įdiegtas naujiniu. Ketvirtajame procese rimtas požymis, kad draudžiamas valdiklis buvo, yra bandymo stendo atpažinimo sistema.
- 16 Kiek tai susiję su pirmuoju, antruoju, trečiuoju ir penktuoju procesais, pažymėtina, kad išmetamųjų dujų recirkuliacija pradedama mažinti vėliausiai tuomet, kai aplinkos temperatūra būna +10 °C, todėl, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusių teismo manymu, tai reiškia, kad yra draudžiamas temperatūrinis valdiklis, kuris nėra leidžiamas net išimties tvarka pagal Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies a punktą.
- 17 Be to, pirmajame, antrajame ir trečiajame procesuose, tikėtina, netenkinamas ir Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies antro sakinio a punkte nustatytas dar vienas kriterijus, kad valdiklis negali veikti beveik ištikus metus, nes minėtuose trijuose procesuose išmetamųjų dujų recirkuliacija transporto priemonėse pradedama mažinti vėliausiai tuomet, kai aplinkos temperatūra būna maždaug +12 °C. O metinė vidutinė temperatūra Vokietijoje yra žemesnė nei maždaug +12 °C.
- 18 Ketvirtajame procese nesutariama, ar dėl temperatūrinio valdiklio ir (arba) bandymo stendo atpažinimo sistemos padidėja išmetamųjų teršalų kiekis įprastomis važiavimo sąlygomis. Taigi šiame procese negalima konstatuoti, kad naudojamas draudžiamas valdiklis, kaip jis suprantamas pagal Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktą ir 5 straipsnio 2 dalies pirmą sakinį, nors bandymo stendo atpažinimo sistema yra rimtas požymis, kad taip yra.
- 19 Teisei į žalos atlyginimą pagal BGB 826 straipsnį reikia, kad žalą padaręs asmuo būtų veikęs tyčia ir objektyviai pažeisdamas papročius. Pirmiau apibūdintais atvejais taip, atrodo, nėra.

- 20 Vis dėlto pirmiau apibūdintais atvejais gali egzistuoti transporto priemonių pirkėjų teisė į žalos atlyginimą pagal BGB 823 straipsnio 2 dalį. Remiantis naujausia BGH (*Bundesgerichtshof* (Aukščiausiasis Federalinis Teismas)) jurisprudencija, BGB 823 straipsnio 2 dalimi, siejama su EG-FGV 6 straipsnio 1 dalimi ir 27 straipsnio 1 dalimi, ginamas transporto priemonės pirkėjo interesas nepatirti nuostolių dėl to, kad gamintojas pažeidė Sąjungos išmetamųjų dujų srities teisės aktus.
- 21 Kiek tai susiję su pirmuoju, antruoju, trečiuoju ir penktuoju procesais, pažymėtina, kad atsakovė pažeidė Sąjungos išmetamųjų dujų srities teisės aktus tuo, kad naudojo draudžiamą temperatūrinį valdiklį, o ketvirtajame procese rimtas požymis, kad taip buvo, yra bandymo stendo atpažinimo sistema.
- 22 Teisės į žalos atlyginimą atsiradimo sąlyga taip pat yra tai, kad transporto priemonės gamintojas tiek, kiek tai susiję su valdikliu, turi būti elgęsis bent jau aplaidžiai. Preziumuojama transporto priemonės gamintojo kaltė. Visgi gamintojas gali įrodyti savo nekaltumą nurodydamas ir įrodydamas aplinkybes, dėl kurių jo veiksmai išimties tvarka neatrodo aplaidūs. Visų pirma, remiantis BGH jurisprudencija, gamintojas gali remtis neišvengiamos klaidos dėl draudžiamumo argumentu – tam jis turi konkrečiai nurodyti ir įrodyti klaidą dėl draudžiamumo, kaip tokią, ir jos neišvengiamumą. Su šia tema susijęs pirmasis prejudicinis klausimas.
- 23 Penktajame procese yra suėjusi teisės į žalos atlyginimą dėl valdiklio (bandymo stendo atpažinimo sistemos su „perjungimo logika“) naudojimo transporto priemonėje jos pateikimo rinkai ir įsigijimo metu senatis. Vis dėlto transporto priemonėje, įdiegus atsakovės sukurtą naujinį, o su juo – temperatūrinį valdiklį, yra naujas draudžiamas valdiklis. Neaišku, ar transporto priemonės savininkas turi teisę į žalos atlyginimą iš gamintojo, jeigu žalą patyrė dėl naujiniu įdiegto valdiklio. Tai yra antrojo prejudicinio klausimo dalykas.
- 24 Remiantis BGH jurisprudencija, teisė į žalos atlyginimą pagal BGB 823 straipsnio 2 dalį, siejamą su EG-FGV 6 straipsnio 1 dalimi ir 27 straipsnio 1 dalimi, reiškia vadinamąjį *mažą* žalos atlyginimą, t. y. pinigų sumos sumokėjimą. Reikalauti grąžinti už transporto priemonę sumokėtą sumą mainais už transporto priemonės grąžinimą ir nuosavybės perdavimą (vadinamasis *didelis* žalos atlyginimas) negalima. Be to, BGH nurodo, kad į žalos atlyginimo sumą turi būti įskaitoma kompensacija už naudojimąsi transporto priemone, jeigu ji kartu su likutine transporto priemonės verte viršija sumokėtą pirkimo kainą, atskaičius žalos atlyginimo sumą. Dėl šių problemų pateiktas trečiasis prejudicinis klausimas.
- 25 Toliau pateikti argumentai dėl kiekvieno prejudicinio klausimo atskirai. Dėl pirmojo klausimo: atsakomybė remiantis klaida dėl draudžiamumo netaikoma tik retais išimtiniais atvejais. Nežinojimas neatleidžia nuo atsakomybės. Net ir klaidinga prognozė dėl to, ką teismas potencialiame civilinės atsakomybės procese vertins kaip aplaidumą, nepagrindžia klaidos dėl draudžiamumo, kuria remiantis būtų galima įrodyti nekaltumą. Žalą padaręs asmuo visuomet turi tikėtis, kad

teismas atsargumo priemonės, kurių jis ėmėsi, įvertins kaip nepakankamas. Neišvengiama klaida dėl draudžiamumo yra tik tuomet, kai nuovokus žmogus negalėjo tikėtis, kad ateityje teismas jo veiksmus galėtų įvertinti kaip pareigos neįvykdymą.

- 26 Remiantis BGH jurisprudencija, konkrečiai su valdikliu susijusi transporto priemonės gamintojo klaida laikytina neišvengiama, kai gamintojo naudojamam draudžiamam valdikliui faktiškai suteiktas EB tipo patvirtinimas, atsižvelgiant į visas su tuo valdikliu susijusias pagal Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalį lemiamą reikšmę turinčias aplinkybes. Klaida laikytina neišvengiama ir tuomet, kai aišku, kad institucija, kompetentinga suteikti EB tipo patvirtinimą arba imtis paskesnių priemonių (Vokietijoje – *Kraftfahrtbundesamt*), gavusi hipotetinę užklausa, būtų patvirtinusi klaidingą teisinį gamintojo suvokimą apie tai, ar jo naudojamas valdiklis yra draudžiamas, taigi – hipotetinio patvirtinimo atveju.
- 27 Abejotina, kad tokia nacionalinė jurisprudencija suderinama su Sąjungos teise, nes valdiklių draudimas nustatytas Sąjungos teisėje. Transporto priemonės pirkėjo teisė gauti tinkamą žalos atlyginimą dėl to, kad jis įsigijo transporto priemonę su draudžiamu valdikliu, taip pat įtvirtinta Sąjungos teisėje (2023 m. kovo 21 d. Sprendimo *Mercedes-Benz Group (Transporto priemonių su valdikliais gamintojų atsakomybė)*, C-100/21, EU:C:2023:229, 91 punktas). Valstybės narės nustato tik tokio žalos atlyginimo pirkėjams tvarką.
- 28 Taigi kyla klausimas, kokie reikalavimai Sąjungos teisėje nustatyti dėl subjektyvių sąlygų, kuriomis transporto priemonės pirkėjas turi teisę iš gamintojo gauti žalos atlyginimą dėl Direktyvos 2007/46 18 straipsnio 1 dalies, 26 straipsnio 1 dalies ir 46 straipsnio ir Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies pažeidimo.
- 29 Pirmiausia abejotina, ar šioje transporto priemonės gamintojo deliktinės atsakomybės srityje kaltė apskritai yra svarbi (pirmojo prejudicinio klausimo a dalis). Teisingumo Teismas jau yra pateikęs nuomonę dėl kaltės būtinumo esant deliktinei atsakomybei įvairiose Sąjungos teisės srityse (žr. 1990 m. lapkričio 8 d. Sprendimo *Dekker*, C-177/88, EU:C:1990:383, 22–25 punktus, 2010 m. rugšėjo 30 d. Sprendimo *Strabag ir kt.*, C-314/09, EU:C:2010:567, 39 ir paskesnius punktus, 2010 m. gruodžio 9 d. Sprendimo *Combinatie Spijker Infrabouw-De Jonge Konstruktie ir kt.*, C-568/08, EU:C:2010:751, 86 ir 87 punktus ir 2013 m. birželio 18 d. Sprendimo *Schenker & Co. ir kt.*, C-681/11, EU:C:2013:404, 35 punktą).
- 30 Pirmiau apibūdintuose procesuose kalbama tik apie transporto priemonės gamintojo civilinę atsakomybę, todėl yra daug požymių, kad kaltė nėra svarbi. Jei atsirasti teisei iš transporto priemonės gamintojo gauti žalos atlyginimą dėl Direktyvos 2007/46 18 straipsnio 1 dalies, 26 straipsnio 1 dalies ir 46 straipsnio ir Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies pažeidimo reikėtų kaltės, turėtų būti atsakyta į klausimą, ar klaidos dėl draudžiamumo neišvengiamumas gali būti kildinamas iš institucijos, kompetentingos suteikti EB tipo patvirtinimą arba imtis paskesnių priemonių, suteiktos informacijos arba patvirtinimo (pirmojo

prejudicinio klausimo b dalis). Jei šiuo atžvilgiu būtų taikomi 2013 m. birželio 18 d. Sprendime *Schenker & Co. ir kt.*, C-681/11, EU:C:2013:404, nustatyti kriterijai, institucijos, kompetingos suteikti EB tipo patvirtinimą arba imtis paskesnių priemonių, suteikta informacija arba patvirtinimas būtų nesvarbūs. Gamintojas turėtų tikėtis, kad Teisingumo Teismas valdiklio leistinumą pagal Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalį teisiškai vertins kitaip nei kompetentinga institucija.

- 31 Net jei institucijos, kompetingos suteikti EB tipo patvirtinimą arba imtis paskesnių priemonių, suteiktas patvirtinimas pagrįstų transporto priemonės gamintojo lūkestį, kad institucija nesiims priemonių prieš jį, neaišku, ar gamintojas gali remtis šiuo lūkesčiu ir santykiuose su transporto priemonių pirkėjais. Tai, kad gamintojas santykiuose su pirkėju remtis teisėtu lūkesčiu negali, rodo ir veiksmingumo principas. Kitaip gamintojui nebūtų taikomos sankcijos už Sąjungos teisės pažeidimą, jeigu jis padarytas dėl klaidingo kompetingos institucijos vertinimo. Tai prieštarautų nurodymui, kad sankcijos už direktyvos nuostatų nesilaikymą turi būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasomosios (2023 m. kovo 21 d. Sprendimo *Mercedes-Benz Group (Transporto priemonių su valdikliais gamintojų atsakomybė)*, C-100/21, EU:C:2023:229, 85 ir 88 punktai).
- 32 Jei institucijos, kompetingos suteikti EB tipo patvirtinimą arba imtis paskesnių priemonių, suteiktas patvirtinimas arba informacija pagrįstų automobilių gamintojo teisėtą lūkestį, kad jis elgiasi teisėtai, kyla klausimas, ar tokį poveikį turi ir hipotetinis patvirtinimas (pirmojo prejudicinio klausimo c dalis). Byloje *Schenker* Teisingumo Teismas nusprendė, kad niekas negali remtis teisėtu lūkesčių principu, jei kompetentinga administracija nepateikė aiškaus užtikrinimo (2013 m. birželio 18 d. Sprendimo *Schenker & Co. ir kt.*, C-681/11, EU:C:2013:404, 41 punktas). Be to, generalinė advokatė J. Kokott toje byloje kaip būtiną teisėto lūkesčio pripažinimo sąlygą, be kita ko, nurodė tai, kad institucijos ar teismo sprendimas turi būti priimtas konkrečiai dėl tų fakto ir teisės klausimų, dėl kurių suinteresuota įmonė remiasi kaltės neužtraukiančia klaida dėl draudžiamumo, ir kad remtis galima tik tais institucijos ar teismo teiginiais, kurie aiškiai išsakyti atitinkamame sprendime, bet ne išvadomis, kurias jame galima išžvelgti geriausiu atveju netiesiogiai (generalinės advokatės J. Kokott išvados byloje *Schenker ir kt.*, C-681/11, EU:C:2013:126, 91 punktas). Hipotetinio patvirtinimo arba hipotetinio informacijos suteikimo atveju, t. y. jei būtų gauta atitinkama užklausa, ši sąlyga nebūtų tenkinama, nes tokiu atveju kaip tik nebūtų aiškaus ir tikslaus institucijos užtikrinimo dėl konkrečių faktinių aplinkybių.
- 33 Tai, kad nereikia atsižvelgti į hipotetinį patvirtinimą, rodo ir veiksmingumo principas. Jei valstybė narė leistų transporto priemonių gamintojams tokiu būdu remtis neišvengiamos klaidos dėl draudžiamumo argumentu, atitinkami nukentėjęs žalos atlyginimo negautų. Žalos atlyginimo sumų tinkamumas ir atgrasomasis sankcijų už pažeidimus poveikis – Teisingumo Teismas tai laiko būtina – būtų neužtikrinami.

- 34 Pirmojo prejudicinio klausimo a–c dalys yra reikšmingos priimant sprendimą visose bylose, dėl kurių prašoma priimti prejudicinį sprendimą. Jei į vieną iš jų būtų atsakyta neigiamai, hipotetinis *Kraftfahrtbundesamt* patvirtinimas nagrinėjamos transporto priemonės pirkėjo teisėms gauti iš gamintojo žalos atlyginimą pagal civilinę teisę būtų nesvarbus.
- 35 Dėl antrojo klausimo: jis susijęs tik su penktuoju procesu. Jei į šį klausimą būtų atsakyta teigiamai, ieškovas iš esmės galėtų reikalauti žalos atlyginimo.
- 36 Neaišku, ar transporto priemonės gamintojas, pateikęs programinės įrangos naujinį su draudžiamu valdikliu pagal Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalį, turi atlyginti žalą transporto priemonės savininkui, jeigu šis žalą patyrė dėl naujiniu įdiegto draudžiamo valdiklio.
- 37 Nacionalinėje teisėje šiuo atžvilgiu paneigiamas teisės akto, kuriuo saugoma trečioji šalis, pažeidimas, nes jis pasireiškia tuo, kad transporto priemonės gamintojas pateikė klaidingą atitikties liudijimą. Visgi, kalbant apie naujinį, joks naujas atitikties liudijimas nebuvo pateiktas. Todėl naujinys nėra tinkamas pagrindas nustatant transporto priemonės gamintojo atsakomybę už žalą pagal BGB 823 straipsnio 2 dalį, siejamą su EG-FGV 6 straipsnio 1 dalimi ir 27 straipsnio 1 dalimi. Taip pat teikiamas argumentas, kad atsakomybę pagrindžianti žala atsiranda sudarant nepageidaujamą pirkimo–pardavimo sutartį. Vėliau įgyvendintos priemonės, kaip antai naujinimas, nebegalėjo būti sprendimo pirkti priežastis.
- 38 Vis dėlto pagal Sąjungos teisę galėtų būti reikalaujama, kad transporto priemonės savininkas tokiu atveju turėtų teisę į žalos atlyginimą. Tai rodo argumentas, kad gamintojas pateikdamas ir įdiegdamas naujinį sukuria neteisėtą padėtį, prieštaraujančią atitikties liudijimui. Lygiai taip, kaip pateikus rinkai transporto priemonę su draudžiamu valdikliu, įdiegus naujinį su draudžiamu valdikliu kyla grėsmė, kad kompetentinga institucija uždraus eksploatuoti tą transporto priemonę. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo manymu, atsakomybę pagrindžiantis gamintojo elgesys, kuriuo jis gali būti kaltinamas, yra tai, kad jis pateikė ir įdiegė draudžiamą temperatūrinį valdiklį. Lemiamą reikšmę turintis pagrindas nustatant transporto priemonės gamintojo atsakomybę yra būtent ši aplinkybė, o ne klaidingo atitikties liudijimo išdavimas ar paskesnis sprendimas pirkti. Tai, kad atitikties liudijimas yra neteisingas, tėra neišvengiama draudžiamo valdiklio įdiegimo pasekmė, o dar viena galima to pasekmė yra pirkėjo sprendimas pirkti pasitikint tuo, kad atitikties liudijimas yra teisingas.
- 39 Negali būti svarbu tai, kad dėl naujinio nebuvo išduotas naujas atitikties liudijimas. Remiantis EG-FGV 3 straipsnio 6 dalimi, siejama su Direktyvos 2007/46 3 straipsnio 36 punktu, atitikties liudijimu gamintojas pažymi, kad pagal direktyvą patvirtintų tipų serijoms priklausanti transporto priemonė jos gamybos metu atitiko visus norminius aktus. Atitikties liudijimas galioja per visą transporto priemonės eksploatacijos laikotarpį. Jei gamintojas vėliau neleistinai

pakeičia transporto priemonės būklę, šis liudijimas neišvengiamai tampa neteisingas.

- 40 Dėl trečiojo klausimo: BGH paneigė, kad žalos tik dėl aplaidumo atveju pirkėjas turi teisę iš gamintojo atsiimti už transporto priemonę sumokėtą sumą mainais už jos sugražinimą (vadinamasis *didelis* žalos atlyginimas), nes ekonominė pirkėjo apsisprendimo teisė ginama tik papročius pažeidžiančio, bet ne aplaidaus žalos padarymo atveju. BGH pagal Sąjungos teisę ginamu pirkėjo interesu laiko tai, kad, skaičiuojant pagal turtinės padėties prieš žalą sukėlusį įvykį ir po jo palyginimo metodą, pirkėjas neturi patirti nuostolių, ir pripažįsta tik pirkėjo teisę į vadinamąjį *mažą* žalos atlyginimą pagal BGB 823 straipsnio 2 dalį, siejamą su EG-FGV 6 straipsnio 1 dalimi ir 27 straipsnio 1 dalimi, t. y. tik piniginių reikalavimą.
- 41 BGH nurodė, kad faktines bylos aplinkybes nagrinėjantis teismas žalą, kurią sudaro turtinės padėties prieš žalą sukėlusį įvykį ir po jo skirtumas, dydį turi įvertinti atsižvelgdamas į visas aplinkybes savo nuožiūra. Turi būti atkreipiamas dėmesys į tai, kad įvertinta žala dėl Sąjungos teisėje įtvirtinto veiksmingumo principo negali būti mažesnė kaip 5 % sumokėtos pirkimo kainos, o dėl proporcingumo principo – didesnė kaip 15 % sumokėtos pirkimo kainos. Į žalą atlyginimo sumą kaip žalą mažinantys veiksniai turi būti įskaitoma kompensacija už naudojamąsi transporto priemonę ir transporto priemonės likutinė vertė, jeigu jos viršija sudarant pirkimo–pardavimo sutartį buvusią transporto priemonės vertę (sumokėta pirkimo kaina atskaičius žalą atlyginimo sumą). BGH nuomone, atsižvelgiant į veiksmingų ir atgrasomųjų sankcijų reikalavimą, tai yra suderinama su Sąjungos teise.
- 42 Vis dėlto abejotina, kad kompensacijos už naudojamąsi transporto priemonę įskaitymas į žalą atlyginimo sumą atitinka Sąjungos teisę. Jei, kaip nurodė BGH, nukentėjęs pirkėjas turėtų sutikti, kad į teisę į mažą žalą atlyginimą būtų įskaitoma kompensacija už naudojamąsi transporto priemonę, jis, priklausomai nuo naudojimosi transporto priemonę intensyvumo, gautų mažesnę žalą atlyginimą. Tam nematyti jokio objektyvaus pagrindo. Pirkėjas nepraturtėja, kai naudojami nuosava transporto priemonę. Todėl atrodo savavališka mažinti žalą priklausomai nuo naudojimosi ja intensyvumo.
- 43 Pagal Sąjungos teisę pirkėjas turi sutikti, kad, kai jis reiškia teisę į vadinamąjį didelį žalą atlyginimą, t. y. teisę susigrąžinti už transporto priemonę sumokėtą sumą mainais už transporto priemonės grąžinimą, būtų atsižvelgiama į nuvažiuotus kilometrus. Generalinio advokato A. Rantos nuomone, tokiomis aplinkybėmis būtina kompensaciją už naudojamąsi transporto priemonę įskaityti į grąžintiną už transporto priemonę sumokėtą sumą, nes Direktyva 2007/46 užtikrinamų teisių apsauga negali nulemti nepagrįsto praturtėjimo (generalinio advokato A. Rantos išvados byloje *Mercedes-Benz Group (Transporto priemonių su valdikliais gamintojų atsakomybė)*, C-100/21, EU:C:2023:229, 61 ir 62 punktai).

- 44 Visgi, laikantis pirmiau apibūdintos nuomonės, tai negali būti taikoma, kai pirkėjas reiškia teisę tik į mažą žalos atlyginimą. Taip yra dėl to, kad transporto priemonė tokiu atveju lieka jo nuosavybė. Transporto priemone pirkėjas naudojami savo sąskaita, jos vertė mažėja. Pirkėjas jokia būdu nepraturtėja, kai naudojami transporto priemone. Į mažą žalos atlyginimą įskaičius kompensaciją už naudojimąsi transporto priemone, tikriausiai būtų gaunami netinkami rezultatai, taigi taip būtų pažeidžiamas veiksmingumo principas. Generalinis advokatas A. Rantos pabrėžia, kad dėl įskaitymo negali atsitikti taip, kad pirkėjas galiausiai negautų jokio atlyginimo už patirtą žalą (jo išvados 62 punktas). O taikant BGH nurodytą įskaitymo metodą būtent taip ir atsitiktų, jei pirkėjas savo transporto priemone iki teismo sprendimo momento naudojami intensyviai.
- 45 Be to, bendras žalos, kurią sudaro turinės padėties prieš žalą sukėlusį įvykį ir po jo skirtumas, apribojimas iki 15 % pirkimo kainos sumos, kaip reikalaujama pagal BGH jurisprudenciją, tikriausiai prieštarauja Sąjungos teisei, nes tuo pažeidžiamas veiksmingumo principas, mat transporto priemonių vertė dėl įrengto valdiklio dažnai sumažėja daugiau nei 15 % pirkimo kainos. Visgi nacionaliniai teismai negali atsižvelgti į šią aplinkybę, nes BGH yra nustatęs šią standartinę 15 % viršutinę ribą. Taip pat reikia atkreipti dėmesį į tai, kad, kaip nurodė BGH, pirkėjas gali reikalauti tik finansinio žalos atlyginimo, o transporto priemonę turi pasilikti. Jei tokiu atveju piniginis reikalavimas dar bus apribojamas iki 15 % pirkimo kainos sumos, gali būti taip, kad nebus pakankamai atsižvelgiama į transporto priemonės pirkėjų interesą gauti tinkamą žalą atlyginimą.
- 46 Jei į trečiojo prejudicinio klausimo a dalį būtų atsakyta neigiamai, pirmiau apibūdintuose procesuose nereikėtų į žalą atlyginimo sumą įskaityti kompensacijos už naudojimąsi transporto priemone, jeigu ji viršija sudarant pirkimo–pardavimo sutartį buvusią transporto priemonės vertę (sumokėta pirkimo kaina atskaičius žalą atlyginimo sumą). Naudojimosi transporto priemone intensyvumas ir likutinė vertė nebūtų svarbūs.
- 47 Jei į trečiojo prejudicinio klausimo b dalį būtų atsakyta neigiamai, antrajame ir ketvirtajame procesuose, kuriuose žalą atlyginimo sumą turi nustatyti teismai naudodamasis diskrecija, galėtų būti nustatoma ir didesnė nei 15 % pirkimo kainos žalą atlyginimo suma. Pirmajame procese, be prašomos 15 % pirkimo kainos žalą atlyginimo sumos, kaip dar viena žalą pozicija galėtų būti pripažįstamos finansavimo išlaidos, nes iš principo tokios išlaidos gali būti atlyginamos.