

Byla C-178/21

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

Gavimo data:

2021 m. kovo 22 d.

Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas:

Landgericht Ravensburg (Vokietija)

Sprendimo dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą priėmimo data:

2021 m. kovo 9 d.

Ieškovai:

GL

DV

UK

Atsakovės:

Volkswagen AG

Audi AG

Audi AG

Pagrindinės bylos dalykas

Valdikliai dyzelinėse transporto priemonėse – Žalos atlyginimas – Kompensacijos už faktinį naudojimąsi motorine transporto priemone išskaitymas – Teismo, kurio sudėtis yra vienas teisėjas, teisė pateikti prašymą priimti prejudicinį sprendimą

Prašymo priimti prejudicinį sprendimą dalykas ir teisinis pagrindas

Sąjungos teisės aiškinimas, SESV 267 straipsnis

Prejudiciniai klausimai

1. Ar Direktyvos 2007/46/EB 18 straipsnio 1 dalis, 26 straipsnio 1 dalis ir 46 straipsnis, siejami su Reglamento (EB) Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalimi, yra skirti ir motorinių transporto priemonių individualių pirkėjų interesams apsaugoti?

Jeigu taip:

2. Ar individualaus transporto priemonės pirkėjo interesai apima ir interesą neįsigyti transporto priemonės, kuri neatitinka Sąjungos teisėje nustatytų reikalavimų, be kita ko, transporto priemonės su pagal Reglamento (EB) Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalį draudžiamu valdikliu?

Neatsižvelgiant į atsakymą į pirmąjį ir antrąjį prejudicinius klausimus:

3. Ar situacija, kai pirkėjas, įsigijęs gamintojo rinkai pateiktą transporto priemonę su pagal Reglamento (EB) Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalį draudžiamu valdikliu, nors tokios transporto priemonės įsigyti nenorėjo, deliktine civiline atsakomybe grindžiamus reikalavimus atlyginti žalą, be kita ko, reikalavimą pagal principą „vienas už vieną“ grąžinti už transporto priemonę sumokėtą kainą mainais į transporto priemonės grąžinimą ir nuosavybės teisės į ją perdavimą, transporto priemonės gamintojui išimties tvarka gali pareikšti tik tuomet, jeigu transporto priemonės gamintojas veikė tyčia ir neetiškai, yra nesuderinama su Sąjungos teise?

Jeigu taip:

4. Ar pagal Sąjungos teisę transporto priemonės pirkėjas visada turi galėti iš transporto priemonės gamintojo reikalauti atlyginti žalą remdamasis deliktine civiline atsakomybe tuo atveju, kai transporto priemonės gamintojas, pateikdamas rinkai transporto priemonę su pagal Reglamento (EB) Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalį draudžiamu valdikliu, veikė kaltai (dėl neatsargumo arba tyčia)?

Neatsižvelgiant į atsakymą į pirmąjį–ketvirtąjį prejudicinius klausimus:

5. Ar tai, kad nacionalinėje teisėje numatyta, jog transporto priemonės pirkėjas, reikalaujantis iš gamintojo, taikant deliktinę atsakomybę, pagal principą „vienas už vieną“ grąžinti pirkimo kainą, sumokėtą už rinkai pateiktą transporto priemonę su pagal Reglamento (EB) Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalį draudžiamu valdikliu, mainais grąžinant transporto priemonę ir perduodant nuosavybės teisę į ją, privalo sutikti su kompensacijos už faktinį naudojimąsi motorine transporto priemone išskaitymu, yra nesuderinama su Sąjungos teise?

Jeigu ne:

6. Ar tai, kad ši kompensacija už naudojimąsi siekia visą pirkimo kainą, neatskaitant iš jos jokios sumos dėl transporto priemonės vertės sumažėjimo dėl įmontuoto draudžiamo valdiklio ir (arba) neatsižvelgiant į tai, kad pirkėjas nenorėjo naudotis Sąjungos teisės aktų neatitinkančia transporto priemone, yra nesuderinama su Sąjungos teise?

Neatsižvelgiant į atsakymą į pirmąjį–šeštąjį prejudicinius klausimus:

7. Ar ZPO [*Zivilprozessordnung* (Civilinio proceso kodeksas, toliau – ZPO)] 348 straipsnio 3 dalis, kiek ji susijusi ir su nutarčių dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą priėmimu pagal SESV 267 straipsnio antrą pastraipą, yra nesuderinama su nacionalinių teismų teise teikti prašymus priimti prejudicinį sprendimą pagal SESV 267 straipsnio antrą pastraipą, todėl turi būti netaikoma priimant nutartį dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą?

Nurodomi Sąjungos teisės aktai

2007 m. rugsėjo 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/46/EB, nustatanti motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, sudėtinių dalių ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo pagrindus (Pagrindų direktyva) (OL L 263, 2007, p. 1), visų pirma 18 straipsnio 1 dalis, 26 straipsnio 1 dalis ir 46 straipsnis

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

Nurodomi nacionalinės teisės aktai

Bürgerliches Gesetzbuch (Civilinis kodeksas, toliau – BGB), visų pirma 823 straipsnio 2 dalis (pareiga atlyginti žalą pažeidus įstatymą, kurio paskirtis – ginti kitą asmenį) ir 826 straipsnis (pareiga atlyginti žalą neetiško tyčinio žalos padarymo atveju)

Zivilprozessordnung (Civilinio proceso kodeksas, toliau – ZPO), visų pirma 348 ir 348a straipsniai (vieno teisėjo jurisdikcija)

Grundgesetz (Pagrindinis Įstatymas, toliau – GG), visų pirma 101 straipsnio 1 dalies antras sakiny (teisė į pagal įstatymą įsteigtą teismą)

Trumpas faktinių aplinkybių ir proceso pagrindinėje byloje aprašymas

- 1 Šis prašymas priimti prejudicinį sprendimą susijęs su trimis skirtingomis faktinėmis situacijomis.

- 2 Pirmuoju atveju 2016 m. rugsėjo 16 d. ieškovas iš automobilių salono įsigijo naudotą automobilį už 31 800 EUR. Tai buvo Audi A5 Cabrio 2.0 TDI Quattro S line su atsakovės pagamintu dyzeliniu varikliu EA189, atitinkančiu išmetamųjų teršalų kiekio standartą „EU5“. Transporto priemonėje buvo įdiegta programinė įranga, bandymų stende atpažįstanti Naująjį Europos vairavimo ciklą (NEDC) ir tokiu atveju persijungianti į išmetamųjų dujų recirkuliacijos režimą, per kurį išmetama mažai azoto oksido, tačiau ne bandymų stende persijungianti į tokį išmetamųjų dujų recirkuliacijos režimą, per kurį išmetama daugiau azoto oksido, viršijant „EU5“ standarto ribines vertes.
- 3 2015 m. spalio 15 d. kompetentinga Vokietijos institucija nurodė atsakovei pašalinti pirma aprašytą programinę įrangą. 2015 m. lapkričio 25 d. atsakovė viešai paskelbė, kad atliks atnaujinimus, kuriais siekiama pašalinti ginčijamą programinę įrangą iš atitinkamų transporto priemonių su EA189 varikliais. Valdžios institucija leido įdiegti naujinį ir jis transporto priemonėje buvo įdiegtas 2016 m. liepos 12 d., taigi dar prieš ieškovui įsigyjant transporto priemonę.
- 4 Neginčijama, kad po atnaujinimo transporto priemonėje yra vadinamasis temperatūrų intervalas (vok. k. *Thermofenster*) (išmetamųjų dujų recirkuliacijos mažinimas priklausomai nuo lauko temperatūros) ir dėl to išmetama daugiau NOx (azoto oksido). Ieškovas tvirtina, kad išmetamųjų dujų recirkuliacija mažinama nuo + 20 °C, o atsakovė nenurodo jokios konkrečios temperatūros ribos.
- 5 2019 m. liepos 17 d. ieškovas pardavė automobilį už 19 500 EUR. Savo ieškinyje ieškovas reikalauja atlyginti 8 172,51 EUR žalą, motyvuodamas tuo, kad atsakovė sąmoningai ir neetiškai jį suklaidino. Ši suma apskaičiuota remiantis pirkimo ir pardavimo kainos skirtumu (31 800 EUR – 19 500 EUR = 12 300 EUR), atėmus 4 127,49 EUR dydžio kompensaciją už ieškovo nuvažiuotus 31 086 km.
- 6 Atsakovė prašo atmesti ieškinį. Atsakovė teigia, kad temperatūrų intervalas yra būtinas saugant variklį ir tam, kad transporto priemonė tinkamai veiktų. Papildomai ji tvirtina, kad temperatūrų intervalo sukūrimas negali būti laikomas neetišku veiksmu. Be to, atsakovė mano, kad ieškovas negali reikalauti žalos atlyginimo vien dėl perpardavimo, taip pat kad perparduodamas jis nebuvo priverstas sumažinti kainos dėl valdiklio. Atsakovė taip pat remiasi senaties terminu grindžiamu prieštaravimu.
- 7 Antruoju atveju aptariamoje transporto priemonėje, t. y. Audi Q7 Quattro S-Line Diesel, atitinkančioje išmetamųjų teršalų kiekio standartą „EU5“, buvo įrengtas temperatūrų intervalas, dėl kurio išmetama daugiau azoto oksido. Ieškovas pagrindinėje byloje nusipirko šią transporto priemonę iš automobilių salono su 108 781 km rida, 2017 m. kovo 3 d. sudaręs pirkimo-pardavimo sutartį, už 30 150,42 EUR neto sumą.
- 8 Ieškovas teigia, kad transporto priemonė buvo pateikta rinkai naudojant neteisėtą valdiklį, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktą, siejamą su to paties reglamento 1 straipsnio 2 dalies pirmu sakiniu, ir

kad atsakovė sąmoningai ir neetiškai jį suklaidino ir padarė jam žalą. Todėl jis reikalauja atlyginti žalą, kuri atitinka sumokėtą 30 150,42 EUR neto kainą, atėmus kompensaciją, kuri paliekama teismo nuožiūrai, už naudojimąsi transporto priemone, bet ne didesnę nei 9 798,01 EUR, pagal principą „vienas už vieną“ mainais į transporto priemonės grąžinimą ir nuosavybės teisės į ją perdavimą.

- 9 Atsakovė prašo ieškinį atmesti. Ji teigia, kad išmetamųjų dujų recirkuliacijos sumažinimas esant žemesnei lauko temperatūrai pateikimo rinkai momentu atitiko naujausią technologiją ir buvo būtinas variklių apsaugai. Alternatyviai atsakovė teigia, kad jos veiksmai negali būti laikomi neetiškais, nes bet kuriuo atveju ji sąmoningai nesuklaidino ieškovo, nes teisės aktai, susiję su Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies antro sakinio a punkte numatyta išimtimi, nebuvo aiškūs. Be to, kaip tvirtina atsakovė, ieškovas nepatyrė jokios žalos, nes transporto priemonė bet kuriuo momentu buvo visiškai tinkama naudoti ir nebuvo nuvertėjusi.
- 10 Trečiuoju atveju tai taip pat yra transporto priemonė su dyzeliniu varikliu, atitinkančiu išmetamųjų teršalų kiekio standartą „EU5“ (Audi A6 Avant 3.0 TDI Multitronic), ir temperatūrų intervalu. Ieškovas 2015 m. gruodžio 8 d. nusipirko transporto priemonę su 109 460 km rida už 24 580 EUR.
- 11 Ieškovas mano, kad atsakovė, pateikdama rinkai transporto priemonę su draudžiamu valdikliu, jį sąmoningai ir neetiškai suklaidino ir padarė jam žalą, todėl reikalauja kompensacijos, atitinkančios sumokėtą 24 580 EUR bruto kainą, atskaičius kompensaciją už naudojimąsi transporto priemone pagal šią formulę: $75\% \times \text{pirkimo kaina} \times (\text{rida žodinio bylos nagrinėjimo metu, atėmus ridą pirkimo momentu}) : (\text{teismo savo nuožiūra nustatyta bendra rida atėmus ridą pirkimo momentu})$, pagal principą „vienas už vieną“ mainais į transporto priemonės grąžinimą ir nuosavybės teisės į ją perdavimą. Kompensacijos už naudojimąsi apskaičiavimą remiantis 75 % pirkimo kainos jis grindžia tuo, kad pirkimo kaina dėl valdiklio buvo pernelyg didelė.
- 12 Atsakovė prašo ieškinį atmesti. Ji ginčija sąlygas, suteikiančias teisę į žalos atlyginimą, nurodydama tuos pačius argumentus kaip ir antrojoje byloje. Dėl kompensacijos už naudojimąsi atsakovė mano, kad ji turi būti apskaičiuota remiantis bruto pirkimo kaina.

Glaustas prašymo priimti prejudicinį sprendimą pagrindimas

- 13 Dėl pirmojo–ketvirtojo klausimų: prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiančio teismo paaiškinimai dėl pirmojo–ketvirtojo klausimų iš esmės atitinka paaiškinimus, susijusius su prašymo priimti prejudicinį sprendimą pirmuoju–ketvirtuoju klausimais byloje C-100/21 (atitinkamai žr. prašymo priimti prejudicinį sprendimą santraukos byloje C-100/21 12–24 punktus).
- 14 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiantis teismas mano, kad jei į pirmąjį ir antrąjį ir (arba) trečiąjį ir ketvirtąjį klausimus būtų atsakyta teigiamai, pagal

BGB 823 straipsnio 2 dalį kiekvienas ieškovas turėtų teisę iš atitinkamos atsakovės reikalauti galimo žalos atlyginimo. Yra pagrindo manyti, kad tokia teisė pateiktose bylose būtų.

- 15 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiantis teismas papildomai nurodo, kad atsakovei tenka kaltė, nes kaltei taikomas objektyvus rūpestingumo kriterijus ir kad egzistuoja pareiga pasidomėti taikytiniais teisės aktais. Iš esmės rizika, kad bus padaryta su galiojančiais teisės aktais susijusi klaida, tenka pareigą turinčiam asmeniui. Atitinkamos atsakovės turėjo tikėtis, kad jų teisinė nuomonė, susijusi su temperatūrų intervalu, yra neteisinga. Iš jurisprudencijos matyti, kad skolininkas paprastai veikia neatsargiai jau tuomet, kai jis akivaizdžiai balansuoja ties to, kas teisiškai leidžiama, riba ir turi atsižvelgti į tai, kad veiksmai, kuriuos jis laiko teisiškai leidžiamais, galbūt gali būti vertinami kitaip. Skolininkas negali perkelti abejotinos teisinės situacijos rizikos kreditoriui. Todėl gali būti, kad šiose bylose neatsargumas turi būti pripažintas net ir tuo atveju, kai kompetentinga institucija išdavė transporto priemonės tipo patvirtinimą arba leido įdiegti naujinį ir vėliau paaiškėja, kad teisės aktuose nustatytos sąlygos nebuvo įvykdytos.
- 16 Dėl penktojo ir šeštojo klausimų: iš esmės tuo atveju, jei atsakovė būtų pripažinta atsakinga, antroje ir trečioje byloje kyla klausimas, ar iš teisės į žalos atlyginimą turėtų būti išskaičiuota kompensacija už atitinkamo ieškovo naudojimąsi automobiliu ir, jei taip, kokia apimtimi. Su penktuoju ir šeštuoju klausimais susiję paaiškinimai atitinka paaiškinimus dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą penktojo ir šeštojo klausimų (atitinkamai žr. prašymo priimti prejudicinį sprendimą santraukos byloje C-100/21 25–28 punktus).
- 17 Jei į penktąjį klausimą būtų atsakyta teigiamai, antruoju ir trečiuoju atvejais ieškovai pagrindinėje byloje neturėtų sutikti su tuo, kad būtų išskaičiuota kompensacija už naudojimąsi. Jei atsakymas į šeštąjį klausimą būtų teigiamas, reikėtų nustatyti arba apytiksliai apskaičiuoti ir iš pardavimo vertės atimti automobilių nuvertėjimą dėl valdiklio. Išskaičiuotina kompensacija už naudojimąsi pagal nuvažiuotus kilometrus turėtų būti grindžiama šia verte.
- 18 Dėl septintojo klausimo: šis klausimas, kaip ir prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje C-100/21 septintasis klausimas, susijęs su teismo, kurio sudėtis yra vienas teisėjas, teise pateikti Teisingumo Teismui prejudicinius klausimus (šiuo klausimu taip pat žr. prašymo priimti prejudicinį sprendimą santraukos byloje C-100/21 30–36 punktus).
- 19 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiantis teismas nurodo, kad nagrinėjamu atveju pagal ZPO 348 straipsnio 3 dalies 2 punktą prigimtine jurisdikcija turintis teismas, kurio sudėtis yra vienas teisėjas, privalo, jei byla yra ypač svarbi, perduoti bylą kolegijai, kuri tuomet turės nuspręsti, ar perimti bylą. Nacionalinių teismų jurisprudencijoje ir teisinėje literatūroje daugiausia teigiama, kad byla yra ypač svarbi, kai galima pateikti Teisingumo Teismui prašymą priimti prejudicinį sprendimą pagal SESV 267 straipsnį. Teismas, kurio sudėtis yra vienas teisėjas, šiuo atžvilgiu diskrecijos neturi. Jurisprudencijoje ir teisinėje literatūroje

ZPO 348 straipsnio 3 dalies pažeidimas traktuojamas kaip konstitucinės teisės į pagal įstatymą įsteigtą teismą (GG 101 straipsnio 1 dalies antras sakinys) pažeidimas. Laikantis šios nuomonės, teismas, kurio sudėtis yra vienas teisėjas, šioje byloje būtų priėmęs sprendimą ne kaip pagal įstatymą įsteigtas teismas.

- 20 Vis dėlto manydamas, kad pagal Sąjungos teisę teismas, kurio sudėtis yra vienas teisėjas, neginčijamai turi teisę pateikti prašymą priimti prejudicinį sprendimą, prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiantis teismas mano, jog būtina, kad Teisingumo Teismas pripažintų SESV 267 straipsnio antros pastraipos viršenybę ZPO 348 straipsnio 3 dalies 2 punkto atžvilgiu.
- 21 Iš tiesų prejudicinis klausimas taip pat turi įtakos daugeliui kitų bylų, kurias nagrinėja iš vieno teisėjo susidedantys teismai ir kuriose transporto priemonių savininkai reikalauja iš gamintojo atlyginti žalą dėl valdiklio buvimo. Jeigu šiais atvejais vienas teisėjas, prieš pateikdamas prašymą priimti prejudicinį sprendimą, pagal ZPO 348 straipsnio 3 dalies 2 punktą visada turėtų perduoti bylas kolegijai, kad ji galėtų nuspręsti, ar perimti jų nagrinėjimą, gali būti, kad prašymas priimti prejudicinį sprendimą Teisingumo Teismui taip ir nebūtų pateiktas, nes dėl tikslingumo kolegija galėtų nesikreipti į Teisingumo Teismą. Pavyzdžiui, kolegija galėtų atsisakyti pateikti prašymą priimti prejudicinį sprendimą manydama, kad galiausiai ši pareiga pagal SESV 267 straipsnio trečią pastraipą teks *Bundesgerichtshof* (Federalinis Aukščiausiasis Teismas).
- 22 Baigdamas prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiantis teismas pažymi, kad visi pateikti klausimai yra beveik identiški klausimams, pateiktiems prašyme priimti prejudicinį sprendimą byloje C-100/21. Be to, prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje C-276/20 pirmasis klausimas iš dalies sutampa su šio prašymo priimti prejudicinį sprendimą penktuoju ir šeštuoju klausimais, todėl, ko gero, galima bylas sujungti ir priimti bendrą sprendimą. Prašymai priimti prejudicinį sprendimą bylose C-663/19 ir C-138/20, pateikti dėl panašių prejudicinių klausimų, buvo išbraukti iš Teisingumo Teismo registro dėl to, kad nėra reikalo priimti sprendimo.