

Lieta C-666/23

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

Iesniegšanas datums:

2023. gada 9. novembris

Iesniedzējtiesa:

Landgericht Ravensburg (Vācija)

Datums, kurā pieņemts iesniedzējtiesas nolēmums:

2023. gada 27. oktobris

Prasītāji:

EL

CM

BT

JF

DS

Atbildētāja:

Volkswagen AG

Pamatlietas priekšmets

Regula (EK) Nr. 715/2007 – Dīzeļdzinēja transportlīdzeklis – Izplūdes gāzu recirkulācija – Temperatūras logs – Hipotētiska atļauja – Zaudējumu atlīdzība – Aprēķināšana

Lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu priekšmets un juridiskais pamats

Savienības tiesību normu interpretācija, LESD 267. pants

Prejudiciālie jautājumi

1) Vai transportlīdzekļa pircēja prasība par zaudējumu atlīdzību pret transportlīdzekļa ražotāju par to, ka tas aiz neuzmanības ir laidis tirgū transportlīdzekli ar aizliegtu pārveidošanas ierīci Regulas (EK) Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta izpratnē, var tikt noraidīta, pamatojoties uz to, ka:

a) ražotājs esot pieļāvis nenovēršamu maldību attiecībā uz aizliegumu?

Ja atbilde ir apstiprinoša:

b) ražotājs neesot varējis novērst maldību attiecībā uz aizliegumu, jo iestāde, kas ir atbildīga par EK tipa apstiprinājumu vai turpmākiem pasākumiem, faktiski ir apstiprinājusi iebūvēto pārveidošanas ierīci?

Ja atbilde ir apstiprinoša:

c) ražotājs neesot varējis novērst maldību attiecībā uz aizliegumu, jo transportlīdzekļa ražotāja juridiskais viedoklis par Regulas (EK) Nr. 715/2007 5. panta 2. punktu attiecīga iestādes, kas ir atbildīga par EK tipa apstiprinājumu vai turpmākiem pasākumiem, pieprasījuma gadījumā tiktu apstiprināts (hipotētiska atļauja)?

2) Vai transportlīdzekļa ražotājam, kas piegādājis programmatūras atjauninājumu, ir jāmaksā zaudējumu atlīdzība transportlīdzekļa īpašniekam, ja viņš ar programmatūras atjauninājumu uzstādītas aizliegtas pārveidošanas ierīces dēļ Regulas (EK) Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta izpratnē cieš zaudējumus?

3) Vai ar Savienības tiesībām ir saderīga situācija, kad, ceļot prasību par zaudējumu atlīdzību pret transportlīdzekļa ražotāju par to, ka tas aiz neuzmanības ir laidis tirgū transportlīdzekli ar aizliegtu pārveidošanas ierīci Regulas (EK) Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta izpratnē:

a) transportlīdzekļa pircējam tiesību uz *mazo* zaudējumu atlīdzību gadījumā ir jāatļauj ieguvumu no transportlīdzekļa lietošanas ieskaitīt zaudējumu atlīdzības summā, ja tas kopā ar atlikušo vērtību pārsniedz samaksāto pirkuma cenu, atskaitot attiecīgo zaudējumu atlīdzības summu?

b) transportlīdzekļa pircēja tiesības uz *mazo* zaudējumu atlīdzību var tikt izmantotas maksimāli 15 % apmērā no samaksātās pirkuma cenas?

Atbilstošās Savienības tiesību normas

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 (OV 2007, L 171, 1. lpp.), it īpaši 5. panta 2. punkts

Atbilstošās valsts tiesību normas

Bürgerliches Gesetzbuch [Vācijas Civilkodekss] (turpmāk tekstā – “BGB”), it īpaši 276., 823. un 826. pants

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”), it īpaši 6. un 27. pants

Īss pamatlietas faktisko apstākļu un tiesvedības izklāsts

- 1 Lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu pamatā ir piecas atšķirīgas situācijas, kas, lai gan nav identiskas, savā starpā atšķiras tikai nedaudz.
- 2 Pirmā tiesvedība. Atbildētāja laida tirgū *VW T6 Multivan Comfortline 2.0 TDI 2.0* ar EA288 tipa dīzeļdzinēju. Transportlīdzeklī izplūdes gāzu recirkulācija tiek samazināta ārpus t.s. “temperatūras loga” atkarībā no āra temperatūras pazemināšanās. Līdz ar to transportlīdzekļa darbības un izmantošanas laikā ārpus temperatūras loga rodas lielākas NOx (= slāpekļa oksīda) emisijas. Prasītājs iegādājās automašīnu no atbildētājas par 45 944,39 EUR. Viņš veica pirmo iemaksu 15 000 EUR apmērā un pārējo summu finansēja ar kredītu. Viņš automašīnu ir pārdevis.
- 3 Prasītāja ieskatā viņam ir ticis nodarīts kaitējums ar nolūku un pretēji vispārpieņemtiem morāles principiem. Viņš uzskata, ka temperatūras logs ir aizliegta pārveidošanas ierīce, un apgalvo, ka izplūdes gāzu recirkulācijas samazināšanās sākas pie temperatūras +20 grādi pēc Celsija. Prasītājs lūdz samaksāt 8709,30 EUR (pirkuma cena 45 944,39 EUR, atskaitot ieguvumu no lietošanas 10 245,60 EUR apmērā par nobrauktajiem 66 900 km un ieņēmumus no pārdošanas 31 000 EUR apmērā, kā arī pieskaitot finansēšanas izmaksas 4010,51 EUR apmērā), un, pakārtoti, samaksāt 6891,66 EUR (= 15 % no pirkuma cenas).
- 4 Atbildētāja lūdz noraidīt prasību. Atbildētāja saistībā ar līgumiskiem prasījumiem atsaucas uz noilgumu. Saistībā ar temperatūras logu atbildētāja apgalvo, ka

izplūdes gāzu recirkulācija tiek pakāpeniski samazināta, sākot no āra temperatūras aptuveni +12 grādi pēc Celsija. Atbildētājas ieskatā temperatūras logs ir atļauts, jo tas ir nepieciešams drošai transportlīdzekļa darbībai un izmantošanai. Atbildētāja pakārtoti norāda uz nenovēršamu maldību attiecībā uz aizliegumu un atsaucas uz hipotētisku *Kraftfahrtbundesamt* [Federālā ceļu satiksmes biroja] atļauju.

- 5 Otrā tiesvedība. *VW T6 Multivan 2.0 TDI* tika laists tirgū ar atbildētājas ražotu EA288 tipa dīzeļdzinēju. Prasītājs transportlīdzekli iegādājās par 49 950 EUR ar 9350 km nobraukumu. Nav strīda par to, ka, prasītājam iegādājoties transportlīdzekli, tajā bija konstatējama testēšanas režīma atpazīšanas sistēma, kas 2017. gada 10. oktobrī ar programmatūras atjauninājumu tika likvidēta. Tāpat nebija strīda par to, ka bija (un ir) konstatējams temperatūras logs. Tā rezultātā, transportlīdzeklim darbojoties un to izmantojot ārpus temperatūras loga, rodas lielākas NOx emisijas.
- 6 Prasītāja ieskatā viņam pārveidošanas ierīču esamība ar nolūku un pretēji vispārpieņemtiem morāles principiem ir nodarījusi kaitējumu. Viņš pieprasa samaksu 8938 EUR apmērā (= 20 % no bruto pirkuma cenas) un, pakārtoti, zaudējumu atlīdzības summu pēc tiesas ieskata, bet vismaz 6703,50 EUR apmērā (= 15 % no pirkuma cenas).
- 7 Atbildētāja atzīst, ka sākotnēji uzstādītā testēšanas režīma atpazīšanas sistēma tika izmantota programmatūrā, lai samazinātu izplūdes gāzu recirkulācijas ātrumu ārpus *NEDC*, kad tika sasniegta darba temperatūra 200 pēc Celsija. Tomēr virs šīs darba temperatūras *SCR* sistēma ievērojami samazinot NOx emisijas, tāpēc robežvērtības joprojām tiek ievērotas. Saistībā ar temperatūras logu atbildētāja apgalvo, ka samazinājums notiek pie āra temperatūras, kas ir zemāka par “aptuveni +12 grādiem pēc Celsija”. Atbildētājas ieskatā temperatūras logs ir atļauts, jo tas ir nepieciešams drošai transportlīdzekļa darbībai un izmantošanai. Atbildētāja, pakārtoti, norāda uz nenovēršamu maldību attiecībā uz aizliegumu un atsaucas uz hipotētisku Federālā ceļu satiksmes biroja atļauju.
- 8 Trešā tiesvedība. Trešās lietas faktiskie apstākļi būtībā atbilst otrās lietas faktiskajiem apstākļiem.
- 9 Ceturtnā tiesvedība. Transportlīdzeklis *VW Golf 2.0 TDI* tika laists tirgū ar atbildētājas ražotu EA288 tipa dīzeļdzinēju. Nav strīda par to, ka transportlīdzeklis ir aprīkots ar testēšanas režīma atpazīšanas sistēmu. Prasītāja iegādājās transportlīdzekli par 10 000 EUR ar nobraukumu 107 000 km.
- 10 Prasītājas ieskatā atbildētāja tai ar nolūku un pretēji vispārpieņemtiem morāles principiem ir nodarījusi kaitējumu. Viņas ieskatā testēšanas režīma atpazīšanas sistēmas darbības veids ir aizliegts, un viņa uzskata, ka ir konstatējams arī aizliegts temperatūras logs. Prasītāja lūdz samaksāt 9258,60 EUR (pirkuma cena 10 000 EUR, atskaitot kompensāciju par lietošanu 741,40 EUR apmērā par nobrauktajiem 14 309 km prasības celšanas brīdī), pretī nododot transportlīdzekli

un īpašumtiesības uz to, un, pakāroti, zaudējumu atlīdzības summu 1500 EUR apmērā (= 15 % no pirkuma cenas).

- 11 Atbildētāja lūdz prasību noraidīt. Atbildētāja atzīst, ka programmatūra gan izmanto testēšanas režīma atpazīšanas sistēmu, lai nodrošinātu, ka *NSK* (=NOx akumulējošais katalītiskais pārveidotājs) pilnībā reģenerējas pirms testa brauciena un reģenerējas precīzi noteiktos *NEDC* punktos. Turklāt *NSK* temperatūra tiek palielināta *NEDC* tieši pirms *NSK* pirmās reģenerēšanās. Tomēr viss iepriekš minētais nekādi neietekmējot izmērāmā apmērā NOx emisijas. Pat tad, ja NOx emisijas palielinātos bez šīm funkcijām, robežvērtības netiktu pārsniegtas. Atbildētājas ieskatā temperatūras logs ir atļauts. Šajā ziņā atbildētāja apgalvo, ka izplūdes gāzu recirkulācija ir 100 % aktīva no -24 līdz +70 grādiem pēc Celsija, jo izplūdes gāzu recirkulācijas sistēma ir ļoti moderna. Atbildētāja, pakārtoti, norāda uz nenovēršamu maldību attiecībā uz aizliegumu un atsaucas uz hipotētisku Federālā ceļu satiksmes biroja atļauju.
- 12 Piektā tiesvedība. Transportlīdzeklis *VW Sharan 2.0 TDI* tika laists tirgū ar atbildētājas ražotu EA189 tipa dīzeļdzinēju. Dzinējs bija aprīkots ar aizliegto pārveidošanas ierīci (testēšanas režīma atpazīšanas sistēma ar “pārslēgšanas shēmu”). Ar 2015. gada 14. un 15. oktobra rīkojumiem Federālais ceļu satiksmes birojs noteica atbildētājai pienākumu izņemt šo aizliegto pārveidošanas ierīci no tās tirgū laistajiem transportlīdzekļiem. Prasītājs transportlīdzekli iegādājās par 32 000 EUR ar 14 915 km nobraukumu. Atbildētājas izstrādāts un Federālā ceļu satiksmes biroja apstiprināts programmatūras atjauninājums tika uzstādīts transportlīdzeklī 2017. gada 7. martā. Ar atjauninājumu transportlīdzeklī tika uzstādīts temperatūras logs. Tā rezultātā, transportlīdzeklī darbojoties un to izmantojot ārpus temperatūras loga, rodas lielākas NOx emisijas.
- 13 Prasītāja ieskatā atbildētāja tai ar nolūku un pretēji vispārpieņemtiem morāles principiem ir nodarījusi kaitējumu. Viņš pieprasa samaksāt zaudējumu atlīdzības summu pēc tiesas ieskatiem, bet vismaz 4800 EUR (= 15% no pirkuma cenas), un lūdz konstatēt, ka atbildētājai ir jāatlīdzina prasītājam zaudējumi, kas viņam radušies, uzstādot no temperatūras atkarīgo aizliegto pārveidošanas ierīci.
- 14 Atbildētāja lūdz prasību noraidīt. Atbildētāja, pakārtoti, izvirza iebildumu par noilgumu. Saistībā ar temperatūras logu atbildētāja apgalvo, ka izplūdes gāzu recirkulācija tiek samazināta tikai pie temperatūras, kas ir zemāka par +10 grādiem pēc Celsija. Tas esot nepieciešams transportlīdzekļa drošai darbībai un izmantošanai. Atbildētāja turklāt norāda, ka Tiesas 2022. gada 14. jūlija spriedumā *GSMB Invest (C-128/20, EU:C:2022:570)* gan tika pieņemts, ka atbildētājas transportlīdzekļiem ar identisku temperatūras logu (pēc dzinēja vadības bloka atjaunināšanas EA189 tipa dzinējos) temperatūras loga temperatūras diapazons ir “ārējā temperatūra” no +15 līdz +33 grādiem pēc Celsija. Tomēr atbildētājas ieskatā tas tā ir iesniedzējtiesu saistošo faktu konstatējumu dēļ, kas neatbilst faktiskajiem apstākļiem. Atbildētāja, pakārtoti, norāda uz nenovēršamu maldību attiecībā uz aizliegumu un atsaucas uz hipotētisku Federālā ceļu satiksmes biroja atļauju.

Īss lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu motīvu izklāsts

- 15 Ievadpiezīmes. Pirmajā, otrajā un trešajā tiesvedībā, iespējams, iegādājoties transportlīdzekli, bija attiecīgi konstatējama aizliegta pārveidošanas ierīce Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta izpratnē. Piektajā tiesvedībā kopā ar atjauninājumu tika uzstādīta aizliegta pārveidošanas ierīce. Ceturtajā tiesvedībā testēšanas režīma atpazīšanas sistēma ir būtisks pierādījums tam, ka ir konstatējama aizliegta pārveidošanas ierīce.
- 16 Transportlīdzekļu gadījumā pirmajā, otrajā, trešajā un piektajā tiesvedībā izplūdes gāzu recirkulācija tiek samazināta vēlākais brīdī, kad āra temperatūra sasniedz +10 grādus pēc Celsija, un tādējādi iesniedzējtiesas ieskatā pastāv aizliegts temperatūras logs, kas arī izņēmuma kārtā nav atļauts atbilstoši Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta a) apakšpunktam.
- 17 Turklāt pirmajā, otrajā un trešajā tiesvedībā, iespējams, nav izpildīts arī Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta otrā teikuma a) apakšpunktā noteiktais papildu kritērijs, saskaņā ar kuru pārveidošanas ierīce nedrīkst būt aktīva lielāko gada daļu, jo izplūdes gāzu recirkulācija minētajās trīs tiesvedībās aplūkotajos transportlīdzekļos ir samazināta, kad āra temperatūra sasniedz aptuveni +12 grādus pēc Celsija. Tomēr vidējā gada temperatūra Vācijā ir zemāka par aptuveni +12 grādiem pēc Celsija.
- 18 Ceturtajā tiesvedībā strīds ir par to, vai temperatūras loga un/vai testēšanas režīma atpazīšanas sistēma normālos braukšanas apstākļos izraisa emisiju palielināšanos. Tāpēc šajā tiesvedībā nevar viennozīmīgi secināt, ka ir konstatējama aizliegta pārveidošanas ierīce Regulas Nr. 715/2007 3. panta 10) punkta un 5. panta 2. punkta pirmā teikuma izpratnē, pat ja testēšanas režīma atpazīšanas sistēma ir būtisks pierādījums tam.
- 19 Lai varētu celt prasību par zaudējumu atlīdzību saskaņā ar *BGB* 826. pantu, ir jākonstatē personas, kas nodara kaitējumu, ar nolūku un objektīvi pretēji vispārpieņemtiem morāles principiem veikta darbība. Tomēr tas, visticamāk, iesniegtajās lietās nav noticis.
- 20 Tomēr iesniegtajās lietās transportlīdzekļa pircējiem var būt tiesības uz zaudējumu atlīdzību saskaņā ar *BGB* 823. panta 2. punktu. Saskaņā ar jaunāko *BGH* [*Bundesgerichtshof*, Federālās augstākās tiesas] judikatūru *BGB* 823. panta 2. punkts kopsakarā ar *EG-FGV* 6. panta 1. punktu, kā arī 27. panta 1. punktu aizsargā transportlīdzekļa pircēja intereses neciest finansiālus zaudējumus saistībā ar ražotāja pieļautajiem Eiropas tiesību aktu izplūdes gāzu jomā pārkāpumiem.
- 21 Pirmajā, otrajā, trešajā un piektajā tiesvedībā atbildētāja ir pārkāpusi Eiropas tiesību aktus izplūdes gāzu jomā aizliegta temperatūras loga veidā, un ceturtajā tiesvedībā būtisks pierādījums tam ir testēšanas režīma atpazīšanas sistēma.
- 22 Prasības par zaudējumu atlīdzību priekšnoteikums ir arī tāds, ka transportlīdzekļa ražotājs ir rīkojies vismaz nolaidīgi saistībā ar pārveidošanas ierīci.

Transportlīdzekļa ražotāja vaina tiek prezumēta. Tomēr ražotājs var sevi atbrīvot no atbildības, norādot un pierādot apstākļus, kas izņēmuma kārtā nepadara viņa rīcību par nolaidīgu. It īpaši saskaņā ar *BGH* judikatūru ražotājs šajā ziņā var atsaukties uz nenovēršamu maldību attiecībā uz aizliegumu, konkrēti norādot un pierādot maldību attiecībā uz aizliegumu kā tādu un arī tās nenovēršamību. Par to ir pirmais prejudiciālais jautājums.

23. Piektajā tiesvedībā prasībai par zaudējumu atlīdzību, kas radušies transportlīdzekļa tirgū laišanas un iegādes brīdī esošās pārveidošanas ierīces (testēšanas režīma atpazīšanas sistēma ar “pārslēgšanas shēmu”) dēļ, ir iestājies noilgums. Tomēr pēc atbildētājas piegādātā atjauninājuma temperatūras loga veidā uzstādīšanas transportlīdzeklī ir konstatējama jauna aizliegta pārveidošanas ierīce. Jautājums ir par to, vai transportlīdzekļa īpašnieks ir tiesīgs pieprasīt no ražotāja atlīdzināt zaudējumus, ja viņam ir nodarīts kaitējums, ko radījusi ar atjauninājumu uzstādīta pārveidošanas ierīce. Tas ir otrā prejudiciālā jautājuma priekšmets.
24. Tiesības uz zaudējumu atlīdzību atbilstoši *BGB* 823. panta 2. punktam kopsakarā ar *EG-FGV* 6. panta 1. punktu un 27. panta 1. punktu saskaņā ar *BGH* judikatūru attiecas uz t.s. *mazo* zaudējumu atlīdzību, proti, naudas summas samaksu. Pirkuma cenas atmaksu, pretī nododot transportlīdzekli un īpašumtiesības uz to, (t.s. *lielo* zaudējumu atlīdzību) nevar prasīt. Turklāt *BGH* norāda, ka ir jāveic ieguvuma no transportlīdzekļa lietošanas ieskaits, ja tas kopā ar atlikušo vērtību pārsniedz samaksāto pirkuma cenu, no kuras atskaitīta zaudējumu atlīdzības summa. Trešais prejudiciālais jautājums ir par šīm problēmām.
25. Konkrēti par katru no prejudiciālajiem jautājumiem. Par pirmo jautājumu. Atbildības izslēgšana maldības attiecībā uz aizliegumu dēļ ir iespējama tikai retos izņēmuma gadījumos. Nezināšana neatbrīvo no atbildības. Pat nepareiza prognoze par to, ko tiesa iespējamā lietā par obligātu atbildību vērtēs kā nolaidību, nepamato attaisnojamu maldību attiecībā uz aizliegumu. Personai, kas ir nodarījusi kaitējumu, vienmēr ir jārēķinās ar to, ka tiesa viņa veiktos pienācīgas rūpības pasākumus atzīs par nepietiekamiem. Nenovēršama maldība attiecībā uz aizliegumu pastāv tikai tad, ja saprātīga persona nevarēja sagaidīt, ka tās rīcību nākotnē tiesa varētu atzīt par pienākumu neizpildi.
26. Saskaņā ar *BGH* judikatūru ražotāja kļūda, kas konkrēti attiecas uz pārveidošanas ierīci, ir nenovēršama, ja transportlīdzekļa ražotājs uzrāda faktisku EK tipa apstiprinājumu par izmantoto aizliegto pārveidošanas ierīci ar visām tās būtiskajām detaļām saskaņā ar Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punktu. Tomēr kļūda esot nenovēršama arī tad, ja tiek konstatēts, ka ražotāja nepareizais juridiskais viedoklis par aizliegtas pārveidošanas ierīces esamību tiktu apstiprināts, ja hipotētisku pieprasījumu būtu izteikusi iestāde, kas ir atbildīga par EK tipa apstiprinājumu vai par turpmākiem pasākumiem (Vācijā – Federālais ceļu satiksmes birojs), tātad hipotētiskas atļaujas gadījumā.

- 27 Ir apšaubāms, ka šī valsts judikatūra atbilst Savienības tiesībām, jo pārveidošanas ierīču aizliegums ir reglamentēts Savienības tiesībās. Arī transportlīdzekļa pircēja tiesības uz atbilstīgu zaudējumu atlīdzību par tāda transportlīdzekļa iegādi, kas aprīkots ar aizliegtu pārveidošanas ierīci, ir nostiprinātas Savienības tiesībās (2023. gada 21. marta spriedums *Mercedes-Benz Group* (ar pārveidošanas ierīcēm aprīkotu transportlīdzekļu ražotāju atbildība), C-100/21, EU:C:2023:229, 91. punkts). Dalībvalstis regulē tikai kārtību, kādā pircējs var saņemt šādu zaudējumu atlīdzību.
- 28 Līdz ar to rodas jautājums par to, kādas prasības Savienības tiesībās ir izvirzītas saistībā ar subjektīvajiem nosacījumiem, lai transportlīdzekļa pircējs varētu iesniegt prasību par zaudējumu atlīdzību pret transportlīdzekļa ražotāju par Direktīvas 2007/46 18. panta 1. punkta, 26. panta 1. punkta un 46. panta, kā arī Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta pārkāpumu.
- 29 Šajā ziņā vispirms ir jautājums par to, vai vainai vispār ir nozīmes šajā transportlīdzekļa ražotāja delikttiesiskās atbildības jomā (1.a) prejudiciālais jautājums). Eiropas Savienības Tiesa vairākās Savienības tiesību jomās ir jau paudusi viedokli par vainas prasību ārpuslīgumiskās atbildības jomā (skat. spriedumus, 1990. gada 8. novembris, *Dekker*, C-177/88, EU:C:1990:383, 22.–25. punkts, 2010. gada 30. septembris, *Strabag* u.c., C-314/09, EU:C:2010:567, 39. un nākamie punkti, 2010. gada 9. decembris, *Combinatie Spijker Infrabouw-De Jonge Konstruktie* u.c., C-568/08, EU:C:2010:751, 86. un 87. punkts, un 2013. gada 18. jūnijs, *Schenker & Co.* u.c., C-681/11, EU:C:2013:404, 35. punkts).
- 30 Tā kā prejudiciālajās tiesvedībās runa ir tikai par transportlīdzekļa ražotāja civiltiesisko atbildību, daudz kas liecina par to, ka vainai nav nozīmes. Proti, ja prasības par zaudējumu atlīdzību pret transportlīdzekļa ražotāju celšanas Direktīvas 2007/46 18. panta 1. punkta, 26. panta 1. punkta un 46. panta, kā arī Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta pārkāpuma gadījumā priekšnoteikums būtu vaina, būtu jāatbild uz jautājumu, vai maldības attiecībā uz aizliegumu nenovēršamība var tikt secināta no informācijas vai atļaujas, ko izsniegusi par EK tipa apstiprinājumu vai par turpmākiem pasākumiem atbildīgā iestāde (1.b) prejudiciālais jautājums). Ja šajā ziņā tiktu piemēroti 2013. gada 18. jūnija spriedumā *Schenker & Co.* u.c., C-681/11, EU:C:2013:404, izstrādātie principi, par EK tipa apstiprinājumu vai par turpmākajiem pasākumiem atbildīgās iestādes izsniegtajai atļaujai vai sniegtajai informācijai nebūtu nozīmes. Ražotājam esot jāreķinās ar to, ka Tiesas juridiskais vērtējums par pārveidošanas ierīces pieļaujamību atbilstoši Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punktam būs atšķirīgs no kompetentās iestādes juridiskā vērtējuma.
- 31 Un pat tad, ja par EK tipa apstiprinājumu vai turpmākajiem pasākumiem atbildīgās iestādes atļauja radītu transportlīdzekļa ražotājam paļāvību uz to, ka šī iestāde pret viņu neveiks nekādus pasākumus, jautājums ir par to, vai ražotājs var atsaukties uz šo paļāvību arī attiecībās ar transportlīdzekļa pircējiem. Turklāt efektivitātes princips liecina par to, ka ražotājam nav tiesiskās paļāvības attiecībās

- ar pircēju. Pretējā gadījumā ražotāja izdarīts Savienības tiesību pārkāpums, ja pārkāpuma pamatā ir kompetentās iestādes nepareizs vērtējums, paliktu nesodīts. Tas būtu pretrunā prasībai, ka sankcijām par direktīvas noteikumu neievērošanu ir jābūt iedarbīgām, samērīgām un preventīvām (2023. gada 21. marta spriedums *Mercedes-Benz Group* (ar pārveidošanas ierīcēm aprīkotu transportlīdzekļu ražotāju atbildība), C-100/21, EU:C:2023:229, 85. un 88. punkts).
- 32 Ja par EK tipa apstiprinājumu vai par turpmākajiem pasākumiem atbildīgās iestādes izsniegtā atļauja vai sniegtā informācija radītu automobiļa ražotājam tiesisko paļāvību uz to, ka tas rīkojas likumīgi, rodas jautājums par to, vai arī hipotētiskai atļaujai ir šādas sekas (1.c) prejudiciāls jautājums). Lietā *Schenker* Tiesa nosprieda, ka neviens nevar atsaukties uz tiesiskās paļāvības aizsardzības principa pārkāpumu, ja kompetentā iestāde nav devusi konkrētus solījumus (2013. gada 18. jūnija spriedums *Schenker & Co. u.c.*, C-681/11, EU:C:2013:404, 41. punkts). Turklāt ģenerālvokāte J. Kokote [*J. Kokott*] šajā lietā norādīja, ka minimālā prasība tiesiskās paļāvības atzīšanai citu starpā ir tāda, ka iestādes vai tiesas lēmumam jābūt pieņemtam tieši par tiem faktiem un tiesību jautājumiem, kuru dēļ attiecīgais uzņēmums atsaucas uz vainu izslēdzošu maldību attiecībā uz aizliegumu, un ka drīkst izmantot tikai tos iestādes vai tiesas apsvērumus, kas ir skaidri norādīti attiecīgajā lēmumā, nevis kādus citus secinājumus, kurus labākajā gadījumā var netieši izdarīt no šā lēmuma (ģenerālvokātes J. Kokotes secinājumi lietā *Schenker u.c.*, C-681/11, EU:C:2013:126, 91. punkts). Hipotētiskas atļaujas vai informācijas gadījumā, t. i., hipotētiskas izmeklēšanas gadījumā, šī prasība netiktu izpildīta, jo šādā gadījumā tieši trūkst skaidru un precīzu iestādes paziņojumu par konkrētu faktisko situāciju.
- 33 Arī efektivitātes princips liecina par to, ka nedrīkst ņemt vērā hipotētisku atļauju. Ja dalībvalsts šādā veidā akceptētu nenovēršamu transportlīdzekļu ražotāju maldību attiecībā uz aizliegumu, attiecīgās cietušās personas nesaņemtu nekādu zaudējumu atlīdzību. Nebūtu garantēta zaudējumu atlīdzības apmēra atbilstība, kā arī sankciju preventīvā iedarbība pārkāpumu gadījumā, kā to par nepieciešamu uzskata Tiesa.
- 34 1.a)–c) prejudiciālajiem jautājumiem ir nozīme lēmuma pieņemšanā visās prejudiciālajās tiesvedībās. Ja atbilde uz vienu no jautājumiem ir noliedzoša, hipotētiska Federālā ceļu satiksmes biroja atļauja nebūtu būtiska, lai izskatītu transportlīdzekļa pircēja civiltiesiskās prasības par zaudējumu atlīdzību pret ražotāju.
- 35 Par otro jautājumu. Tas attiecas tikai uz piekto tiesvedību. Ja atbilde uz to ir apstipriņoša, prasītājs var prasīt zaudējumu atlīdzību pēc būtības.
- 36 Jautājums ir par to, vai transportlīdzekļa ražotājam, kas ir piegādājis programmatūras atjauninājumu ar aizliegtu pārveidošanas ierīci saskaņā ar Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punktu, ir jāatlīdzina zaudējumi transportlīdzekļa īpašniekam, ja tam ir nodarīts kaitējums ar aizliegto pārveidošanas ierīci, kas ir tikusi uzstādīta ar atjauninājumu.

- 37 Šajā ziņā valsts tiesībās tiek noliegts trešās personas aizsargājoša likuma pārkāpums, jo šis pārkāpums izpaužas kā nepareiza atbilstības sertifikāta izsniegšana no transportlīdzekļa ražotāja puses. Tomēr, veicot atjaunināšanu, netiek izsniegts jauns atbilstības sertifikāts. Tādējādi atjauninājums neesot piemērots kritērijs, lai pamatotu transportlīdzekļa ražotāja atbildību par zaudējumu atlīdzību saskaņā ar *BGB* 823. panta 2. punktu skatot kopā ar *EG-FGV* 6. panta 1. punktu un 27. panta 1. punktu. Tāpat tiek apgalvots, ka kaitējums, kas rada atbildību, rodas ar nevēlamā pirkuma līguma noslēgšanas brīdi. Turpmākie pasākumi, piemēram, atjaunināšana, vairs nevarot būt pirkuma lēmuma pamatā.
- 38 Tomēr saskaņā ar Savienības tiesībām šādā gadījumā, iespējams, transportlīdzekļa īpašniekam vajadzētu būt tiesībām uz zaudējumu atlīdzību. To apstiprina fakts, ka ražotājs, piegādājot un uzstādot atjauninājumu, rada prettiesisku stāvokli, kas ir pretrunā atbilstības sertifikātam. Tāpat kā tad, kad tirgū tiek laists transportlīdzeklis ar aizliegtu pārveidošanas ierīci, arī veicot atjauninājumu ar aizliegtu pārveidošanas ierīci, kompetentā iestāde var noteikt ekspluatācijas aizliegumu. Iesniedzējtiesas ieskatā ražotāja rīcība, kas tam tiek pārvesta un ir atbildības pamatā, izpaužas aizliegta temperatūras loga piegādē un uzstādīšanā. Tas ir būtisks elements saistībā ar transportlīdzekļa ražotāja atbildību, nevis nepareiza atbilstības sertifikāta izsniegšana vai turpmāks lēmums par pirkumu. Nepareizs atbilstības sertifikāts ir tikai aizliegtās pārveidošanas ierīces uzstādīšanas neizbēgamas sekas, un iespējamās citas sekas ir pircēja lēmums par pirkumu, ļaujoties uz atbilstības sertifikāta pareizību.
- 39 Nevar būt nozīmes tam, ka saistībā ar atjaunināšanu nav izsniegts jauns atbilstības sertifikāts. Saskaņā ar *EG-FGV* 3. panta 6. punktu kopsakarā ar Direktīvas 2007/46 3. panta 36. punktu ražotājs ar to apstiprina, ka transportlīdzeklis, kas pieder pie tāda tipa sērijas, kas apstiprināts saskaņā ar šo direktīvu, ražošanas laikā atbilst visiem tiesību aktiem. Atbilstības sertifikāts ir derīgs visu transportlīdzekļa ekspluatācijas laiku. Ja ražotājs vēlāk neatļauti maina transportlīdzekļa stāvokli, šis sertifikāts neizbēgami kļūst nepareizs.
- 40 Par trešo jautājumu. Tikai tāda kaitējuma gadījumā, kas nodarīts aiz neuzmanības, *BGH* liedz pircējam celt prasību pret ražotāju par pirkuma cenas atmaksu apmaiņā pret transportlīdzekļa nodošanu (t.s. lielā zaudējumu atlīdzība), jo pircēja tiesības uz ekonomisko pašnoteikšanos ir aizsargātas tikai pretēji vispārpieņemtiem morāles principiem nodarīta kaitējuma gadījumā, bet ne tad, ja kaitējums ir nodarīts tikai aiz neuzmanības. *BGH* pircēja Savienības tiesībās aizsargāto interesi saskata tajā, ka netiek ciesti aktīvu zaudējumi hipotētiskas starpības izpratnē un saskaņā ar *BGB* 823. panta 2. punktu kopsakarā ar *EG-FGV* 6. panta 1. punktu un 27. panta 1. punktu atzīst pircējam tiesības tikai uz t.s. mazo zaudējumu atlīdzību, tātad tikai naudas prasījumu.
- 41 Saskaņā ar *BGH* izstrādātajām prasībām tiesai, kas lietu izskata pēc būtības, pēc saviem ieskatiem ir jānovērtē kaitējuma starpības apmērs, ņemot vērā visus apstākļus. Šajā ziņā ir jāņem vērā tas, ka novērtētajam kaitējumam Savienības tiesībās paredzētās efektivitātes apsvērumu dēļ ir jābūt vismaz 5 % no samaksātās

- pirkuma cenas, bet samērīguma apsvērumu dēļ tas nedrīkst pārsniegt 15 % no samaksātās pirkuma cenas. Ieguvums no lietošanas un transportlīdzekļa atlikušā vērtība ir jāieskaita nodarītajos zaudējumos, ciktāl tie pārsniedz transportlīdzekļa vērtību pirkuma līguma noslēgšanas brīdī (samaksātā pirkuma cena, atskaitot zaudējumu atlīdzības summu). *BGH* ieskatā, ņemot vērā prasību par efektīvām un preventīvām sankcijām, tas atbilst Savienības tiesībām.
- 42 Tomēr ir strīdīgi tas, vai ieguvuma no lietošanas ieskaits zaudējumu atlīdzības apmērā atbilst Savienības tiesībām. Ja saskaņā ar *BGH* izstrādātajām prasībām cietušajam pircējam no prasījuma par mazo zaudējumu atlīdzību būtu jāatskaita ieguvums no lietošanas, viņš saņemtu mazāku atlīdzību atkarībā no transportlīdzekļa lietošanas intensitātes. Tam nav nekāda acīmredzama objektīva iemesla. Viņš neiedzīvojas, ja viņš izmanto savu transportlīdzekli. Tāpēc šķiet patvaļīgi samazināt kaitējuma apmēru lietošanas intensitātes dēļ.
- 43 Savienības tiesībās gan ir izvirzīta prasība par to, ka pircējam ir jāļauj veikt nobraukto kilometru ieskaitu, ja viņš pieprasa t.s. lielo zaudējumu atlīdzību, proti, prasījumu par pirkuma cenas atmaksu pret transportlīdzekļa nodošanu. Ģenerāladvokāts A. Rantas [*A. Rantos*] ieskatā šajā situācijā ieguvums no attiecīgā transportlīdzekļa faktiskās lietošanas ir jāieskaita transportlīdzekļa pirkuma cenā, jo Direktīvā 2007/46 garantēto tiesību aizsardzība nedrīkst novest pie nepamatotas iedzīvošanās (ģenerāladvokāta A. Rantas secinājumi lietā *Mercedes-Benz Group* (ar pārveidošanas ierīcēm aprīkotu transportlīdzekļu ražotāju atbildība), C-100/21, EU:C:2022:42061, 61. un nākamie punkti).
- 44 Tomēr saskaņā ar šeit pausto viedokli tas tā nevar būt, ja pircējs pieprasa tikai mazo zaudējumu atlīdzību. Tas tā ir tāpēc, ka tad viņš saglabā īpašumtiesības uz transportlīdzekli. Viņš transportlīdzekli izmanto uz sava rēķina, un viņa transportlīdzeklis zaudē vērtību. Tādējādi viņš, izmantojot transportlīdzekli, nekādā veidā neiedzīvojas. Ieguvuma no lietošanas ieskaits mazajā zaudējumu atlīdzībā varētu arī novest pie nepamatotiem secinājumiem, tādējādi pārkāpjot efektivitātes principu. Ģenerāladvokāts A. Rantas uzsver, ka ieskaits nedrīkst radīt situāciju, kad pircējs galu galā nesaņem nekādu zaudējumu atlīdzību par nodarīto kaitējumu (62. punkts). Tomēr tieši tā tas būtu saskaņā ar *BGH* ieskaitīšanas metodi, ja pircējs tiesas nolēmuma pieņemšanas brīdī būtu intensīvi izmantojis savu transportlīdzekli.
- 45 Turklāt vispārīga zaudējumu starpības ierobežošana saskaņā ar *BGH* judikatūru līdz maksimālajai summai 15 % no pirkuma cenas, visticamāk, ir pretrunā Savienības tiesībām, jo tas ir pretrunā efektivitātes principam, jo transportlīdzekļu vērtības samazinājums uzstādītās pārveidošanas ierīces dēļ bieži būs lielāks nekā 15 % no pirkuma cenas. Tomēr *BGH* shematiskā robežvērtība 15 % apmērā neļauj valsts tiesām to ņemt vērā. Jāņem vērā arī tas, ka saskaņā ar *BGH* izstrādātajām prasībām pircējs var pieprasīt tikai finansiālu kompensāciju par zaudējumiem, bet transportlīdzeklis viņam ir jāpatur. Ja šis naudas prasījums tiek ierobežots līdz 15 % no pirkuma cenas, nevar pienācīgi ņemt vērā transportlīdzekļa pircēju interesi par atbilstošu kompensāciju.

- 46 Ja atbilde uz 3.a) prejudiciālo jautājumu ir noliedzoša atbilde, prejudiciālajās tiesvedībās ieguvums no lietošanas nebūtu jāieskaita, ja tas pārsniedz transportlīdzekļa vērtību pirkuma līguma noslēgšanas brīdī (pirkuma cena, atskaitot zaudējumu atlīdzības summu). Transportlīdzekļa lietošanas intensitātei un atlikušajai vērtībai nebūtu nozīmes.
- 47 Ja atbilde uz 3.b) prejudiciālo jautājumu ir noliedzoša, otrajā un ceturtajā tiesvedībā, kurās zaudējumu atlīdzības summa ir nosakāma pēc tiesas ieskata, kā zaudējumu atlīdzība varētu tikt piespriestas arī lielākas summas nekā 15 % no pirkuma cenas. Pirmajā tiesvedībā papildus prasītajai zaudējumu atlīdzības summai 15 % apmērā no pirkuma cenas kā papildu zaudējumus varētu atzīt arī finansēšanas izmaksas, jo finansēšanas izmaksas parasti ir kompensējamas.