

**Byla C-308/23**

**Prašymo priimti prejudicinį sprendimą papildymas**

**Gavimo data:**

2023 m. rugpjūčio 1 d.

**Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas:**

*Landgericht Duisburg* (Vokietija)

**Sprendimo dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą priėmimo data:**

2023 m. liepos 21 d.

**Ieškovas:**

YV

**Atsakovė:**

*Mercedes-Benz Group AG*

---

**Patvirtintas nuorašas**

**LANDGERICHT DUISBURG**

**NUTARTIS**

1 O 223/20

Byloje

YV

- ieškovas

atstovaujamas *BRR Automotive Rechtsanwaltsgesellschaft mbH*, Berlynas,

prieš

*Mercedes-Benz Group AG*, atstovaujamą valdybos, Mercedesstraße 120,  
Štutgartas

- atsakovę -,

atstovaujamą *Rechtsanwälte Junge und Kollegen* (Kelnas),

*Landgericht Duisburg* (Duisburgo apygardos teismas) 1-oji civilinių bylų kolegija,

kurią sudaro vienas apygardos teismo teisėjas Nennecke, 2023 m. liepos 21 d.

**nutarė:**

Papildant 2023 m. balandžio 26 d. nutartį, Europos Sąjungos Teisingumo Teismo taip pat prašyti atsakyti į šiuos prejudicinius klausimus, papildančius 2023 m. balandžio 26 d. nutartimi pagal SESV 267 straipsnį jau pateiktą prašymą priimti prejudicinį sprendimą:

10. Ar 2007 m. rugsėjo 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2007/46/EB nuostatų, visų pirma 18 straipsnio 1 dalies ir 3 dalies 36 punkto, tikslas taip pat yra konkrečiai apsaugoti individualų transporto priemonės pirkėją nuo Europos Sąjungos teisės reikalavimų neatitinkančios transporto priemonės įsigijimo, kurio jis, žinodamas, kad transporto priemonė neatitinka Europos Sąjungos teisės reikalavimų, nebūtų atlikęs, nes nenorėjo įsigyti tokios transporto priemonės?
11. Nepriklausomai nuo atsakymo į pirmesnį klausimą: ar pagal Europos Sąjungos teisę, transporto priemonės gamintojui pažeidus 2007 m. rugsėjo 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2007/46/EB nuostatas arba remiantis šia direktyva priimtus nacionalinės teisės aktus, be kita ko, draudimą išduoti netinkamą atitikties liudijimą, gamintojas visada arba bent jau tam tikrais atvejais privalo pašalinti visas pasekmes pirkėjui, kilusias dėl to, kad pirkėjas dėl šio pažeidimo įsigijo Sąjungos teisės reikalavimų neatitinkančią transporto priemonę, t. y., jeigu pirkėjas to prašo, kompensuoti transporto priemonės įsigijimo išlaidas – jei taikoma, pagal principą „vienas už vieną“ mainais gražinant transporto priemonę ir perduodant nuosavybės teisę į ją ir išskaičiuojant bet kokią kitos naudos, kurią pirkėjas įgijo įsigydamas transporto priemonę, vertę? Jeigu taip yra tik tam tikrais atvejais: kuriais atvejais taip yra?
12. Jei į vienuoliktąjį klausimą reikia atsakyti neigiamai arba teigiamai tik dėl tam tikrų atvejų: ar transporto priemonės, kuri neatitinka Europos Sąjungos teisės reikalavimų dėl išmetamųjų teršalų ir (arba) išmetamųjų teršalų kontrolės sistemos kokybės, pirkėjo reikalavimo atlyginti žalą apribojimas suma, kurią pirkėjas permokėjo įsigydamas transporto priemonę atsižvelgiant į riziką, susijusią su neteisėtu valdikliu, visada atitinka Europos Sąjungos teisės reikalavimus, jei gamintojas tik dėl aplaidumo išdavė netinkamą transporto priemonės atitikties liudijimą, kuriame nurodyta, kad transporto priemonė jos

gamybos metu atitiko visus teisės aktus? Jeigu taip yra ne visada: kuriais atvejais taip nėra?

13. Jeigu į dvyliktąjį klausimą reikia atsakyti teigiamai: ar transporto priemonės, kuri neatitinka Europos Sąjungos teisės aktų reikalavimų dėl išmetamųjų teršalų ir (arba) išmetamųjų teršalų kontrolės sistemos kokybės, pirkėjo reikalavimo atlyginti žalą apribojimas suma, kurią pirkėjas permokėjo įsigydamas transporto priemonę atsižvelgiant į riziką, susijusią su neteisėtu valdikliu, tačiau kuri negali viršyti 15 % pirkimo kainos, visada atitinka Europos Sąjungos teisės reikalavimus, jei gamintojas tik dėl aplaidumo išdavė netinkamą transporto priemonės atitikties liudijimą, kuriame nurodyta, kad transporto priemonė jos gamybos metu atitiko visus teisės aktus? Jeigu taip yra ne visada: kuriais atvejais taip nėra?

### I.

Faktinės aplinkybės, kuriomis grindžiamas šis teisminis ginčas, tiek, kiek jos reikšmingos prašymui priimti prejudicinį sprendimą, yra nurodytos rezoliucinėje dalyje minėtoje 2023 m. balandžio 26 d. kolegijos nutartyje bei Europos Sąjungos Teisingumo Teismui jau pateiktos *Landgericht Duisburg* bylos Nr. 1 O 223/20 medžiagoje (Teisingumo Teismo byla C-308/23).

### II.

Pagrindas papildyti minėtoje nutartyje suformuluotus prejudicinius klausimus rezoliucinėje dalyje suformuluotais dešimtuoju ir vienuoliktuoju klausimais yra *Bundesgerichtshof* (Federalinis Aukščiausiasis Teismas) paaiškinimai 2023 m. birželio 26 d. sprendimuose (bylos Nr. Via ZR 335/21, Via ZR 533/21 ir Via ZR 1031/22), kurie buvo priimti atsižvelgiant į 2023 m. kovo 21 d. Europos Sąjungos Teisingumo Teismo sprendimą (byla C-100/21).

#### 1.

Kaip matyti iš jau minėtos 2023 m. balandžio 26 d. nutarties, kolegija 2007 m. rugsėjo 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2007/46/EB įžvelgė draudimą išduoti netinkamą pagal šios direktyvos 18 straipsnio 1 dalį ir 3 dalies 36 punktą išduotiną atitikties liudijimą transporto priemonei – tai atitinka ir *Bundesgerichtshof* suvokimą (žr. visų pirma 2023 m. birželio 26 d. sprendimo byloje Nr. Via ZR 335/21 23 punktą); be to, iš minėto 2023 m. kovo 21 d. Europos Sąjungos Teisingumo Teismo sprendimo kolegija taip pat padarė išvadą, kad šiuo draudimu taip pat siekiama apsaugoti individualius transporto priemonių pirkėjus nuo Europos Sąjungos teisės reikalavimų neatitinkančios transporto priemonės įsigijimo.

Vis dėlto atsižvelgiant į *Bundesgerichtshof* paaiškinimus trijuose pirmiau minėtuose sprendimuose ir po naujo nuodugnaus išnagrinėjimo kyla klausimas, ar 2007 m. rugsėjo 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2007/46/EB

nuostatų, visų pirma draudimo išduoti netinkamą transporto priemonės atitikties liudijimą, tikslas taip pat yra konkrečiai apsaugoti individualų pirkėją nuo Europos Sąjungos teisės reikalavimų neatitinkančios transporto priemonės įsigijimo, kurio jis, žinodamas tikrąsias aplinkybes, nebūtų norėjęs atlikti ir, taigi, nebūtų atlikęs, t. y. apsaugoti jo ekonominio apsisprendimo teisę ir ypač jo interesą nebūti skatinamam prisiimti nepageidaujamą įsipareigojimą.

Jeigu taip yra, galima svarstyti ieškovo šioje byloje pareikštą reikalavimą grąžinti jam pirkimo kainą pagal principą „vienas už vieną“ mainais grąžinant transporto priemonę ir perduodant nuosavybės teisę į ją bei išskaičiuojant iš transporto priemonės gautos naudos vertę (BGB [*Bürgerliches Gesetzbuch* (Civilinis kodeksas)], toliau – BGB] 823 straipsnio 2 dalis, siejama su remiantis 2007 m. rugsėjo 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/46/EB priimtų EG-FGV [*EG-Fahrzeugsgenehmigungsverordnung* (EB transporto priemonių patvirtinimo taisyklės), toliau – EG-FGV] 6 straipsnio 1 dalimi), priešingu atveju tik tuomet, jeigu bent jau šioje byloje į rezoliucinėje dalyje suformuluotą vienuoliktąjį klausimą reikia atsakyti teigiamai arba jeigu – o to šioje byloje pagal esamą faktinę padėtį nebus – reikėtų konstatuoti atsakovės padarytą neetišką tyčinę žalą ieškovui (pastaruoju atveju *Bundesgerichtshof* pripažįsta atitinkamą reikalavimą, žr., pavyzdžiui, 2020 m. gegužės 25 d. *Bundesgerichtshof* sprendimą byloje Nr. VI ZR 252/19).

Ieškovas savo reikalavimą gali reikšti remdamasis BGB 823 straipsnio 2 dalimi, jeigu individualų transporto priemonės pirkėją – šioje byloje ieškovą – 2007 m. rugsėjo 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2007/46/EB nuostatos ir atitinkamai remiantis šia direktyva priimti nacionalinės teisės aktai – šioje byloje EG-FGV 6 straipsnio 1 dalis – taip pat konkrečiai siekia apsaugoti nuo Europos Sąjungos teisės reikalavimų neatitinkančios transporto priemonės įsigijimo, kurio jis, žinodamas tikrąsias aplinkybes, nebūtų norėjęs atlikti ir, taigi, nebūtų atlikęs, kitaip tariant, jeigu 2007 m. rugsėjo 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2007/46/EB nuostatos ir atitinkamai remiantis šia direktyva priimti nacionalinės teisės aktai taip pat saugo bendrąją veiksmų laisvę ir jos išraišką – pirkėjo – šioje byloje ieškovo – ekonominę apsisprendimo teisę, t. y. interesą nebūti paskatintam prisiimti nenorimą įsipareigojimą, ir būtent tokiu būdu, kad netinkamo atitikties liudijimo išdavimas – galbūt ir dėl aplaidumo – reiškia, jog pirkėjas, remdamasis iš neteisėto veiksmo kylančias teises pasekmes reglamentuojančiais teisės aktais, gali pareikalauti iš gamintojo kompensuoti jam pirkimo išlaidas, visų pirma pardavėjui sumokėtą pirkimo kainą (visų pirma žr. 2023 m. birželio 26 d. *Bundesgerichtshof* sprendimą byloje Nr. Via ZR 335/21, be kita ko, 20 ir 23 punktus). Tokiu atveju transporto priemonės įsigijimas, kurio pirkėjas nenorėjo ir kuris jam yra nepalankus, *per se* patenka į pažeisto įstatymo apsaugos sritį, t. y. į tą sritį, kurios pažeistu įstatymu buvo siekiama apsaugoti pirkėją. *Bundesgerichtshof* nuomone, tai yra būtina sąlyga, kad galima būtų pareikšti reikalavimą transporto priemonės gamintojui dėl transporto priemonės įsigijimo pasekmių pašalinimo, t. y. visiškos restitucijos pirkėjo – šioje byloje ieškovo – atžvilgiu pagal BGB 823 straipsnio 2 dalį (visų pirma žr. 2023 m.

birželio 26 d. *Bundesgerichtshof* sprendimą byloje Nr. Via ZR 335/21, be kita ko, 20 punktą).

*Bundesgerichtshof* vis dar neižvelgia, kad 2007 m. rugsėjo 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2007/46/EB nuostatos ir remiantis šia direktyva priimti Vokietijos teisės aktai turėtų tokį apsauginį tikslą (žr. visų pirma 2023 m. birželio 26 d. *Bundesgerichtshof* sprendimo byloje Nr. Via ZR 335/21 19, 24 ir paskesnius punktus). Sąjungos teisės saugomą interesą jis išvelgia tik tiek, kad sudarant transporto priemonės pirkimo-pardavimo sutartį dėl transporto priemonės gamintojo padaryto Europos išmetamųjų dujų teisės pažeidimo nebūtų prarastas turtas, kaip tai suprantama pagal vadinamąją skirtumo hipotezę (*Bundesgerichtshof*, ten pat, 32 punktas). Vis dėlto, *Bundesgerichtshof* nuomone, Sąjungos teisėje numatyta apsauga neapima pirkėjo intereso nebūti saistomam sutarties (*Bundesgerichtshof*, ten pat, 19 punktas).

Taigi *Bundesgerichtshof*, esant vien tik minėtos direktyvos nuostatų, siejamų su EG-FGV 6 straipsniu ir 27 straipsnio 1 dalimi bei BGB 823 straipsnio 2 dalimi, pažeidimui, nepripažįsta transporto priemonės pirkėjo teisės reikalauti kompensuoti transporto priemonės įsigijimo išlaidas – jei taikoma, pagal principą „vienas už vieną“ mainais gražinant transporto priemonę ir perduodant nuosavybės teisę į ją bei išskaičiuojant bet kokią kitos naudos, kurią pirkėjas įgijo įsigydamas transporto priemonę, vertę – tokį reikalavimą ieškovas reiškia šioje byloje (2020 m. rugpjūčio 18 d. ieškinio 2 puslapis, bylos l. 2, 2022 m. gegužės 23 d. procesinio dokumento 1 puslapis, bylos l. 729, 2023 m. vasario 17 d. posėdžio protokolo 1–2 puslapiai, bylos l. 820/124–125); *Bundesgerichtshof* pripažįsta tik teisę reikalauti atlyginti, jei reikia, nustatytiną žalą, kurią sudaro skirtumas tarp finansinės padėties, atsiradusios dėl atsakomybę sukeliančio įvykio, ir finansinės padėties, kuri būtų buvusi, jei nebūtų įvykę šio įvykio (visų pirma žr. 2023 m. birželio 26 d. *Bundesgerichtshof* sprendimo byloje Nr. Via ZR 335/21 40 punktą).

*Bundesgerichtshof* mano, kad vien tik dėl minėtos direktyvos nuostatų, siejamų su EG-FGV 6 straipsniu ir 27 straipsnio 1 dalimi bei BGB 823 straipsnio 2 dalimi, pažeidimo atsiradusi atlygintina žala yra tik ta suma, kurią pirkėjas permokėjo įsigydamas pirkimo objektą atsižvelgiant į riziką, susijusią su neteisėtu valdikliu (2023 m. birželio 26 d. *Bundesgerichtshof* sprendimo byloje Nr. Via ZR 335/21 40 punktas); be to, *Bundesgerichtshof* nustato šio reikalavimo ribas: ne mažiau kaip 5 % ir ne daugiau kaip 15 % pirkimo kainos (*Bundesgerichtshof*, ten pat, 73 ir 75 punktai).

Šiuo klausimu *Bundesgerichtshof* nurodo, kad Europos teisė 2023 m. kovo 21 d. Europos Sąjungos Teisingumo Teismo sprendimu (byla C-100/21) buvo išaiškinta taip, jog Europos Sąjungos teisė nereikalauja, kad transporto priemonės, kurioje sumontuotas neteisėtas valdiklis, pirkėjas atsidurtų tokioje pat padėtyje, lyg nebūtų sudaręs pirkimo-pardavimo sutarties, t. y. kad interesas į restituciją pirkimo-pardavimo sutarties atžvilgiu būtų įtrauktas į EG-FGV 6 straipsnio

1 dalies ir 27 straipsnio 1 dalies apsaugos sritį *ratione materiae* (2023 m. birželio 26 d. *Bundesgerichtshof* sprendimo byloje Nr. Via ZR 335/21 23 punktą).

Vis dėlto kolegija minėtame 2023 m. kovo 21 d. Europos Sąjungos Teisingumo Teismo sprendime neišvelgia jokių paaiškinimų dėl to, ar 2007 m. rugsėjo 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2007/46/EB nuostatomis taip pat siekiama konkrečiai apsaugoti individualų pirkėją nuo Europos Sąjungos teisės reikalavimų neatitinkančios transporto priemonės įsigijimo, kurio jis, žinodamas tikrąsias aplinkybes, nebūtų norėjęs atlikti ir nebūtų atlikęs, taigi šiuo atžvilgiu apsaugoti ir jo pasirinkimo laisvę, ir ar vien dėl šios priežasties, gamintojui pažeidus šios direktyvos ir ja remiantis priimtų nacionalinės teisės aktų nuostatas, ypač pažeidus draudimą išduoti netinkamą atitikties liudijimą, jomis reikalaujama suteikti pirkėjui teisę reikalauti iš gamintojo visiškai pašalinti šiuo pažeidimu grindžiamos sutarties pasekmes, t. y., kaip prašoma, atlyginti transporto priemonės įsigijimo išlaidas – jei taikoma, pagal principą „vienas už vieną“ mainais grąžinant transporto priemonę ir perduodant nuosavybės teisę į ją bei išskaičiuojant įsigijus transporto priemonę gautos naudos vertę – kaip to prašo ieškovas šioje byloje.

Taigi, remdamasi SESV 267 straipsniu, kolegija mano esant būtina pateikti Europos Teisingumo Teismui papildomą rezoliucinėje dalyje suformuluotą dešimtąjį klausimą su prašymu į jį atsakyti.

## 2.

Nepaisant to, kas išdėstyta pirmiau, kolegija taip pat neatmeta galimybės, kad Europos Sąjungos teisė, visų pirma 2023 m. kovo 21 d. Europos Sąjungos Teisingumo Teismo sprendime (93 punktą) nurodytas veiksmingumo principas reikalauja, jog tuo atveju, kai gamintojas – šioje byloje atsakovė – išdavė atitikties liudijimą, kuris neteisėtai patvirtina transporto priemonės atitiktį visiems teisės aktams jos pagaminimo metu, transporto priemonės pirkėjui – šioje byloje ieškovui – turi būti pripažįstama teisė reikalauti atlyginti transporto priemonės įsigijimo išlaidas pagal principą „vienas už vieną“ mainais grąžinant transporto priemonę ir išskaičiuojant iš jos gautos naudos vertę.

Kita vertus, tokiu atveju svarstyтина ir teisė reikalauti kompensuoti tik tam tikra suma išreikštą pirkėjo patirtą turto sumažėjimą – tokiu atveju pirkėjas gautų tik piniginę sumą ir privalėtų pasilikti transporto priemonę. Jeigu gamintojas neveikė tyčia, neetiškai tyčia nepadarė žalos pirkėjui ir jo neapgavo, *Bundesgerichtshof* pirkėjui pripažįsta tik teisę reikšti tokį reikalavimą, kurį taip pat apriboja sumos atžvilgiu (išsamiau žr. 2023 m. birželio 26 d. *Bundesgerichtshof* sprendimą byloje Nr. Via ZR 335/21).

Bet kuriuo atveju, kolegijos manymu, gali būti, kad Europos Sąjungos teisė, ypač atsižvelgiant į veiksmingumo principą, reikalauja, jog, net jeigu Europos Sąjungos teisės saugomas interesas yra tik užkirsti kelią tam, kad pirkėjas dėl sudarytos transporto priemonės pirkimo–pardavimo sutarties nepatirtų nuostolių dėl to, kad transporto priemonės gamintojas pažeidė Europos Sąjungos teisės aktus,

reglamentuojančius išmetamuosius teršalus, ieškovas turėtų teisę reikalauti iš gamintojo pašalinti visas transporto priemonės įsigijimo pasekmes, t. y. atlyginti visas transporto priemonės įsigijimo išlaidas – jei taikoma, pagal principą „vienas už vieną“ mainais grąžinant transporto priemonę ir perduodant nuosavybės teisę į ją bei išskaičiuojant bet kokios įsigijus transporto priemonę gautos naudos vertę. *A fortiori* kolegija mano, kad tai yra įmanoma, jeigu 2007 m. rugsėjo 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2007/46/EB nuostatomis taip pat siekiama apsaugoti individualaus transporto priemonės pirkėjo pasirinkimo laisvę, kaip nurodyta pirmiau 1 punkte.

Tokio turinio reikalavimą galiausiai nesunku nustatyti, o jo dydį paprastai galima gana tiksliai apskaičiuoti ir be eksperto išvados; reikia tik apytiksliai įvertinti tikėtiną bendrą ridą, į kurią reikia atsižvelgti apskaičiuojant gautos naudos kompensavimą, o tai nesukelia didelių sunkumų. Jis transporto priemonės pirkėjui suteikia visapusišką apsaugą nuo neigiamų pasekmių, nes visos jos yra kompensuojamos.

Kolegija neįžvelgia jokios netinkamos ar neproporcingos „sankcijos“, slypinčios tokia reikalavime atlyginti žalą, nes transporto priemonės gamintojas turi atlyginti tik pirkėjo patirtus nuostolius, o mainais gauna naudą, kurią pirkėjas gavo įsigydamas transporto priemonę – atgaudamas transporto priemonę ir nuosavybės teises į ją arba išskaičiuodamas kitos gautos naudos vertę.

Tada jis gali, jeigu techniškai įmanoma, atkurti tinkamą transporto priemonės būklę ir ją perparduoti, taip sumažindamas dėl pažeidimo patirtus nuostolius.

Kita vertus, teisė reikalauti atlyginti vien turto skirtumą, atsiradusį dėl ekonomiškai nenaudingo Europos Sąjungos teisės aktų reikalavimų neatitinkančios transporto priemonės įsigijimo, yra nenaudinga transporto priemonės pirkėjui. Tai visų pirma pasakytina, kai atlygintina žala yra laikoma tik ta suma, kurią pirkėjas permokėjo už transporto priemonę atsižvelgiant į su neteisėtu valdikliu susijusią riziką (žr. 2023 m. birželio 26 d. *Bundesgerichtshof* sprendimo byloje Nr. Via ZR 335/21 40 punktą).

Net ir pastarąją sumą nelengva apskaičiuoti be brangiai kainuojančios ekspertizės, ypač jei neaišku, ar transporto priemonė ateityje bus išregistruota dėl to, kad neatitinka Europos Sąjungos teisės aktų reikalavimų, ir, tiesą sakant, bet kuriuo atveju tuomet, kai nesutariama dėl turto skirtumo dydžio. Jeigu, vadovaujantis *Bundesgerichtshof* nuomone (2023 m. birželio 26 d. sprendimo byloje Nr. Via ZR 335/21 42 punkto pabaiga ir 76 punktas), apskaičiuojant turto skirtumą būtų remiamasi tik sutarties sudarymo momentu, visada būtų neaišku, ar – vertinant nuo žalai apskaičiuoti reikšmingos atskaitos datos – transporto priemonė bus ateityje išregistruota. Vis dėlto toks neaiškumas gali išlikti ir iki pat paskutinio žodinio faktų nagrinėjimo dienos. Atitinkamai jis taip pat gali būti svarbus vertinant žalą, kai, nukrypstant nuo *Bundesgerichtshof* jurisprudencijos, remiamasi paskutinio žodinio faktų nagrinėjimo laiko momentu.

Šis požiūris kelia abejonių, ar transporto priemonės, kuri neatitinka Europos Sąjungos teisės reikalavimų dėl išmetamųjų teršalų ir (arba) išmetamųjų teršalų kontrolės sistemos, pirkėjui leidžiant iš transporto priemonės gamintojo, kuris pažeidė 2007 m. rugsėjo 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2007/46/EB nuostatas, tik reikalauti atlyginti dėl transporto priemonės įsigijimo sumažėjusio turto sumą, nebus Europos Sąjungos teisei prieštaraujančiu būdu pernelyg apsunkinta galimybė gauti proporcingą žalos atlyginimą (žr. 2023 m. kovo 21 d. Teisingumo Teismo sprendimo byloje C-100/21 93 punktą).

Sunku įžvelgti galimybę konkrečiai apskaičiuoti tokio turinio reikalavimą atlyginti žalą. Taip yra todėl, kad turto skirtumą sunku patikimai įvertinti kiekybiškai, nes neaišku, kaip viskas klostysis ateityje, t. y. kaip reaguos valdžios institucijos ir kokios bus rastos techninės galimybės pašalinti (vis dar) esamas neteisėtas schemas ir valdiklius, taip pat transporto priemonės valdymo sistemos konfigūracijos pakeitimo neigiamą poveikį. Tai visų pirma pasakytina, jeigu, remiantis 2023 m. birželio 26 d. *Bundesgerichtshof* sprendime (byla Nr. Via ZR 335/21, 42 punkto pabaiga ir 76 punktas) pateiktais paaiškinimais, turto palyginimas vien tik sutarties sudarymo momentu turėtų būti lemiamas vertinant gražintiną turto skirtumą, bet taip pat ir tuo atveju, jeigu remiamasi paskutinio žodinio faktų nagrinėjimo laiko momentu, tol, kol neaišku, kas bus toliau su atitinkama transporto priemone, nes, pavyzdžiui, vis dar neaišku, ar bus nurodyta ją išregistruoti, ar reikės imtis kokių nors techninių priemonių, kurios gali būti susijusios su kitais trūkumais.

Priešingai, nei be detalesnio pagrindimo teigia *Bundesgerichtshof* (ten pat, 78 punktas), turto skirtumo dydį ginčo atveju vargu ar galima apskaičiuoti be eksperto išvados, o neaiškumų, kuriuos galima daugiau ar mažiau įveikti tik įvertinant žalą, vargu ar galima išvengti net ir gavus eksperto išvadą. Bet kuriuo atveju bylą nagrinėjantis teisėjas, kaip, beje, ir dauguma jo kolegų, neturi pakankamai žinių, kad galėtų taikyti *Bundesgerichtshof* (ten pat, 76 punktas) apibrėžtus kriterijus ir nustatyti „su turto skirtumu susijusią žalą“. Jis neturi techninių žinių ir nieko nežino apie transporto priemonių leidimus išduodančių institucijų praktiką, todėl negali, remdamasis vien savo žiniomis, įvertinti *Bundesgerichtshof* (ten pat, 76 punktas) lemiamais laikomų kriterijų, t. y. trūkumų, susijusių su neteisėto valdiklio naudojimu, visų pirma oficialių nurodymų rizikos, galimų eksploatavimo apribojimų apimties ir tokių apribojimų atsiradimo tikimybės atsižvelgiant į konkrečios bylos aplinkybes, jau nekalbant apie sutarties sudarymo laiką. Tai ypač aktualu, jeigu techniniai faktai, kuriais turi būti grindžiamas žalos įvertinimas, tampa ginčytini. Kiti kolegijos nariai taip pat nėra kvalifikuoti technikai ir, kiek teisėjui yra žinoma, neturi detalesnių žinių apie leidimus išduodančių institucijų praktiką. Bylą nagrinėjančiam teisėjui nėra žinoma, kad kuris nors iš *Landgericht Duisburg* teisėjų apskritai būtų technikas ir turėtų reikiamų žinių, kad galėtų spręsti čia nagrinėjamus klausimus.

Taip pat ir *Bundesgerichtshof* (ten pat, 77 punktas) vertinant reikalavimą atlyginti žalą lemiamu laikomos konkrečios teisinio pažeidimo, kuriuo grindžiama atsakomybė už Sąjungos teisės tikslą laikyti tam tikrų išmetamųjų teršalų ribinių



verčių, svarbos nei vienas teisėjas, nei kolegija nei galėjo, nei gali įvertinti nepasitelkdami eksperto, nes neturi tam kompetencijos. Be brangiai kainuojančios ekspertų konsultacijos, pagrįstos matavimais, kolegija negali ir negalėjo nustatyti ar įvertinti, kokias išmetamųjų teršalų vertes transporto priemonė rodo dėl teisės pažeidimo ir kokias būtų rodžiusi be pažeidimo.

Dar vienas sunkinantis veiksnys yra tai, kad pareiškėjai dažnai nurodo – šioje byloje taip pat (detaliai žr. ieškinio puslapį 31, bylos l. 32)–, o transporto priemonių gamintojai dažniausiai neigia transporto priemonės valdymo sistemos konfigūracijos pakeitimo, padaryto siekiant pašalinti transporto priemonės neteisėtumą, nepalankius padarinius, – šioje byloje atsakovė taip pat teigia, kad transporto priemonė dėl tariamo defekto neprarado vertės ir kad jos tarnavimo laikas nesutrumpėjo (atsiliepimo į ieškinį puslapis 46, bylos l. 266), o tai implikuoja vertės sumažėjimo dėl jau, jos teigimu, įdiegto programinės įrangos atnaujinimo neigimą (2022 m. liepos 14 d. atsakovės procesinio dokumento puslapis 15, bylos l. 785); šią bylą nagrinėjančiam teisėjui nėra žinoma nė viena byla, kurioje gamintojas būtų pripažinęs pareiškėjo nurodytus transporto priemonės valdymo sistemos konfigūracijos pakeitimo, padaryto siekiant pašalinti transporto priemonės neteisėtumą, nepalankius padarinius, – todėl net ir siekiant juos nustatyti, kad į juos būtų atsižvelgta vertinant turto skirtumą, gali tekti gauti labai brangiai kainuojančias ekspertų išvadas.

Jei įrodinėjimo našta tenka pareiškėjui, pagal Vokietijos civilinio proceso teisę pareiškėjas turi iš pradžių apmokėti ekspertų išvadas; neturėdamas atitinkamo teisinių išlaidų draudimo, pareiškėjas negalės taip paprastai to padaryti. Net jei neturintis teisinių išlaidų draudimo pareiškėjas ir galėtų sau leisti iš pradžių apmokėti reikalingą eksperto išvadą, gali būti, kad jis to nedarys manydamas, kad „neapsimoka“, nes papildoma kompensacija, kurią galima gauti, nėra tokia didelė, kad, atsižvelgiant į bylinėjimosi riziką (visiško ar dalinio negebėjimo įrodyti riziką), būtų verta mokėti už keturženklės eksperto išlaidas. Tai ypač pasakytina atsižvelgiant į *Bundesgerichtshof* jurisprudenciją, kurioje pripažinta, kad papildomai gautina kompensacija sudaro ne daugiau kaip 15 % (viršutinė riba) ir ne mažiau kaip 5 % (apatinė riba) pirkimo kainos = 10 % pirkimo kainos.

Gali būti, kad nemažai Europos Sąjungos teisės aktų reikalavimų dėl išmetamųjų teršalų ir išmetamųjų teršalų kontrolės sistemos neatitinkančių transporto priemonių pirkėjų nepareikš reikalavimų visiškai atlyginti jiems patirtą turto sumažėjimą, į kurį jie pagal *Bundesgerichtshof* paaiškinimus turi teisę, vien todėl, kad išsigąs išlaidų, ar bent jau nereikalaus surinkti su tuo susijusių būtinų įrodymų, o tai galiausiai lems tą patį.

Šios problemos lengvai išvengiama laikant, kad pirkėjo reikalavimas atlyginti žalą reiškia žalą, kurią sudaro įsigijimo išlaidos, prireikus atėmus gautos naudos vertę ir pagal principą „vienas už vieną“ gražinant transporto priemonę.

Be to, jei patenkinamas tik reikalavimas kompensuoti turto skirtumą, kurio suma gali būti tik apytikrė ir kurio iš tikrųjų negalima patikimai nustatyti, kolegijos

nuomone, kyla pavojus, kad pirkėjas galiausiai negaus tinkamos kompensacijos dėl nepakankamų nustatymo galimybių.

Jeigu, pritariant *Bundesgerichtshof*, būtų remiamasi sutarties sudarymo momentu kaip lemiamu veiksniu vertinant turto sumažėjimą, kraštutiniais atvejais gali atsirasti taip, kad transporto priemonės pirkėjui per mėnesį nuo jos įsigijimo transporto priemonė bus išregistruota, tačiau dėl to jam bus kompensuota ne beveik 100 % pirkimo kainos, o gerokai mažesnė žala, t. y., kaip nurodyta *Bundesgerichtshof* jurisprudencijoje (2023 m. birželio 26 d. sprendimas byloje Nr. Via ZR 335/21), ne daugiau kaip 15 % pirkimo kainos. Mažiau kraštutiniai „neteisingo įvertinimo“ atvejai, kai pirkėjas negauna iš tiesų proporcingo žalos atlyginimo, taip pat yra visiškai tikėtini ir jie taip pat kelia nuogąstavimų.

Net ir remiantis paskutinio žodinio faktų nagrinėjimo laiko momentu, gali būti, kad kompensacija bus nepakankama, nors tikriausiai ir ne taip ekstremaliai, kaip pirmuoju minėtu atveju. Taip yra todėl, kad transporto priemonės pirkėjui gali atsirasti ir taip, kad praėjus mėnesiui po paskutinio žodinio bylos faktinių aplinkybių nagrinėjimo jo transporto priemonė bus išregistruota, todėl jo patiriamas turto sumažėjimas bus didesnis nei turto sumažėjimas, apskaičiuotas paskutinio žodinio bylos nagrinėjimo metu; tai ypač pasakytina, jei žalos atlyginimas negali viršyti 15 % pirkimo kainos. Šiuo klausimu taip pat įmanomas kone neribotas skaičius kitų klaidingo vertinimo atvejų, dėl kurių transporto priemonės pirkėjui būtų išmokėta nepakankama kompensacija.

Kaip matyti iš to, kas išdėstyta pirmiau, kolegijai ypač didelių abejonių kelia *Bundesgerichtshof* svarstymai dėl viršutinės apskaičiuotos žalos ribos, kuri negali viršyti 15 % pirkimo kainos: kolegijai atrodo visiškai akivaizdu, kad kai kuriems transporto priemonių, kurios pažeidžia Europos teisės aktuose nustatytas išmetamųjų teršalų normas, pirkėjams toks reikalavimo atlyginti žalą apribojimas Europos Sąjungos teisės reikalavimams prieštaraujančiu būdu užkirstų kelią gauti proporcingą žalos atlyginimą, nes jų žala faktiškai yra didesnė nei 15 % pirkimo kainos. Kolegija nemato jokio pagrindo apriboti turto skirtumą būtinai šia pirkimo kainos dalimi (*Bundesgerichtshof*, ten pat, 73 ir 75 punktai).

Dėl tų pačių priežasčių kolegija taip pat mano, kad – visiškai nepriklausomai nuo viršutinės atlygintinos sumos ribos, kuri yra 15 % pirkimo kainos – daliai transporto priemonių, pažeidžiančių Europos teisės aktuose nustatytas išmetamųjų teršalų normas, pirkėjų toks reikalavimo atlyginti žalą apribojimas iki sumos, kurią pirkėjas permokėjo įsigydamas transporto priemonę atsižvelgiant į riziką, susijusią su neteisėtu valdikliu (žr. 2023 m. birželio 26 d. *Bundesgerichtshof* sprendimo byloje Nr. Via ZR 335/21 40 punktas), Europos Sąjungos teisės reikalavimams prieštaraujančiu būdu gali būti užkirstas kelias gauti proporcingą žalos atlyginimą, nes jų patirta žala iš tikrųjų yra didesnė už šią sumą.

Šiuo požiūriu galimos per mažos kompensacijos rizikos taip pat galima nesunkiai išvengti laikant, kad pirkėjo reikalavimas atlyginti žalą Europos Sąjungos teisinių reikalavimų neatitinkančios transporto priemonės gamintojui, kaip prašoma, yra

reikalavimas atlyginti šios transporto priemonės įsigijimo išlaidas – jei taikoma, pagal principą „vienas už vieną“ mainais gražinant transporto priemonę ir perduodant nuosavybės teisę į ją ir išskaičiuojant bet kokios įsigijus transporto priemonę gautos naudos vertę.

Taigi kolegijai kyla abejonių, ar neatitinkančios Europos Sąjungos teisės reikalavimų transporto priemonės pirkėjo reikalavimo atlyginti žalą jos gamintojui, kuris pažeidė 2007 m. rugsėjo 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2007/46/EB nuostatas, apribojimas reikalavimu atlyginti tam tikra suma išreikštą turto skirtumą atitinka Europos Sąjungos teisės reikalavimus, visų pirma tuomet, kai šiuo atžvilgiu gražintinas skirtumas vis dar negali viršyti tam tikros viršutinės ribos, nustatytos 2023 m. birželio 26 d. *Bundesgerichtshof* sprendime (byla Nr. Via ZR 335/21). Vis dėlto šį klausimą turi išspręsti Europos Teisingumo Teismas, o ne kolegija (SESV 267 straipsnis).

Kolegija taip pat neturi kompetencijos įvertinti (SESV 267 straipsnis), kiek Europos Sąjungos teisėje įtvirtinta vartotojų apsauga – ieškovas, kaip matyti iš dabartinės situacijos, yra vartotojas – taip pat reiškia draudimą apriboti Europos Sąjungos teisės reikalavimų neatitinkančios transporto priemonės pirkėjo reikalavimus reikalavimu atlyginti turto skirtumą, susidariusį dėl nepalankaus įsigijimo.

### 3.

Taigi, remiantis SESV 267 straipsniu, bylą reikia pateikti Europos Sąjungos Teisingumo Teismui su prašymu priimti prejudicinį sprendimą dėl rezoliucinėje dalyje suformuluotų dešimtojo–tryliktojo klausimų.

Atsakymas į juos yra svarbus tolesniam šio teismo ginčo nagrinėjimui ir sprendimui. Ieškovas prašo atlyginti jam pirkimo kainą mainais į gautos naudos išskaičiavimą, ir toks atlyginimas, remiantis *Bundesgerichtshof* Europos Sąjungos teisės turinio samprata, pagal BGB 823 straipsnio 2 dalį negali būti jam priteistas. Tik tuo atveju, jei bent į vieną iš sprendimo formulėje suformuluotų dešimtąjį ir vienuoliktąjį klausimų bus atsakyta teigiamai, ieškovui reikėtų priteisti tai, ko jis prašo, o priešingu atveju jam bent jau negali būti priteista tai, ko jis prašo. Jei į dvyliktąjį ir, jei taikoma, tryliktąjį klausimus jo atveju bus atsakyta teigiamai, jam pripažintinas reikalavimas pagal *Bundesgerichtshof* jurisprudenciją dar labiau sumažės. Taip yra todėl, kad, bent jau esamomis faktinėmis aplinkybėmis, atsižvelgiant į 2023 m. balandžio 26 d. kolegijos sprendime pateiktus atsakovės argumentus ir į 2023 m. balandžio 26 d. kolegijos sprendime nurodytą aptariamų schemų poveikį įvairiems transporto priemonės išmetamųjų teršalų tipams, nėra jokių atsakovės tyčinio teisės pažeidimo požymių. Šį poveikį, be kita ko, sukelia variklio radiatoriaus aušintuvo sklendžių atidarymo ir uždarymo valdymas ir dėl to daroma įtaka variklio aušinimui.

(Nennecke)

Patvirtinta

teismo kanceliarijos tarnautoja(s), atsakinga(s) už dokumentų tvarkymą

*Landgericht Duisburg*

DARBINIS VERTINMAS