

LANDGERICHT DUISBURG

LĒMUMS

1 O 49/20

Lietā:

OB k-gs

prasītājs,

pārstāvis: advokāts *O. Yildirim* Frankfurtē pie Mainas,

pret

Mercedes-Benz Group AG, ko pārstāv tās valde, *Mercedesstraße 137* 70327, Štutgarte

atbildētāju,

pārstāvji: *Rechtsanwälte Junge und Kollegen* Ķelnē,

Landgericht Duisburg [Duisburgas apgabaltiesa] 1. Civillietu palāta

šādā sastāvā: *Landgericht* tiesnesis *C. Nennecke*, kas izskata lietu vienpersoniski, 2023. gada 21. jūlijā

nolēma:

Papildus 2023. gada 5. aprīļa lēmumam ar tajā jau lūgto prejudiciālo nolēmumu saskaņā ar LESD 267. pantu Eiropas Savienības Tiesai tiek uzdoti šādi papildu jautājumi:

6. Vai Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2007/46/EK (2007. gada 5. septembris) noteikumiem, it īpaši tās 18. panta 1. punktam un 3. panta 36. punktam, ir arī konkrēts mērķis aizsargāt individuālu transportlīdzekļa pircēju no Savienības tiesību prasībām neatbilstoša transportlīdzekļa iegādes, kuru viņš nebūtu veicis, zinot, ka transportlīdzeklis neatbilst Savienības tiesību prasībām, jo viņš to nebūtu vēlējies?
7. Vai neatkarīgi no atbildes uz iepriekš uzdoto jautājumu saskaņā ar Savienības tiesībām tad, ja transportlīdzekļa ražotājs pārkāpj Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2007/46/EK (2007. gada 5. septembris) noteikumus vai uz šīs direktīvas pamata pieņemtos valsts tiesisko regulējumus, it īpaši tad, ja transportlīdzekļa ražotājs pārkāpj aizliegumu izsniegt nepatiesu atbilstības sertifikātu, ražotājam vienmēr vai vismaz noteiktos gadījumos pircējs pilnībā ir jāatbrīvo no sekām, kas izriet no Savienības tiesību prasībām neatbilstoša transportlīdzekļa iegādes, kuras pamatā ir šis pārkāpums, proti, ja pircējs to pieprasa, ir jāatlīdzina viņam transportlīdzekļa iegādes izmaksas – vajadzības gadījumā vienlaikus ar transportlīdzekļa nodošanu un īpašumtiesību pāreju un atskaitot jebkuru citu ieguvumu,

ko pircējs guvis transportlīdzekļa iegādes rezultātā, vērtību? Ja tas tā ir tikai atsevišķos gadījumos, kādi ir šie gadījumi?

- 8.** Ja atbilde uz 7. jautājumu ir noliedzoša vai tikai atsevišķos gadījumos apstiprinoša, vai transportlīdzekļa, kas neatbilst Savienības tiesību prasībām par izplūdes gāzu emisijām un/vai emisiju kontroles sistēmas parametriem, pircēja zaudējumu atlīdzināšanas prasījuma ierobežošana līdz summai, par kādu pircējs iegādājās transportlīdzekli dārgāk, ņemot vērā ar aizliegto pārveidošanas ierīci saistītos riskus, vienmēr atbilst Savienības tiesību prasībām, ja ražotājs tikai neuzmanības dēļ ir izsniedzis nepatiesu transportlīdzekļa atbilstības sertifikātu, kas apliecina tā atbilstību visiem tiesību aktiem tā ražošanas brīdī? Ja tas tā ir ne visos gadījumos, kādi ir šie gadījumi?
- 9.** Ja atbilde uz 8. jautājumu ir apstiprinoša, vai transportlīdzekļa, kas neatbilst Eiropas Savienības tiesību prasībām par izplūdes gāzu emisijām un/vai izplūdes kontroles sistēmas parametriem, pircēja zaudējumu atlīdzināšanas prasījuma ierobežošana līdz summai, par kādu pircējs iegādājās transportlīdzekli dārgāk, ņemot vērā ar aizliegto pārveidošanas ierīci saistītos riskus, bet ne vairāk kā līdz 15 % no pirkuma cenas, vienmēr atbilst Savienības tiesību prasībām, ja ražotājs tikai neuzmanības dēļ ir izsniedzis nepatiesu transportlīdzekļa atbilstības sertifikātu, kas apliecina tā atbilstību visiem tiesību aktiem tā ražošanas brīdī? Ja tas tā ir ne visos gadījumos, kādi ir šie gadījumi?

I.

Fakti, kas ir šīs lietas pamatā, ciktāl tie ir būtiski attiecībā uz lūgto prejudiciālo nolēmumu, izriet no rezolutīvajā daļā minētā palātas 2023. gada 26. aprīļa lēmuma, kā arī no lietas 1 O 49/20, ko *Landgericht Duisburg* jau iesniegusi Eiropas Savienības Tiesai (Tiesas lieta C-308/23).

II.

Pamats papildināt minētajā lēmumā formulētos prejudiciālos jautājumus ar rezolutīvajā daļā formulētajiem 6. līdz 9. jautājumu ir *Bundesgerichtshof* [Federālās Augstākās tiesas] apsvērumi tās 2023. gada 26. jūnija spriedumos (VIa ZR 335/21, VIa ZR 533/21 un VIa ZR 1031/22), kas pasludināti, ņemot vērā Eiropas Savienības Tiesas 2023. gada 21. marta spriedumu (C-100/21).

1.

Kā redzams no jau iepriekš minētā 2023. gada 5. aprīļa lēmuma, palāta no Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2007/46/EK (2007. gada 5. septembris) ir pārņēmusi aizliegumu izsniegt nepatiesu atbilstības sertifikātu transportlīdzeklim, kuram saskaņā ar minētās direktīvas 18. panta 1. punktu un 3. panta 36. punktu ir jāizsniedz atbilstības sertifikāts, – tas atbilst arī *Bundesgerichtshof* izpratnei (skat. it īpaši spriedumu, 2023. gada 26. jūnijs, VIa ZR 335/21, turpat 23. punkts) –, un no minētā Eiropas Savienības Tiesas 2023. gada 21. marta sprieduma tā ir secinājusi, ka šā aizlieguma mērķis ir arī aizsargāt individuālos transportlīdzekļu pircējus no Savienības tiesību prasībām neatbilstoša transportlīdzekļa iegādes.

Tomēr, ņemot vērā *Bundesgerichtshof* apsvērumus trijos iepriekš pirms 1. punkta minētajos spriedumos, pēc atkārtotas padziļinātas pārbaudes rodas jautājums, vai Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2007/46/EK (2007. gada 5. septembris) noteikumu,

it īpaši, piemēram, aizlieguma izsniegt transportlīdzeklim nepatiesu atbilstības sertifikātu, mērķis ir arī īpaši aizsargāt individuālo pircēju no Savienības tiesību prasībām neatbilstoša transportlīdzekļa iegādes, ko viņš, zinot faktiskos apstākļus, nebūtu vēlējies veikt un tātad arī nebūtu veicis, proti, arī aizsargāt viņa tiesības uz brīvu ekonomisko izvēli un it īpaši viņa interesi netikt pamudinātam uzņemties nevēlamas saistības.

Ja tas tā ir, ir iespējams šajā lietā izvirzītais prasītāja prasījums atlīdzināt pirkuma cenu vienlaikus ar transportlīdzekļa nodošanu un īpašumtiesību pāreju un atskaitot no transportlīdzekļa gūto ieguvumu vērtību saskaņā ar *BGB (Bürgerliches Gesetzbuch, Vācijas Civilt kodekss)* 823. panta 2. punktu kopsakarā ar *EG-FGV (Verordnung über die EG–Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge, Rīkojums par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību EK apstiprināšanu)* 6. panta 1. punktu, kas pieņemts, pamatojoties uz Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2007/46/EK (2007. gada 5. septembris), pretējā gadījumā tikai tad, ja vismaz šajā lietā uz rezolutīvajā daļā formulēto 7. jautājumu ir jāatbild apstiprinoši vai ja – kas šajā lietā pašreizējā situācijā varētu nebūt – ir jākonstatē kaitējums, ko atbildētāja pretēji vispārpieņemtiem morāles principiem tīši nodarījusi prasītājam (pēdējā minētajā gadījumā *Bundesgerichtshof* apstiprina atbilstošu prasījumu, skat., piemēram, *Bundesgerichtshof* spriedumu, 2020. gada 25. maijs, VI ZR 252/19).

Prasītāja prasījums pastāv, pamatojoties uz *BGB* 823. panta 2. punktu, ja individuālais transportlīdzekļa pircējs – šajā gadījumā prasītājs – ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2007/46/EK (2007. gada 5. septembris) noteikumiem un attiecīgi arī uz šīs direktīvas pamata pieņemtajiem valsts noteikumiem – šajā gadījumā *EG-FGV* 6. panta 1. punktu – ir īpaši jāaizsargā arī no Savienības tiesību prasībām neatbilstoša transportlīdzekļa iegādes, ko viņš, zinot faktiskos apstākļus, nebūtu vēlējies veikt un tātad nebūtu veicis, citiem vārdiem sakot, ja ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2007/46/EK (2007. gada 5. septembris) noteikumiem un attiecīgi arī uz šīs direktīvas pamata pieņemtajiem valsts noteikumiem ir jāaizsargā arī pircēja – šajā gadījumā prasītāja – vispārējā rīcības brīvība un – kā tās izpausme – ekonomiskā izvēles brīvība, proti,

interese netikt pamudinātam uzņemties nevēlamas saistības, tādā veidā, ka nepatiesa atbilstības sertifikāta izsniegšana – kas, iespējams, notikusi neuzmanības dēļ – rada pircēja prasījumu pret ražotāju par iegādes izmaksu, it īpaši pārdevējam samaksātās pirkuma cenas, atlīdzināšanu, kas izriet no tiesību aktiem par neatļautas darbības tiesiskajām sekām (skat. it īpaši *Bundesgerichtshof* spriedumu, 2023. gada 26. jūnijs, VIa ZR 335/21, turpat it īpaši 20. un 23. punkts). Proti, tad negribēta neizdevīga transportlīdzekļa iegāde jau pati par sevi ietilpst pārkāptā likuma aizsardzības jomā, proti, tā jomā, no kā pārkāptajam likumam bija jāaizsargā pircējs. *Bundesgerichtshof* skatījumā tas ir priekšnoteikums pircēja prasījumam pret transportlīdzekļa ražotāju par atbrīvošanu no transportlīdzekļa iegādes sekām tādējādi, ka rezultātā tā tiek pilnībā atcelta pircējam – šajā gadījumā prasītājam – saskaņā ar *BGB* 823. panta 2. punktu (skat. it īpaši *Bundesgerichtshof* spriedumu, 2023. gada 26. jūnijs, VIa ZR 335/21, turpat it īpaši 20. punkts).

Bundesgerichtshof joprojām nesaskata šādu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2007/46/EK (2007. gada 5. septembris) noteikumu un uz šīs direktīvas pamata pieņemto Vācijas tiesību normu aizsargājošo mērķi (skat. it īpaši *Bundesgerichtshof* spriedumu, 2023. gada 26. jūnijs, VIa ZR 335/21, turpat 19., 24. un nākamie punkti). Tā saskaņā Savienības tiesībās aizsargāto interesi tikai tajā, lai transportlīdzekļa pirkuma līguma noslēgšanas rezultātā, transportlīdzekļa ražotājam pārkāpjot Savienības noteikumus par izplūdes gāzēm, netiktu nodarīti mantiski zaudējumi starpības hipotēzes (*Differenzhypothese*) izpratnē (iepriekš minētais *Bundesgerichtshof* spriedums, turpat 32. punkts). Tomēr *Bundesgerichtshof* skatījumā Savienības tiesībās noteiktā aizsardzība neattiecas uz pircēja interesi netikt turētam pie līguma (iepriekš minētais *Bundesgerichtshof* spriedums, turpat 19. punkts).

Tādēļ *Bundesgerichtshof*, pamatojoties tikai uz minētās direktīvas noteikumu pārkāpumu kopsakarā ar *EG-FGV* 6. pantu un 27. panta 1. punktu un *BGB* 823. panta 2. punktu, nepiešķir transportlīdzekļa pircējam prasījumu par transportlīdzekļa iegādes izmaksu atlīdzināšanu – vajadzības gadījumā vienlaikus ar transportlīdzekļa nodošanu un īpašumtiesību pāreju un atskaitot transportlīdzekļa iegādes rezultātā gūto citu ieguvumu vērtību –, kādu prasītājs izvirza šajā lietā

(2020. gada 16. februāra prasības pieteikuma 2. lpp., lietas 2. lpp., 2022. gada 5. maija procesuālā raksta 1. lpp., lietas 191. lpp.), bet tikai prasījumu par jebkādas tādas konstatējamās zaudējumu starpības atlīdzināšanu, kas konstatējama, pamatojoties uz mantiskā stāvokļa, kas radies atbildību pamatojošā notikuma rezultātā, salīdzinājumu ar mantisko stāvokli, kas būtu radies, ja šis notikums nebūtu noticis (skat. it īpaši *Bundesgerichtshof* spriedumu, 2023. gada 26. jūnijs, VIa ZR 335/21, turpat 40. punkts).

Bundesgerichtshof uzskata, ka zaudējumi, kas atlīdzināmi, pamatojoties tikai uz minētās direktīvas noteikumu pārkāpumu kopsakarā ar *EG-FGV* 6. pantu un 27. panta 1. punktu un *BGB* 823. panta 2. punktu, ir – tikai – summa, par kādu pircējs iegādājās pirkuma priekšmetu dārgāk, ņemot vērā ar aizliegto pārveidošanas ierīci saistītos riskus (*Bundesgerichtshof* spriedums, 2023. gada 26. jūnijs, VIa ZR 335/21, turpat 40. punkts), ierobežojot šo prasījumu uz leju līdz vismaz 5 % no pirkuma cenas un uz augšu ne vairāk kā līdz 15 % no pirkuma cenas (iepriekš minētais *Bundesgerichtshof* spriedums, turpat 73. un 75. punkts).

Šajā ziņā *Bundesgerichtshof* norāda, ka Savienības tiesībās paredzētā tiesiskā situācija ar Eiropas Savienības Tiesas 2023. gada 21. marta spriedumu (C-100/21) ir precizēta tādējādi, ka Savienības tiesībās nav prasīts, lai ar aizliegto pārveidošanas ierīci aprīkota transportlīdzekļa pircējs tiktu nostādīts tādā situācijā, it kā viņš nebūtu noslēdzis pirkuma līgumu, proti, lai interese par pirkuma līguma atcelšanu būtu ietverta *EG-FGV* 6. panta 1. punkta un 27. panta 1. punkta faktiskajā aizsardzības jomā (*Bundesgerichtshof* spriedums, 2023. gada 26. jūnijs, VIa ZR 335/21, turpat 23. punkts).

Tomēr no minētā Eiropas Savienības Tiesas 2023. gada 21. marta sprieduma palāta nesecina, vai ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2007/46/EK (2007. gada 5. septembris) noteikumiem ir īpaši jāaizsargā individuālais pircējs no Savienības tiesību prasībām neatbilstoša transportlīdzekļa iegādes, ko viņš, zinot faktiskos apstākļus, nebūtu vēlējis veikt un tāpat nebūtu veicis, proti, vai šajā ziņā ir jāaizsargā arī viņa izvēles brīvība, un jau tikai tāpēc vien tiek prasīts, lai tad, ja ražotājs pārkāpj minētās direktīvas noteikumus un uz tās pamata pieņemtos valsts noteikumus – it īpaši aizliegumu izsniegt nepatiesu atbilstības sertifikātu –, pircējam tiktu piešķirtas prasījuma tiesības pret ražotāju,

lai viņš tiktu pilnībā atbrīvots no līguma, kas balstīts uz šo pārkāpumu, sekām, proti, ja tas tiek prasīts, lai viņam tiktu atlīdzināti transportlīdzekļa iegādes izdevumi, vajadzības gadījumā vienlaikus ar tā nodošanu un īpašumtiesību pāreju un atskaitot citu transportlīdzekļa iegādes rezultātā gūto ieguvumu vērtību, kā to pieprasa prasītājs šajā lietā.

Tāpēc palāta uzskata, ka saskaņā ar LESD 267. pantu ir jāuzdod Eiropas Savienības Tiesai arī rezolutīvajā daļā formulētais papildu 6. jautājums ar lūgumu sniegt atbildi.

2.

Neatkarīgi no iepriekš minētā palāta arī neizslēdz, ka Savienības tiesības, it īpaši Eiropas Savienības Tiesas 2023. gada 21. marta spriedumā minētais efektivitātes princips (turpat 93. punkts), prasa, lai transportlīdzekļa pircējam – šajā gadījumā prasītājam – būtu tiesības prasīt transportlīdzekļa iegādes izdevumu atlīdzināšanu vienlaikus ar tā atdošanu un atskaitot no transportlīdzekļa gūtos ieguvumus, ja ražotājs – šajā gadījumā atbildētāja – ir izsniedzis atbilstības sertifikātu, kas nepatiesi apliecina transportlīdzekļa atbilstību visiem tiesību aktiem tā izgatavošanas brīdī.

Šādā gadījumā savukārt var apsvērt arī prasījumu vienīgi par pircējam radītā mantas samazinājuma summas atlīdzināšanu, kad pircējs saņem tikai naudas summu un viņam ir jāpatur transportlīdzeklis. *Bundesgerichtshof* piešķir pircējam, ja ražotājs nav rīkojies tīši un nav apzināti kaitējis vai pat apkrāpis pircēju pretēji vispārpieņemtiem morāles principiem, tikai šādas prasījuma tiesības, turklāt ierobežojot to summu (sīkāk *Bundesgerichtshof* spriedums, 2023. gada 26. jūnijs, VIa ZR 335/21).

Palātas skatījumā katrā ziņā ir iespējams, ka Savienības tiesības, it īpaši ņemot vērā efektivitātes principu, prasa, lai prasītājam pat tad, ja Savienības tiesībās aizsargātā interese ir tikai tāda, lai transportlīdzekļa pirkuma līguma noslēgšanas rezultātā, transportlīdzekļa ražotājam pārkāpjot Savienības noteikumus par izplūdes gāzu emisijām,

netiktu nodarīti mantiski zaudējumi, tiktu piešķirtas prasījuma tiesības pret ražotāju, lai viņš tiktu pilnībā atbrīvots no transportlīdzekļa iegādes, proti, viņam tiktu atlīdzināti transportlīdzekļa iegādes izdevumi – vajadzības gadījumā vienlaikus ar transportlīdzekļa nodošanu un īpašumtiesību pāreju un atskaitot citu no transportlīdzekļa iegādes gūto ieguvumu vērtību. Vēl jo vairāk tās skatījumā ir iespējams, ka Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2007/46/EK (2007. gada 5. septembris) noteikumi ir tieši paredzēti individuāla transportlīdzekļa pircēja izvēles brīvības aizsardzībai iepriekš 1. punktā izklāstītajā izpratnē.

Šāda satura prasījums galu galā ir vienkāršs, un katrā ziņā tā apmēru parasti var diezgan precīzi noteikt arī bez eksperta atzinuma; ir tikai jānovērtē paredzamais kopējais nobraukums, kas jāņem vērā ieguvumu kompensēšanas aprēķinā, bet tas nerada lielas grūtības.

Tas piešķir transportlīdzekļa pircējam visaptverošu aizsardzību pret viņa zaudējumiem, jo visi viņa zaudējumi tiek kompensēti.

Palāta neuzskata šāda zaudējumu atlīdzināšanas prasījuma “sankcijas” raksturu par nepiemērotu vai nesamērīgu, jo transportlīdzekļa ražotājam ir jāsedz tikai pircēja zaudējumi, pretī saņemot ieguvumus, ko pircējs ir guvis no transportlīdzekļa iegādes, – vai nu nododot transportlīdzekli un tā īpašumtiesības, vai arī atskaitot citu gūto ieguvumu vērtību. Tad, ja tas ir tehniski iespējams, ražotājs var atjaunot transportlīdzekli pienācīgā stāvoklī un pārdot tālāk, tādējādi samazinot savus zaudējumus, kas radušies tiesību pārkāpuma rezultātā.

Turpretī prasījums tikai par mantiskā stāvokļa starpības summas atlīdzināšanu, ko radījusi Savienības tiesību prasībām neatbilstoša transportlīdzekļa ekonomiski neizdevīga iegāde, transportlīdzekļa pircējam ir neizdevīgs. Tas tā ir it īpaši tad, ja par atlīdzināmu zaudējumu tiek uzskatīta tikai summa, par kādu pircējs iegādājās transportlīdzekli dārgāk, ņemot vērā ar aizliegto pārveidošanas ierīci saistītos riskus

(skat. *Bundesgerichtshof* spriedumu, 2023. gada 26. jūnijs, VIa ZR 335/21, turpat 40. punkts).

Pat šī pēdējā minētā summa nav gluži vienkārša, it īpaši tad, ja nav skaidrības, vai nākotnē transportlīdzeklis netiks imobilizēts, jo tas neatbilst Savienības tiesību prasībām, un patiesībā katrā ziņā tad, ja mantiskā stāvokļa starpības apmērs ir apstrīdams, to nevar aprēķināt bez dārga eksperta atzinuma. Ja piekrītam *Bundesgerichtshof* (spriedums, 2023. gada 26. jūnijs, VIa ZR 335/21), turpat 42. punkta beigās un 76. punktā, ka mantiskā stāvokļa starpības aprēķinā ir jāņem vērā tikai līguma noslēgšanas brīdis, nekad nebūs skaidrības, vai – raugoties no zaudējumu noteikšanai būtiskā atsaucē datuma – transportlīdzeklis netiks imobilizēts nākotnē. Šāda neskaidrība vēl var pastāvēt pat pēdējās tiesas sēdes dienā. Līdz ar to tai var būt nozīme zaudējumu noteikšanā arī tad, ja – atkāpjoties no *Bundesgerichtshof* judikatūras – zaudējumu noteikšanā tiek ņemts vērā pēdējās tiesas sēdes laiks. Šis aspekts rada šaubas par to, vai transportlīdzekļa, kas neatbilst Savienības tiesību prasībām attiecībā uz tā izplūdes gāzu emisiju un/vai emisijas kontroles sistēmu, pircējam netiek pārmērīgi apgrūtināta – kas ir pretrunā Savienības tiesībām – pienācīga atlīdzinājuma saņemšana par viņam nodarītajiem zaudējumiem, ierobežojot viņa prasījumu pret transportlīdzekļa ražotāju, kurš ir pārkāpis Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2007/46/EK (2007. gada 5. septembris) noteikumus, tikai līdz summai, par kādu samazinājusies viņa manta transportlīdzekļa iegādes rezultātā (skat. Eiropas Savienības Tiesas spriedumu, 2023. gada 21. marts, C-100/21, turpat 93. punkts).

Aplūkojot tuvāk, nav gandrīz nekādu atskaites punktu, kā varētu noteikt šāda satura zaudējumu atlīdzināšanu prasījuma apmēru. Tas tādēļ, ka mantiskā stāvokļa starpību ir grūti ticami aprēķināt, jo nav skaidrs, kā situācija attīstīsies nākotnē, t.i., kā reaģēs iestādes un kādas tehniskas iespējas tiks atrastas, lai novērstu iespējamās (joprojām) pastāvošās aizliegtās shēmas un vadības ierīces, kā arī transportlīdzekļa vadības ierīces konfigurācijas izmaiņu nelabvēlīgās sekas. Tas tā ir it īpaši tad, ja saskaņā ar *Bundesgerichtshof* apsvērumiem 2023. gada 26. jūnija spriedumā

(VIa ZR 335/21), turpat 42. punkta beigās un 76. punktā, mantas salīdzinājums ir būtisks, lai novērtētu atlīdzināmo mantiskā stāvokļa starpību, tikai līguma noslēgšanas brīdī, un tāpat arī tad, ja par atskaites punktu tiek ņemts pēdējās tiesas sēdes laiks, kamēr vēl nav zināma turpmākā attīstība attiecībā uz attiecīgo transportlīdzekli, jo vēl nav skaidrs, piemēram, vai tiks lemts par tā imobilizāciju vai arī būs nepieciešami kādi tehniski pasākumi, kas var būt saistīti ar citiem zaudējumiem.

Pretēji tam, ko *Bundesgerichtshof* (iepriekš minētais spriedums, 78. punkts) norāda bez papildu pamatojuma, mantiskā stāvokļa starpības apmēru strīdus gadījumā diez vai var noteikt bez eksperta atzinuma, un neskaidrības, kuras vairāk vai mazāk var pārvarēt, tikai novērtējot zaudējumus, diez vai var novērst pat pēc eksperta atzinuma saņemšanas. Jebkurā gadījumā tiesnesim, kas izskata lietu, un droši vien arī lielākajai daļai viņa kolēģu nav speciālo zināšanu, lai kaut nedaudz sāktu pareizi novērtēt “zaudējumu starpību” saskaņā ar *Bundesgerichtshof* noteiktajiem kritērijiem iepriekš minētā sprieduma 76. punktā. Viņš nav tehniķis un nav arī iedziļinājies mehānisko transportlīdzekļu apstiprināšanas iestāžu praksē, tāpēc viņš no savām speciālajām zināšanām pat nevar novērtēt kritērijus, kurus *Bundesgerichtshof* iepriekš minētā sprieduma 76. punktā ir atzinusi par piemērojamiem, proti, ar aizliegtas pārveidošanas ierīces izmantošanu saistītos trūkumus, it īpaši oficiālu rīkojumu risku, iespējamo ekspluatācijas ierobežojumu apjomu un šādu ierobežojumu rašanās varbūtību, ņemot vērā konkrētās lietas apstākļus un, protams, ne attiecībā uz līguma noslēgšanas brīdi. Tas vēl jo vairāk attiecas uz gadījumiem, kad tiek apstrīdēti tehniskie fakti, kuriem ir jābūt zaudējumu aprēķina pamatā. Arī pārējie palātas locekļi nav apmācīti tehniķi, un, ciktāl kompetentajam vienpersoniskajam tiesnesim ir zināms, viņiem nav tuvākas izpratnes par apstiprināšanas iestāžu praksi. Tiesnesim, kas izskata šo lietu, neesot zināms, ka vispār kāds no *Landgericht Duisburg* tiesnešiem ir tehniķis un ka viņam ir nepieciešamās speciālās zināšanas, lai izvērtētu šeit aplūkojamos jautājumus.

Arī atbildību pamatojošā konkrētā tiesību pārkāpuma nozīmīgumu, ko *Bundesgerichtshof* uzskata par izšķirošu zaudējumu atlīdzināšanas prasījuma novērtējumā, attiecībā uz Savienības tiesību mērķi ievērot konkrētas emisiju robežvērtības nevar novērtēt tiesnesis vienpersoniski un arī palāta koleģiālā sastāvā, jo tai nav savu speciālo zināšanu,

nepiesaistot ekspertu. Tas tādēļ, ka, neveicot uz mērījumiem balstītu dārgu ekspertīzi, palāta nevar vai nevarēja pat konstatēt vai pat tikai aplēst, kādas emisiju vērtības transportlīdzeklim ir tiesību pārkāpuma rezultātā un kādas tam būtu bez tiesību pārkāpuma.

Vēl viens apgrūtināošs faktors ir tas, ka transportlīdzekļa vadības ierīces konfigurācijas izmaiņu nelabvēlīgās sekas, lai novērstu transportlīdzekļa prettiesiskumu, bieži vien apgalvo prasītāji un pēc tam parasti noliedz transportlīdzekļu ražotāji – kompetentajam tiesnesim, kas vienpersoniski izskata šo lietu, nav zināms gadījums, kad ražotājs būtu atzinis prasītāja norādītos trūkumus, kas saistīti ar transportlīdzekļa vadības ierīces konfigurācijas izmaiņām, lai novērstu transportlīdzekļa prettiesiskumu –, tāpēc arī šo seku konstatēšanai, kuras obligāti jāņem vērā mantiskā stāvokļa starpības aprēķinā, var nākties saņemt ļoti dārgus ekspertu atzinumus.

Ja prasītājam ir pierādīšanas pienākums, tad saskaņā ar Vācijas civilprocesuālajām tiesībām viņam ir jāsedz ekspertu atzinumu sākotnējie izdevumi, kas prasītājam, kurš nav iegādājies atbilstošu juridisko izdevumu apdrošināšanas polisi, vismaz parasti nav viegli izdarāms. Pat ja prasītājs, kurš nav apdrošināts pret juridiskajiem izdevumiem, varētu atļauties avansa maksājumu par nepieciešamo eksperta atzinumu, viņš var atturēties to darīt, pamatojoties uz to, ka “tas nav tā vērts”, jo iegūstamā papildu kompensācija nav tik liela, lai, ņemot vērā tiesvedības riskus (pilnīgas vai daļējas nepierādīšanas risks), būtu vērts maksāt avansa maksājumu par eksperta atzinuma izmaksām vismaz vidēji četrpāršu skaitļa euro apmērā. Tas it īpaši attiecas uz *Bundesgerichtshof* judikatūru, saskaņā ar kuru iegūstamā papildu kompensācija ir ne vairāk kā 15 % no pirkuma cenas (augšējā robeža) - 5 % no pirkuma cenas (apakšējā robeža) = 10 % no pirkuma cenas. Ir pamats bažām, ka liela daļa tādu transportlīdzekļu pircēju, kas neatbilst Savienības tiesību prasībām par izplūdes gāzu emisijām un emisiju kontroles sistēmu, atturēsies prasīt mantas samazinājuma pilnīgu atlīdzinājumu, uz ko viņiem ir tiesības saskaņā ar *Bundesgerichtshof* apsvērumiem, vienkārši izmaksu apsvērumu dēļ vai katrā ziņā neuzstās uz nepieciešamo pierādījumu iegūšanu, kas galu galā izraisīs to pašu rezultātu.

Šo problēmu var viegli novērst, nosakot pircēja zaudējumu atlīdzināšanas prasījumu iegādes izmaksu apmērā, vajadzības gadījumā atskaitot gūto ieguvumu vērtību un vienlaikus ar transportlīdzekļa atdošanu.

Turklāt, ja tiek apmierināts tikai prasījums atlīdzināt mantiskā stāvokļa starpību, kuras summu var tikai aplēst un kuru nevar reāli ticami noteikt, palātas skatījumā rodas risks, ka nepietiekamu noteikšanas iespēju dēļ pircējs galu galā nesaņems pienācīgu kompensāciju.

Ja piekrtam *Bundesgerichtshof*, ka mantas samazinājuma noteikšanā ir jāņem vērā tikai līguma noslēgšanas brīdis, tad galējā gadījumā var notikt tā, ka transportlīdzekļa pircēja transportlīdzeklis tiek imobilizēts mēneša laikā pēc tā iegādes, bet tādēļ viņš nesaņem kompensāciju gandrīz 100 % apmērā no pirkuma cenas, bet tikai kompensāciju, kas saskaņā ar *Bundesgerichtshof* judikatūru (spriedums, 2023. gada 26. jūnijs, VIa ZR 335/21) ir ievērojami mazāka – ne vairāk kā 15 % no pirkuma cenas. Arī mazāk galēji “nepareizas novērtēšanas” gadījumi, kuru sekas ir tādas, ka pircējs patiesībā nesaņem atbilstošu kompensāciju, ir viegli iedomājami un ir jāraizējas arī par tiem.

Pat ja par atskaites punktu tiek ņemts pēdējās tiesas sēdes laiks, var tikt piespriesta nepietiekama kompensācija, lai gan, iespējams, ne tik galēji kā pirmajā piemērā minētajā gadījumā. Tas tādēļ, ka transportlīdzekļa pircēja transportlīdzekli ir iespējams imobilizēt arī mēnesi pēc pēdējās tiesas sēdes, tādējādi viņam radītais mantas samazinājums ir lielāks nekā pēdējās tiesas sēdes laikā aprēķinātais mantas samazinājums; tas it īpaši attiecas uz gadījumu, ja kompensācija būtu ierobežojama līdz 15 % no pirkuma cenas. Arī šajā ziņā ir iespējamās un rada bažas gandrīz neierobežotas turpmākas nepareizas novērtēšanas gadījumu situācijas ar no tā izrietošu nepietiekamu kompensāciju transportlīdzekļa pircējam.

Kā jau izriet no iepriekš minētā, palātai rada bažas it īpaši *Bundesgerichtshof* apsvērumi par novērtējamo zaudējumu augšējo robežu, kas ir 15 % no pirkuma cenas: palātai šķiet pilnīgi acīmredzami, ka šāds zaudējumu atlīdzināšanas prasījuma ierobežojums – pretrunā Savienības tiesību prasībām – liegtu daļai Savienības izplūdes gāzu emisiju noteikumiem neatbilstošu transportlīdzekļu pircēju

saņemt pienācīgu kompensāciju, jo viņu zaudējumi patiesībā ir lielāki par 15 % no pirkuma cenas.

Palāta nesaskata nekādu iemeslu, kādēļ mantiskā stāvokļa starpība obligāti būtu jāierobežo līdz šai pirkuma cenas daļai (iepriekš minētais *Bundesgerichtshof* spriedums, 73. un 75. punkts).

Šo pašu iemeslu dēļ palāta uzskata vismaz par iespējamu arī to, ka – pilnīgi neatkarīgi no iegūstamās summas augšējās robežas 15 % apmērā no pirkuma cenas – daļai transportlīdzekļu, kas neatbilst Savienības izplūdes gāzu emisiju noteikumiem, pircēju – pretēji Savienības tiesību prasībām – būtu neiespējami saņemt atbilstošu kompensāciju, ierobežojot viņu zaudējumu atlīdzināšanas prasījumu līdz summai, par kādu pircējs ir iegādājies transportlīdzekli dārgāk, ņemot vērā ar aizliegto pārveidošanas ierīci saistītos riskus (skat. *Bundesgerichtshof* spriedumu, 2023. gada 26. jūnijs, VIa ZR 335/21, turpat 40. punkts), jo viņu zaudējumi patiesībā ir lielāki par šo summu.

No šāda viedokļa iespējamās nepietiekamas kompensācijas risku var arī viegli novērst, novērtējot pircēja zaudējumu atlīdzināšanas prasījumu pret transportlīdzekli, kas neatbilst Savienības tiesību prasībām, ražotāju, ja tas tiek pieprasīts, šā transportlīdzekļa iegādes izmaksu atlīdzinājuma apmērā – vajadzības gadījumā vienlaikus ar transportlīdzekļa nodošanu un īpašumtiesību pāreju un atskaitot citus no transportlīdzekļa iegādes gūtos ieguvumus.

Līdz ar to palātai ir šaubas par to, vai Savienības tiesību prasībām neatbilstoša transportlīdzekļa pircēja zaudējumu atlīdzināšanas prasījuma pret tā ražotāju, kurš ir pārkāpis Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2007/46/EK (2007. gada 5. septembris) noteikumus, ierobežošana līdz prasījumam atlīdzināt mantiskā stāvokļa starpības summu atbilst Savienības tiesību prasībām, it īpaši tad, ja atlīdzināmā starpība šajā ziņā joprojām ir ierobežota uz augšu, kā to jau vairākkārt minētajā spriedumā (VIa ZR 335/21) noteikusi *Bundesgerichtshof*. Tomēr saskaņā ar LESD 267. pantu šis jautājums ir jāizlemj Eiropas Savienības Tiesai, nevis palātai.

To, kādā mērā arī Savienības tiesībās paredzētā patērētāju tiesību aizsardzība – ciktāl var spriest pašreizējā situācijā, prasītājs ir patērētājs – aizliedz ierobežot Savienības tiesību prasībām neatbilstoša transportlīdzekļa pircēja prasījumus līdz prasījumam atlīdzināt neizdevīgās iegādes rezultātā radušos mantiskā stāvokļa starpību, palāta arī nevar izvērtēt savas kompetences ietvaros, ņemot vērā LESD 267. pantu.

3.

Tāpēc lieta saskaņā ar LESD 267. pantu ir jāiesniedz Eiropas Savienības Tiesai ar lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu par rezolutīvajā daļā formulētajiem 6.-9. jautājumu.

Tas tādēļ, ka no atbildēm uz šiem jautājumiem ir atkarīga šīs lietas turpmākā izskatīšana un izlemšana. Prasītāja prasījums ir atlīdzināt pirkuma cenu – kompensējot ieguvumus –, kuru saskaņā ar *Bundesgerichtshof* izpratni par Savienības tiesību saturu viņam nevarētu piešķirt saskaņā ar *BGB* 823. panta 2. punktu. Tikai tad, ja vismaz uz vienu no rezolutīvajā daļā formulētajiem 6. un 7. jautājumiem ir jāatbild apstiprinoši, prasītājam ir jāpiešķir tas, ko viņš prasa, pretējā gadījumā viņam nevar piešķirt to, ko viņš prasa. Ja pat uz 8. un attiecīgā gadījumā arī uz 9. jautājumu viņa gadījumā ir jāatbild apstiprinoši, viņam piešķiramais prasījums saskaņā ar *Bundesgerichtshof* judikatūru samazinās vēl vairāk. Tas tādēļ, ka katrā ziņā pašreizējā situācijā nav pietiekamu norāžu, kas liecinātu par atbildētājas tīšu tiesību pārkāpumu, ņemot vērā palātas 2023. gada 5. aprīļa lēmumā minētos atbildētājas apgalvojumus un palātas 2023. gada 5. aprīļa lēmumā minēto šajā lietā aplūkoto shēmu pretrunīgo ietekmi uz dažādiem transportlīdzekļa emisiju veidiem.

(C. Nennecke)

Apliecināts

Tiesas sekretārs

Landgericht Duisburg