

Lieta C-668/23

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

Iesniegšanas datums:

2023. gada 13. novembris

Iesniedzējtiesa:

Landgericht Ravensburg (Vācija)

Datums, kurā pieņemts iesniedzējtiesas nolēmums:

2023. gada 27. oktobris

Prasītāji:

YH

JD

CN

XU

LO

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 pircējam, ja, iegādājoties transportlīdzekli, ir konstatējama ar programmatūras atjauninājumu uzstādīta aizliegta pārveidošanas ierīce Regulas (EK) Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta izpratnē un transportlīdzekļa pircējs tādēļ 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

Vācijas Civilkodekss [*Bürgerliches Gesetzbuch*] (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. Transportlīdzeklis *VW Crafter 2.0 TDI* tika laists tirgū ar atbildētājas ražotu dīzeļdzinēju. Nav strīda par to, ka transportlīdzeklī izplūdes gāzu recirkulācija samazinās ārpus t.s. temperatūras loga atkarībā no āra temperatūras, kas arvien samazinās. Samazināšanās sākas zem + 15 grādiem pēc Celsija. Tas palielina NOx emisijas (= slāpekļa oksīdu), transportlīdzeklī darbojoties un to izmantojot ārpus temperatūras loga. Prasītājs, kuram ir tiesības uz priekšnodokļa atskaitījumu, iegādājās transportlīdzekli par neto summu 242,86 EUR ar 145 726 km nobraukumu.
- 3 Prasītāja ieskatā viņam ir ticis nodarīts kaitējums ar nolūku un pretēji vispārpieņemtiem morāles principiem, jo transportlīdzeklī ir konstatējamās aizliegtas pārveidošanas ierīces. Saistībā ar dzinēju prasītājs apgalvo, ka runa ir par tipu EA288. Prasītājs lūdz samaksāt 6868,91 EUR (pirkuma cena, no kuras atskaitīta atbilstoša kompensācija par lietošanu), pretī nododot transportlīdzekli un īpašumtiesības uz to. Pakārtoti, viņš lūdz zaudējumu atlīdzības summu pēc tiesas ieskata, vismaz 1648,50 EUR apmērā (= 15 % no bruto pirkuma cenas 10 999 EUR), pieskaitot finansēšanas izmaksas 203,66 EUR apmērā, un turklāt atzīt, ka atbildētājai ir jāatlīdzina prasītājam zaudējumi, kas prasītājam radušies manipulāciju ar izplūdes gāzēm dēļ.

- 4 Atbildētāja lūdz prasību noraidīt. Atbildētāja apgalvo, ka transportlīdzeklī ir iebūvēts EA189 motors, bet atšķirībā no citiem šāda veida motoriem tajā “nav aktīvas pārslēgšanas shēmas” kā citos EA189 motoros. Atbildētājas ieskatā temperatūras logs ir atļauts. Šajā ziņā tā apgalvo, ka tas ir nepieciešams drošai braukšanai. Atbildētāja, pakārtoti, norāda uz nenovēršamu maldību attiecībā uz aizliegumu un atsaucas uz hipotētisku *Kraftfahrtbundesamt* [Federālā ceļu satiksmes biroja] atļauju.
- 5 Otrā tiesvedība. Transportlīdzeklis *VW Sharan 2.0 TDI* tika laists tirgū ar atbildētājas ražotu EA189 tipa dīzeļdzinēju. Tas bija aprīkots ar aizliegtu 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. Atbildētājas izstrādāts un Federālā ceļu satiksmes biroja apstiprināts programmatūras atjauninājums tika uzstādīts transportlīdzeklī 2017. gada 10. aprīlī. Pēc atjaunināšanas transportlīdzeklī ir konstatējams temperatūras logs. Izplūdes gāzu recirkulācijas samazināšana sākas zem +15 grādiem pēc Celsija. Tā rezultātā palielinās NOx (slāpekļa oksīds) emisijas, darbojoties transportlīdzeklim ārpus temperatūras loga. Prasītājs iegādājās transportlīdzekli par 23 950 EUR ar 59 600 km nobraukumu.
- 6 Prasītāja ieskatā atbildētāja tai ar nolūku un pretēji vispārpieņemtiem morāles principiem ir nodarījusi kaitējumu. Prasītājs prasa samaksāt 23 950 EUR apmērā, atskaitot atbilstošu kompensāciju par lietošanu, pretī nododot transportlīdzekli un īpašumtiesības uz to. Pakārtoti, viņš lūdz zaudējumu atlīdzības summu pēc tiesas ieskatiem 5–15 % apmērā no pirkuma cenas.
- 7 Atbildētāja lūdz prasību noraidīt. Atbildētājas ieskatā temperatūras logs ir likumīgs, un tā apgalvo, ka tas ir nepieciešams drošai transportlīdzekļa darbībai. Atbildētāja, pakārtoti, norāda uz nenovēršamu maldību attiecībā uz aizliegumu un atsaucas uz hipotētisku Federālā ceļu satiksmes biroja atļauju.
- 8 Trešā tiesvedība. Transportlīdzeklis *VW T6 Multivan 2.0 TDI* tika laists tirgū ar atbildētājas ražotu EA288 tipa dīzeļdzinēju. Prasītājs iegādājās transportlīdzekli par 44 647 EUR ar 20 km nobraukumu. Transportlīdzeklī ir konstatējams temperatūras logs. Tā rezultātā palielinās NOx emisijas, darbojoties transportlīdzeklim ārpus temperatūras loga.
- 9 Prasītāja ieskatā viņš ar aizliegto pārveidošanas ierīču esamību pretēji vispārpieņemtiem morāles principiem ir ticis maldināts un viņam ir ticis nodarīts kaitējums. Prasītājs apgalvo, ka transportlīdzeklī ir konstatēja it īpaši testēšanas režīma atpazīšanas sistēma, kas testa režīmā ļauj palielināt izplūdes gāzu recirkulācijas līmeni līdz brīdim, kad SCR katalizators sasniedz darbības temperatūru +200 grādi pēc Celsija. Viņš lūdz zaudējumu atlīdzības summu pēc tiesas ieskatiem vismaz 15 % apmērā no pirkuma cenas un, pakārtoti, zaudējumu atlīdzības summu pēc tiesas ieskatiem 5–15 % apmērā no pirkuma cenas.

- 10 Atbildētāja lūdz noraidīt prasību. Tās ieskatā temperatūras logs ir atļauts. Šajā ziņā atbildētāja galu galā apgalvo, ka izplūdes gāzu recirkulācija tiek samazināta, āra vidējai temperatūrai samazinoties zem “aptuveni + 12 grādiem pēc Celsija”. Atbildētāja turklāt apgalvo, ka atšķirībā no dažiem citiem T6 transportlīdzekļiem strīda pamatā esošā transportlīdzekļa motora vadības sistēma nekad nav ietvērusi testēšanas režīma atpazīšanas sistēmu, gluži pretēji, izplūdes gāzu recirkulācijas līmenis samazinās visos braukšanas apstākļos, kad SCR katalizatora darbības temperatūra sasniedz + 200 grādus pēc Celsija. Tomēr, sasniedzot šo darbības temperatūru, SCR sistēma būtiski veicinot NOx samazināšanos, un līdz ar to robežvērtības joprojām tiek ievērotas. Atbildētāja, pakārtoti, norāda uz nenovēršamu maldību attiecībā uz aizliegumu un atsaucas uz hipotētisku Federālā ceļu satiksmes biroja atļauju.
- 11 Ceturtā tiesvedība. Transportlīdzeklis VW Golf 2.0 TDI tika laists tirgū ar atbildētājas ražotu EA288 tipa dīzeļdzinēju. Transportlīdzeklis ir aprīkots ar testēšanas režīma atpazīšanas sistēmu. Prasītāja iegādājās transportlīdzekli par 13 980 EUR ar 61 911 km nobraukumu.
- 12 Prasītājas ieskatā viņai ir ticis nodarīts kaitējums ar nolūku un pretēji vispārpieņemtiem morāles principiem. Tās ieskatā testēšanas režīma atpazīšanas sistēma ir aiziegta, un tā pauž viedokli, ka turklāt ir konstatējams aizliegts temperatūras logs. Prasītāja lūdz samaksāt 11 039,09 EUR (pirkuma cena, atskaitot kompensāciju par lietošanu 2 940,91 EUR apmērā), pretī nododot transportlīdzekli un īpašumtiesības uz to, un, pakārtoti, zaudējumu atlīdzības summu 2097 EUR apmērā (= 15 % no pirkuma cenas).
- 13 Atbildētāja lūdz prasību noraidīt. Atbildētāja atzīst, ka programmatūra gan izmanto testēšanas režīma atpazīšanas sistēmu, lai nodrošinātu, ka NSK testa režīmā pilnībā reģenerējas pirms testa brauciena un reģenerējas laika ziņā precīzi noteiktos NEDC punktos. Šādā veidā mērījumu process tiek koncentrēts uz NOx emisijām, kas rodas NEDC laikā. Atbildētājas ieskatā testēšanas režīma atpazīšanas sistēma ir atļauta, jo deaktivizācijai nav izmērāmas ietekmes uz emisijām un jebkurā gadījumā emisiju robežvērtības nav pārsniegtas. Atbildētāja par atļautu uzskata arī temperatūras logu. Šajā ziņā atbildētāja norāda, ka izplūdes gāzu recirkulācija ļoti modernas izplūdes gāzu recirkulācijas sistēmas dēļ ir aktīva 100 % apmērā no -24 līdz + 70 grādiem pēc Celsija. Atbildētāja, pakārtoti, norāda uz nenovēršamu maldību attiecībā uz aizliegumu un atsaucas uz iespējamu Federālā ceļu satiksmes biroja atļauju.
- 14 Piektā tiesvedība. Transportlīdzeklis VW T5 Multivan 2.0 TDI tika laists tirgū ar atbildētājas ražotu EA189 tipa dīzeļdzinēju. Nav strīda par to, ka ir konstatējams temperatūras logs. Tādā stāvoklī, kādā transportlīdzeklis tika laists tirgū un kādā prasītājs to iegādājās, izplūdes gāzu recirkulācija tika samazināta pie + 18 grādiem pēc Celsija. Tā rezultātā palielinās NOx emisijas, darbojoties transportlīdzeklim ārpus temperatūras loga. Prasītājs, kuram ir tiesības uz priekšnodokļa atskaitījumu, iegādājās transportlīdzekli par cenu 41 974,79 EUR (neto) ar 9350 km nobraukumu.

- 15 Prasītāja ieskatā temperatūras logs ir aizliegts. Prasītāja ieskatā atbildētāja tai ar nolūku un pretēji vispārpieņemtiem morāles principiem ir nodarījusi kaitējumu. Prasītājs lūdz samaksāt 41 974,79 EUR, no kuriem atskaitīta aprēķināma kompensācija par lietošanu, pretī nododot transportlīdzekli un īpašumtiesības uz to, un, pakārtoti, samaksāt 6296,22 EUR (15 % no neto pirkuma cenas).
- 16 Atbildētāja lūdz prasību noraidīt. Atbildētāja atsaucas uz noilgumu. Atbildētāja uzskata, ka temperatūras logs ir atļauta pārveidošanas ierīce, jo tas ir nepieciešams drošai transportlīdzekļa darbībai. Tā arī norāda, ka kopš 2022. gada 17. oktobra ir pieejama uz brīvprātības principa balstīts un bezmaksas programmatūras atjauninājums temperatūras loga palielināšanai, kā rezultātā pēc šīs programmatūras uzstādīšanas izplūdes gāzu recirkulācija tiek samazināta tikai sākot ar temperatūru + 9,76 grādi pēc Celsija. Atbildētāja uzskata, ka prasītājs nav izpildījis savu pienākumu samazināt kaitējumu, ja viņš neuzstāda šo atjauninājumu.
- 17 Atbildētāja, pakārtoti, norāda uz nenovēršamu maldību attiecībā uz aizliegumu un atsaucas uz iespējamu Federālā ceļu satiksmes biroja atļauju.

Īss lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu motīvu izklāsts

- 18 Ievadpiezīmes. Pirmajā, otrajā, trešajā un piektajā tiesvedībā, iespējams, iegādājoties transportlīdzekli, bija attiecīgi konstatējama aizliegta pārveidošanas ierīce Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta izpratnē. Ceturtajā tiesvedībā testēšanas režīma atpazīšanas sistēma ir būtisks pierādījums aizliegtai pārveidošanas ierīcei.
- 19 Transportlīdzekļu gadījumā pirmajā, otrajā, trešajā un piektajā tiesvedībā izplūdes gāzu recirkulācija tiek samazināta vēlākais brīdī, kad āra temperatūra sasniedz +12 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.
- 20 Turklāt šajās tiesvedībās, 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 tiek samazināta, kad āra temperatūra sasniedz aptuveni +12 grādus pēc Celsija. Tomēr vidējā gada temperatūra Vācijā ir zemāka par aptuveni +12 grādiem pēc Celsija.
- 21 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.

- 22 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.
- 23 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.
- 24 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.
- 25 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.
- 26 Otrajā tiesvedībā prasībai par zaudējumu atlīdzību, kas radušies transportlīdzekļa tirgū laišanas un iegādes brīdī esošās pārveidošanas ierīces (testēšanas režīma atpazīšanas sistēma ar “pārslēgšanas shēmu”) dēļ, iespējams, 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.
- 27 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. lielā zaudējumu atlīdzība) 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.
- 28 Konkrēti par katru no prejudiciālajiem jautājumiem. Iesniedzējtiesas argumenti šajā ziņā būtībā atbilst argumentiem saistībā ar lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu lietā C-666/23 prejudiciālajiem jautājumiem (skat. šī lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu kopsavilkuma 25.–47. punktu).