

Byla C-668/23

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

Gavimo data:

2023 m. lapkričio 13 d.

Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas:

Landgericht Ravensburg (Vokietija)

Nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą priėmimo data:

2023 m. spalio 27 d.

Ieškovai:

YH

JD

CN

XU

LO

Atsakovė:

Volkswagen AG

Pagrindinės bylos dalykas

Reglamentas (EB) Nr. 715/2007 – Dyzelinė transporto priemonė – Išmetamųjų dujų recirkuliacija – Temperatūrinis valdiklis – Hipotetinis patvirtinimas – Žalos atlyginimas – Apskaičiavimas

Prašymo priimti prejudicinį sprendimą dalykas ir teisinis pagrindas

Sąjungos teisės išaiškinimas, SESV 267 straipsnis

Prejudiciniai klausimai

1. Ar transporto priemonės pirkėjo teisė iš transporto priemonės gamintojo gauti žalos atlyginimą dėl aplaidaus – su draudžiamu valdikliu, kaip tai suprantama pagal Reglamento (EB) Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalį – transporto priemonės pateikimo rinkai gali būti paneigiama motyvu:
 - a) kad yra neišvengiama gamintojo klaida dėl draudžiamumo;jei taip:
 - b) kad gamintojo klaida dėl draudžiamumo buvo neišvengiama, nes institucija, kompetentinga suteikti EB tipo patvirtinimą arba imtis paskesnių priemonių, faktiškai patvirtino įrengtą valdiklį;jei taip:
 - c) kad gamintojo klaida dėl draudžiamumo buvo neišvengiama, nes institucija, kompetentinga suteikti EB tipo patvirtinimą arba imtis paskesnių priemonių, gavusi atitinkamą užklausą, būtų patvirtinusi teisinį gamintojo suvokimą apie Reglamento (EB) Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalį (hipotetinis patvirtinimas)?
2. Ar transporto priemonės gamintojas, pateikęs programinės įrangos naujinį, turi atlyginti žalą transporto priemonės pirkėjui, kai, perkant transporto priemonę, joje buvo šiuo programinės įrangos naujiniu įdiegtas draudžiamas valdiklis, kaip tai suprantama pagal Reglamento (EB) Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalį, ir transporto priemonės pirkėjas dėl to patyrė žalą?
3. Ar su Sąjungos teise suderinama tai, kad, esant teisei iš transporto priemonės gamintojo gauti žalos atlyginimą dėl aplaidaus – su draudžiamu valdikliu, kaip tai suprantama pagal Reglamento (EB) Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalį – transporto priemonės pateikimo rinkai:
 - a) transporto priemonės pirkėjas, pareiškęs teisę į *mažą* žalos atlyginimą, turi sutikti, kad į žalos atlyginimo sumą būtų įskaitoma kompensacija už naudojimąsi transporto priemone, jeigu ji kartu su likutine verte viršija sumokėtą pirkimo kainą, atskaičius atitinkamą žalos atlyginimo sumą;
 - b) transporto priemonės pirkėjo teisė į *mažą* žalos atlyginimą apribota 15 % sumokėtos pirkimo kainos?

Nurodytos Sąjungos teisės nuostatos

2007 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 715/2007 dėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į

išmetamųjų teršalų kiekį iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (Euro 5 ir Euro 6) ir dėl transporto priemonių remonto ir priežiūros informacijos prieigos (OL L 171, 2007, p. 1), visų pirma 5 straipsnio 2 dalis

Nurodytos nacionalinės teisės nuostatos

Bürgerliches Gesetzbuch (Civilinis kodeksas, toliau – BGB), visų pirma 276, 823 ir 826 straipsniai

Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (arba *EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung*) (Nutarimas dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei šių transporto priemonių sistemų, konstrukcinių dalių ir atskirų techninių įtaisų EB patvirtinimo; toliau – EG-FGV), visų pirma 6 ir 27 straipsniai

Glaustas faktinių aplinkybių ir proceso pagrindinėje byloje aprašymas

- 1 Prašymas priimti prejudicinį sprendimą pateiktas dėl penkių skirtingų atvejų, kurių faktinės aplinkybės nėra identiškos, bet skiriasi tik niuansais.
- 2 Pirmasis procesas: transporto priemonė *VW Crafter 2.0 TDI* rinkai buvo pateikta su atsakovės pagamintu dyzeliniu varikliu. Nėra ginčo dėl to, kad išmetamųjų dujų recirkuliacija transporto priemonėje mažinama priklausomai nuo žemėjančios lauko temperatūros, kai ji nepatenka į vadinamojo temperatūrinio valdiklio veikimo diapazoną. Recirkuliacija pradeda mažinti esant žemesnei kaip +15 °C temperatūrai. Dėl to, kai transporto priemonė eksploatuojama esant temperatūrai, kuri nepatenka į temperatūrinio valdiklio veikimo diapazoną, išmetama daugiau NOx (azoto oksido). Teisę į PVM atskaitą turintis ieškovas transporto priemonę nusipirko už 9 242,86 EUR (neto), jos rida tuo metu buvo 145 726 km.
- 3 Ieškovas laikosi nuomonės, kad žala jam buvo padaryta tyčia ir pažeidžiant papročius, nes transporto priemonėje yra draudžiami valdikliai. Dėl variklio ieškovas tvirtina, kad jis yra EA288 tipo. Ieškovas reikalauja sumokėti 6 868,91 EUR (pirkimo kaina, atskaičius tinkamą kompensaciją už naudojimąsi transporto priemone) mainais už transporto priemonės grąžinimą ir nuosavybės perdavimą. Jei šis reikalavimas būtų netenkinamas, ieškovas reikalauja sumokėti sumą, kurią nustatytų teismas naudodamasis diskrecija, bet ne mažesnę kaip 1 648,50 EUR (t. y. 15 % bruto pirkimo kainos, kuri yra 10 999 EUR), priskaičiuojant 203,66 EUR finansavimo išlaidas, ir prašo teismo konstatuoti, kad atsakovė privalo jam atlyginti žalą, kurią jis patiria dėl manipuliacijų, susijusių su išmetamosiomis dujomis.
- 4 Atsakovė prašo atmesti ieškinį. Ji tvirtina, kad transporto priemonėje sumontuotas EA189 tipo variklis, kuriame, kitaip nei kituose EA189 tipo varikliuose, nėra

„aktyvios perjungimo logikos“. Atsakovė laikosi nuomonės, kad temperatūrinis valdiklis yra leidžiamas. Jos teigimu, jis yra būtinas saugiai transporto priemonės eksploatacijai. Atsakovė dėl viso pikto teikia neišvengiamos klaidos dėl draudžiamumo argumentą ir šiuo atžvilgiu remiasi hipotetiniu *Kraftfahrtbundesamt* (Federalinė motorinių transporto priemonių tarnyba) patvirtinimu.

- 5 Antrasis procesas: transporto priemonė *VW Sharan 2.0 TDI* rinkai buvo pateikta su atsakovės pagamintu EA189 tipo dyzeliniu varikliu. Jame buvo įrengtas draudžiamas valdiklis (bandymo stendo atpažinimo sistema su „perjungimo logika“). 2015 m. spalio 14 ir 15 d. nurodymais *Kraftfahrtbundesamt* nurodė atsakovei jos rinkai pateiktose transporto priemonėse pašalinti šį draudžiamą valdiklį. 2017 m. balandžio 10 d. transporto priemonėje buvo įdiegtas atsakovės sukurtas naujinys, kurį *Kraftfahrtbundesamt* leido naudoti. Po naujinimo transporto priemonėje yra temperatūrinis valdiklis. Išmetamųjų dujų recirkuliacija pradeda mažinti esant žemesnei kaip +15 °C temperatūrai. Dėl to, kai transporto priemonė eksploatuojama esant temperatūrai, kuri nepatenka į temperatūrinio valdiklio veikimo diapazoną, išmetama daugiau NOx (azoto oksido). Ieškovas transporto priemonę nusipirko už 23 950 EUR, jos rida tuo metu buvo 59 600 km.
- 6 Ieškovas laikosi nuomonės, kad atsakovė žalą jam padarė tyčia ir pažeisdama papročius. Ieškovas reikalauja sumokėti 23 950 EUR, atskaičius tinkamą kompensaciją už naudojimąsi transporto priemone, mainais už transporto priemonės grąžinimą ir nuosavybės perdavimą. Jei šis reikalavimas būtų netenkinamas, ieškovas reikalauja sumokėti sumą, kurią nustatytų teismas naudodamasis diskrecija, bet ne mažesnę kaip 5 % ir ne didesnę kaip 15 % pirkimo kainos.
- 7 Atsakovė prašo atmesti ieškinį. Ji tvirtina, kad temperatūrinis valdiklis yra leidžiamas ir būtinas saugiai transporto priemonės eksploatacijai. Atsakovė dėl viso pikto teikia neišvengiamos klaidos dėl draudžiamumo argumentą ir šiuo atžvilgiu remiasi hipotetiniu *Kraftfahrtbundesamt* patvirtinimu.
- 8 Trečiasis procesas: transporto priemonė *VW T6 Multivan 2.0 TDI* rinkai buvo pateikta su atsakovės pagamintu EA288 tipo dyzeliniu varikliu. Ieškovas transporto priemonę nusipirko už 44 647 EUR, jos rida tuo metu buvo maždaug 20 km. Transporto priemonėje yra temperatūrinis valdiklis. Dėl jo, kai transporto priemonė eksploatuojama esant temperatūrai, kuri nepatenka į temperatūrinio valdiklio veikimo diapazoną, išmetama daugiau NOx.
- 9 Ieškovas laikosi nuomonės, jog tuo, kad transporto priemonėje yra draudžiami valdikliai, jis pažeidžiant papročius buvo sukklaidintas ir jam padaryta žala. Ieškovas tvirtina, kad transporto priemonėje visų pirma yra bandymo stendo atpažinimo sistema, dėl kurios bandymo stende išmetamųjų dujų recirkuliacijos dalis didinama, kol pasiekama +200 °C SKR (selektyvioji katalizinė redukcija) katalizatoriaus darbinė temperatūra. Jis reikalauja sumokėti žalos atlyginimo

sumą, kurią nustatytų teismas naudodamasis diskrecija, bet ne mažesnę kaip 15 % pirkimo kainos, o jei šis reikalavimas būtų netenkinamas – žalos atlyginimo sumą, kurią nustatytų teismas naudodamasis diskrecija, bet ne mažesnę kaip 5 % ir ne didesnę kaip 15 % pirkimo kainos.

- 10 Atsakovė prašo atmesti ieškinį. Jos manymu, temperatūrinis valdiklis yra leidžiamas. Šiuo klausimu atsakovė galiausiai tvirtina, kad išmetamųjų dujų recirkuliacija pradeda mažinti esant žemesnei nei „maždaug +12 °C“ aplinkos temperatūrai. Atsakovė taip pat tvirtina, kad, kitaip nei kai kuriose kitose T6 tipo transporto priemonėse, aptariamose transporto priemonės variklio valdymo sistemoje niekada nebuvo bandymo stendo atpažinimo sistemos; priešingai, išmetamųjų dujų recirkuliacijos dalis, pasiekus +200 °C SKR katalizatoriaus darbinę temperatūrą, pradeda mažinti bet kokiomis važiavimo sąlygomis. Vis dėlto, pasiekus šią darbinę temperatūrą, SKR (selektyvioji katalizinė redukcija) sistema pradeda smarkiai mažinti NOx, taigi ribinės vertės vis tiek išlaikomos. Atsakovė dėl viso pikto teikia neišvengiamos klaidos dėl draudžiamumo argumentą ir šiuo atžvilgiu remiasi hipotetiniu *Kraftfahrtbundesamt* patvirtinimu.
- 11 Ketvirtasis procesas: transporto priemonė *VW Golf 2.0 TDI* rinkai buvo pateikta su atsakovės pagamintu EA288 tipo dyzeliniu varikliu. Transporto priemonėje yra bandymo stendo atpažinimo sistema. Ieškovė transporto priemonę nusipirko už 13 980 EUR, jos rida tuo metu buvo 61 911 km.
- 12 Ieškovė laikosi nuomonės, kad žala jai buvo padaryta tyčia ir pažeidžiant papročius. Jos manymu, bandymo stendo atpažinimo sistema yra draudžiama, be to, transporto priemonėje yra ir draudžiamas temperatūrinis valdiklis. Ieškovė reikalauja sumokėti 11 039,09 EUR (pirkimo kaina, atskaičius 2 940,91 EUR dydžio kompensaciją už naudojimąsi transporto priemone) mainais už transporto priemonės grąžinimą ir nuosavybės perdavimą, o jei šis reikalavimas būtų netenkinamas – sumokėti 2 097 EUR (t. y. 15 % pirkimo kainos) žalos atlyginimo sumą.
- 13 Atsakovė prašo atmesti ieškinį. Ji pripažįsta, kad bandymo stendo atpažinimo įtaisą programinė įranga naudoja tam, kad katalizatorius su NOx saugykla būtų visiškai regeneruotas prieš bandomąjį važiavimą ir regeneruojamas tiksliai nustatytais momentais per naująjį Europos važiavimo ciklą. Dėl to matavimo procesas sutelkiamas į NOx kiekį, išmetamą per naująjį Europos važiavimo ciklą. Atsakovė laikosi nuomonės, kad bandymo stendo atpažinimo sistema yra leidžiama, nes jos deaktivavimas neturi išmatuojamo poveikio išmetamųjų teršalų kiekiui, bet kuriuo atveju ribinės išmetamųjų teršalų vertės neviršijamos. Atsakovė mano, kad ir temperatūrinis valdiklis yra leidžiamas. Šiuo klausimu ji nurodo, kad dėl labai pažangios išmetamųjų dujų recirkuliacijos sistemos temperatūros diapazone nuo –24 iki +70 °C išmetamųjų dujų recirkuliacija vyksta 100 %. Atsakovė dėl viso pikto teikia neišvengiamos klaidos dėl draudžiamumo argumentą ir šiuo atžvilgiu remiasi hipotetiniu *Kraftfahrtbundesamt* patvirtinimu.

- 14 Penktasis procesas: transporto priemonė *VW T5 Multivan 2.0 TDI* rinkai buvo pateikta su atsakovės pagamintu EA189 tipo dyzeliniu varikliu. Nėra ginčo dėl to, kad joje yra temperatūrinis valdiklis. Tokios būklės transporto priemonėje, kokios ji buvo pateikta rinkai ir ją įsigijo pirkėjas, išmetamųjų dujų recirkuliacija pradeda mažinti esant +18 °C temperatūrai. Dėl to, kai transporto priemonė eksploatuojama esant temperatūrai, kuri nepatenka į temperatūrinio valdiklio veikimo diapazoną, išmetama daugiau NOx. Teisę į PVM atskaitą turintis ieškovas transporto priemonę nusipirko už 41 974,79 EUR (neto), jos rida tuo metu buvo 9 350 km.
- 15 Ieškovo manymu, temperatūrinis valdiklis yra draudžiamas. Ieškovas laikosi nuomonės, kad atsakovė žalą jam padarė tyčia ir pažeisdama papročius. Jis reikalauja sumokėti 41 974,79 EUR, atskaičius nustatytino dydžio kompensaciją už naudojamąsi transporto priemone, mainais už transporto priemonės grąžinimą ir nuosavybės perdavimą, o jei šis reikalavimas būtų netenkinamas – sumokėti 6 296,22 EUR (15 % neto pirkimo kainos).
- 16 Atsakovė prašo atmesti ieškinį. Ji reiškia senatimi grindžiamą prieštaravimą. Atsakovė laikosi nuomonės, kad temperatūrinis valdiklis yra leidžiamas, nes jis būtinas saugiai transporto priemonės eksploatacijai. Ji taip pat remiasi argumentu, kad nuo 2022 m. spalio 17 d. yra laisvai prieinamas nemokamas programinės įrangos naujinys, kuriuo išplečiamas temperatūrinio valdiklio veikimo diapazonas, taigi, įdiegus šią programinę įrangą, išmetamųjų dujų recirkuliacija pradeda mažinti tik nuo +9,76 °C temperatūros. Atsakovė laikosi nuomonės, kad neįdiegdamas šio naujinio ieškovas nevykdo pareigos mažinti žalą.
- 17 Atsakovė dėl viso pikto teikia neišvengiamos klaidos dėl draudžiamumo argumentą ir šiuo atžvilgiu remiasi hipotetiniu *Kraftfahrtbundesamt* patvirtinimu.

Glaustas prašymo priimti prejudicinį sprendimą pagrindimas

- 18 Įžanginės pastabos: kiek tai susiję su pirmuoju, antruoju, trečiuoju ir penktuoju procesais, pažymėtina, kad perkant transporto priemonę draudžiamas valdiklis, kaip jis suprantamas pagal Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalį, greičiausiai buvo. Ketvirtajame procese rimtas požymis, kad draudžiamas valdiklis buvo, yra bandymo stendo atpažinimo sistema.
- 19 Kiek tai susiję su pirmuoju, antruoju, trečiuoju ir penktuoju procesais, pažymėtina, kad išmetamųjų dujų recirkuliacija transporto priemonėse pradeda mažinti vėliausiai tuomet, kai aplinkos temperatūra būna +12 °C, todėl, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusių teismo manymu, tai reiškia, kad yra draudžiamas temperatūrinis valdiklis, kuris nėra leidžiamas net išimties tvarka pagal Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies a punktą.
- 20 Be to, šiuose procesuose, tikėtina, netenkinamas ir Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies antro sakinio a punkte nustatytas dar vienas kriterijus, kad valdiklis negali veikti beveik iš visus metus, nes minėtuose trijuose procesuose

išmetamųjų dujų recirkuliacija transporto priemonėse pradedama mažinti vėliausiai tuomet, kai aplinkos temperatūra būna +12 °C. O metinė vidutinė temperatūra Vokietijoje yra žemesnė nei maždaug +12 °C.

- 21 Keturtojame procese nesutariama, ar dėl temperatūrinio valdiklio ir (arba) bandymo stendo atpažinimo sistemos padidėja išmetamųjų teršalų kiekis įprastomis važiavimo sąlygomis. Taigi šiame procese negalima konstatuoti, kad naudojamas draudžiamas valdiklis, kaip jis suprantamas pagal Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktą ir 5 straipsnio 2 dalies pirmą sakinį, nors bandymo stendo atpažinimo sistema yra rimtas požymis, kad taip yra.
- 22 Teisei į žalą atlyginimą pagal BGB 826 straipsnį reikia, kad žala padaręs asmuo būtų veikęs tyčia ir objektyviai pažeisdamas papročius. Pirmiau apibūdintais atvejais taip, atrodo, nėra.
- 23 Vis dėlto pirmiau apibūdintais atvejais gali egzistuoti transporto priemonių pirkėjų teisė į žalą atlyginimą pagal BGB 823 straipsnio 2 dalį. Remiantis naujausia BGH (*Bundesgerichtshof*) (Aukščiausiasis Federalinis Teismas)) jurisprudencija, BGB 823 straipsnio 2 dalimi, siejama su EG-FGV 6 straipsnio 1 dalimi ir 27 straipsnio 1 dalimi, ginamas transporto priemonės pirkėjo interesas nepatirti nuostolių dėl to, kad gamintojas pažeidė Sąjungos išmetamųjų dujų srities teisės aktus.
- 24 Kiek tai susiję su pirmuoju, antruoju, trečiuoju ir penktuoju procesais, pažymėtina, kad atsakovė pažeidė Sąjungos išmetamųjų dujų srities teisės aktus tuo, kad naudojo draudžiamą temperatūrinį valdiklį, o ketvirtajame procese rimtas požymis, kad taip buvo, yra bandymo stendo atpažinimo sistema.
- 25 Teisės į žalą atlyginimą atsiradimo sąlyga taip pat yra tai, kad transporto priemonės gamintojas tiek, kiek tai susiję su valdikliu, turi būti elgęsis bent jau aplaidžiai. Preziumuojama transporto priemonės gamintojo kaltė. Visgi gamintojas gali įrodyti savo nekaltumą nurodydamas ir įrodydamas aplinkybes, dėl kurių jo veiksmai išimties tvarka neatrodo aplaidūs. Visų pirma, remiantis BGH jurisprudencija, gamintojas gali remtis neišvengiamos klaidos dėl draudžiamumo argumentu – tam jis turi konkrečiai nurodyti ir įrodyti klaidą dėl draudžiamumo, kaip tokią, ir jos neišvengiamumą. Su šia tema susijęs pirmasis prejudicinis klausimas.
- 26 Antrajame procese tikriausiai yra suėjusi teisė į žalą atlyginimą dėl valdiklio (bandymo stendo atpažinimo sistemos su „perjungimo logika“) naudojimo transporto priemonėje jos pateikimo rinkai ir įsigijimo metu senatis. Vis dėlto transporto priemonėje, įdiegus atsakovės sukurtą naujinį, o su juo – temperatūrinį valdiklį, yra naujas draudžiamas valdiklis. Neaišku, ar transporto priemonės savininkas turi teisę į žalą atlyginimą iš gamintojo, jeigu jis žalą patyrė dėl naujiniu įdiegto valdiklio. Tai yra antrojo prejudicinio klausimo dalykas.
- 27 Remiantis BGH jurisprudencija, teisė į žalą atlyginimą pagal BGB 823 straipsnio 2 dalį, siejamą su EG-FGV 6 straipsnio 1 dalimi ir 27 straipsnio 1 dalimi, reiškia

vadinamąjį mažą žalos atlyginimą, t. y. pinigų sumos sumokėjimą. Reikalauti grąžinti už transporto priemonę sumokėtą sumą mainais už transporto priemonės grąžinimą ir nuosavybės perdavimą (vadinamasis didelis žalos atlyginimas) negalima. Be to, BGH nurodo, kad į žalos atlyginimo sumą turi būti įskaitoma kompensacija už naudojimąsi transporto priemone, jeigu ji kartu su likutine transporto priemonės verte viršija sumokėtą pirkimo kainą atskaičius žalos atlyginimo sumą. Dėl šių problemų pateiktas trečiasis prejudicinis klausimas.

- 28 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusių teismo argumentai dėl konkrečių prejudicinių klausimų iš esmės yra tokie pat kaip dėl prejudicinių klausimų, pateiktų prašyme priimti prejudicinį sprendimą byloje C-666/23 (žr. to prašymo priimti prejudicinį sprendimą santraukos 25–47 punktus).