

Lieta C-667/23

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

Iesniegšanas datums:

2023. gada 9. novembris

Iesniedzējtiesa:

Landgericht Ravensburg (Vācija)

Datums, kurā pieņemts iesniedzējtiesas nolēmums:

2023. gada 27. oktobris

Prasītāji:

Gruß Verwaltungs-GmbH

FO

AT

PV

QZ

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

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

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

Atbilstošās Savienības tiesību normas

Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 715/2007 (2007. gada 20. jūnijs) par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem (“Euro 5” un

“Euro 6”) un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai (OV 2007, L 171, 1. lpp.), it īpaši 5. panta 2. punkts

Atbilstošās valsts tiesību normas

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

Verordnung über die EG–Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge [Noteikumi par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību EK apstiprināšanu] (Transportlīdzekļu EK apstiprināšanas noteikumi, turpmāk tekstā – “EG–FGV”), it īpaši 6. un 27. pants

Īss pamatlietas faktisko apstākļu un tiesvedības izklāsts

- 1 Lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu pamatā ir piecas atšķirīgas situācijas, kas, lai gan nav identiskas, savā starpā atšķiras tikai nedaudz.
- 2 Pirmā tiesvedība. Transportlīdzeklis *VW T6 Caravelle 2.0 TDI* tika laists tirgū ar atbildētājas ražotu EA288 tipa dīzeļdzinēju. Prasītāja transportlīdzekli iegādājās kā jaunu ES transportlīdzekli par cenu 38 185 EUR. Nav strīda par to, ka transportlīdzekļa iegādes brīdī bija konstatējams t.s. temperatūras logs. Ārpus loga izplūdes gāzu recirkulācijas līmenis tiek pakāpeniski samazināts. Tas palielina NOx emisijas (= slāpekļa oksīdu), transportlīdzeklī darbojoties un to izmantojot ārpus temperatūras loga.
- 3 Prasītājas ieskatā viņai ir ticis nodarīts kaitējums ar nolūku un pretēji vispārpieņemtiem morāles principiem. Tā uzskata, ka temperatūras logs ir aizliegta pārveidošanas ierīce, un apgalvo, ka turklāt ir konstatējama aizliegta testēšanas režīma atpazīšanas sistēma. Prasītāja lūdz samaksāt zaudējumu atlīdzību pēc tiesas ieskatiem, taču vismaz 9546,25 EUR (= 25 % no pirkuma cenas) un, pakārtoti, samaksāt 5727,75 EUR (= 15 % no pirkuma cenas).
- 4 Atbildētāja lūdz prasību noraidīt. Tā apstrīd testēšanas režīma atpazīšanas sistēmas esamību. Saistībā ar temperatūras logu atbildētāja visbeidzot apgalvo, ka tas aptver diapazonu no + 12 līdz aptuveni + 39 grādiem pēc Celsija. Atbildētāja, pakārtoti, norāda uz nenovēršamu maldību attiecībā uz aizliegumu un atsaucas uz hipotētisku *Kraftfahrtbundesamt* [Federālā ceļu satiksmes biroja] atļauju.
- 5 Otrā tiesvedība. Transportlīdzeklis *VW Passat Variant Comfortline 2.0 TDI* tika laists tirgū ar atbildētājas ražotu EA288 tipa dīzeļdzinēju. Nav strīda par to, ka transportlīdzeklī ir konstatējama testēšanas režīma atpazīšanas sistēma. Prasītājs transportlīdzekli iegādājās par 13 930 EUR ar 93 350 km nobraukumu. Viņš to finansēja ar *Volkswagen Bank* aizdevumu.

- 6 Prasītāja ieskatā atbildētāja tai ar nolūku un pretēji vispārpieņemtiem morāles principiem ir nodarījusi kaitējumu. Viņš uzskata, ka testēšanas režīma atpazīšanas sistēma ir aizliegta, un apgalvo, ka ir konstatējama vēl viena aizliegta pārveidošanas ierīce temperatūras loga formā. Prasītājs lūdz samaksāt 2089,50 EUR (= 15 % no pirkuma cenas) un atlīdzināt finansēšanas izmaksas 409,20 EUR apmērā.
- 7 Atbildētāja lūdz prasību noraidīt. Atbildētāja atzīst, ka programmatūra 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, un tiek novērsta situācija, kad tiktu pieskaitītas iepriekšējos ciklos radušās *NOx* emisijas vai netiktu ņemtas vērā ciklā radītās *NOx* emisijas. Turklāt testēšanas režīma atpazīšanas sistēma radot situāciju, kad atkarībā no izplūdes gāzu temperatūras un *NSK* nolietojšanās tiek paaugstināta *NSK* temperatūra *NEDC* tieši pirms *NSK* pirmās reģenerācijas. Atbildētājs ieskatā testēšanas režīma atpazīšanas sistēma ir atļauta, jo tai nav izmērāmas ietekmes uz *NOx* emisijām, taču katrā ziņā tā neietekmē *NOx* emisijas robežvērtību paaugstināšanas izpratnē. Atbildētāja par atļautu uzskata arī temperatūras logu. Šajā ziņā tā apgalvo, ka izplūdes gāzu recirkulācija no -24 līdz + 70 grādiem pēc Celsija ir aktīva 100 % apmērā. Atbildētāja, pakārtoti, norāda uz nenovēršamu maldību attiecībā uz aizliegumu un atsaucas uz hipotētisku Federālā ceļu satiksmes biroja atļauju.
- 8 Trešā tiesvedība. Transportlīdzeklis *VW Golf 2.0 TDI* tika laists tirgū ar atbildētājas ražotu EA288 tipa dīzeļdzinēju. Nav strīda par to, ka transportlīdzeklī ir konstatējama testēšanas režīma atpazīšanas sistēma. Tas palielina *NOx* (= slāpekļa oksīds) emisijas normālā transportlīdzekļa darbībā un izmantošanā. Prasītājs iegādājās transportlīdzekli par 25 300 EUR ar 20 km nobraukumu.
- 9 Prasītāja ieskatā atbildētāja tai ar nolūku un pretēji vispārpieņemtiem morāles principiem ir nodarījusi kaitējumu. Viņš uzskata, ka testēšanas režīma atpazīšanas sistēma ir aizliegta, un apgalvo, ka turklāt ir konstatējama vēl viena aizliegta pārveidošanas ierīce temperatūras loga formā. Prasītājs lūdz samaksāt zaudējumu atlīdzību pēc tiesas ieskatiem, taču vismaz 6325 EUR (= 25 % no pirkuma cenas) un, pakārtoti, samaksāt 3795 EUR (= 15 % no pirkuma cenas).
- 10 Atbildētāja lūdz noraidīt prasību. Savai aizstāvībai tā izvirza tos pašus argumentus kā otrajā tiesvedībā.
- 11 Ceturtnā tiesvedība. Transportlīdzeklis *VW New Golf Sportsvan Highline 1.6 TDI* tika laists tirgū ar atbildētājas ražotu EA288 tipa dīzeļdzinēju. Nav strīda par to, ka transportlīdzeklis ir aprīkots ar testēšanas režīma atpazīšanas sistēmu. Prasītājs iegādājās transportlīdzekli par summu 22 500 EUR ar 0 km nobraukumu.
- 12 Prasītāja ieskatā atbildētāja viņam ar nolūku un pretēji vispārpieņemtiem morāles principiem ir nodarījusi kaitējumu. Viņš uzskata, ka testēšanas režīma atpazīšanas

sistēma ir aizliegta, un apgalvo, ka turklāt ir konstatējamas arī citas nelikumīgas pārveidošanas ierīces, tostarp temperatūras logs. Prasītājs lūdz samaksāt 14 743,22 EUR (pirkuma cenas atmaksa, no kuras atskaitīta kompensācija par lietošanu 7756,78 EUR apmērā par nobrauktajiem 120 661 km līdz prasības celšanas brīdim), pretī nododot transportlīdzekli un īpašumtiesības uz to, un, pakārtoti, samaksāt 3375 EUR (= 15 % no pirkuma cenas).

- 13 Atbildētāja lūdz prasību noraidīt. Savai aizstāvībai tā izvirza tos pašus argumentus kā otrajā tiesvedībā.
- 14 Piektā tiesvedība. Transportlīdzeklis *VW Sharan 2.0 TDI* tika laists tirgū ar atbildētājas ražotu EA288 tipa dīzeļdzinēju. Nav strīda par to, ka transportlīdzeklis ir aprīkots ar testēšanas režīma atpazīšanas sistēmu. Prasītājs iegādājās transportlīdzekli par 42 980 EUR ar 15 468 km nobraukumu.
- 15 Prasītāja ieskatā atbildētāja tai ar nolūku un pretēji vispārpieņemtiem morāles principiem ir nodarījusi kaitējumu. Viņš uzskata, ka testēšanas režīma atpazīšanas sistēma ir aizliegta, un apgalvo, ka turklāt ir konstatējamas arī citas nelikumīgas pārveidošanas ierīces, proti, temperatūras logs, kā arī izplūdes gāzu attīrīšanas pārtraukšana un *SCR* izslēgšana atkarībā no rotācijas. Prasītājs lūdz samaksāt 27 313,47 EUR (pirkuma cenas atmaksa, atskaitot kompensāciju par lietošanu 15 666,53 EUR apmērā par 103 714 km, kas ir tikuši nobraukti līdz tiesas sēdei), pretī nododot transportlīdzekli un īpašumtiesības uz to. Pakārtoti viņš lūdz samaksāt 6447 EUR (= 15 % no pirkuma cenas), kā arī konstatēt, ka atbildētājai ir pienākums atlīdzināt prasītājam arī tādu zaudējumu nākotnē, kas izriet no nelikumīgajām pārveidošanas ierīcēm.
- 16 Atbildētāja lūdz noraidīt prasību. Atbildētājas ieskatā nedz testēšanas režīma atpazīšanas sistēma, nedz temperatūras logs var tikt uzskatīti par nelikumīgām pārveidošanas ierīcēm. Atbildētāja atzīst, ka testēšanas režīma atpazīšanas sistēmas sekas ir tādas, ka testa brauciena laikā pēc tam, kad *SCR* katalizators ir sasniedzis darbības temperatūru vismaz 200 grādus pēc Celsija, tiek ieslēgts darbības režīms ar augstāku izplūdes gāzu recirkulācijas līmeni, savukārt ceļu satiksmē šajā brīdī notiek pārslēgšanās uz samazinātu izplūdes gāzu recirkulācijas līmeni. Testēšanas režīma atpazīšanas sistēmas sekas esot arī tādas, ka *NEDC* ar *AdBlu* pievienošanas *SCR* katalizatorā jau sākas no darbības temperatūras aptuveni 130 grādi pēc Celsija, nevis aptuveni 150°grādi pēc Celsija faktiskajā izmantošanā uz ceļa. Atbildētāja apgalvo, ka tam visam nav izmērāmas ietekmes uz *NOx* emisijām, taču katrā ziņā tā neietekmē *NOx* emisijas robežvērtību paaugstināšanas izpratnē. Saistībā ar temperatūras logu atbildētāja norāda, ka izplūdes gāzu recirkulācija no -24 līdz + 70 grādiem pēc Celsija ir aktīva 100 % apmērā. Atbildētāja, pakārtoti, norāda uz nenovēršamu maldību attiecībā uz aizliegumu un atsaucas uz hipotētisku Federālā ceļu satiksmes biroja atļauju.

Īss lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu motīvu izklāsts

- 17 Ievadpiezīmes. Pirmajā tiesvedībā, iespējams, iegādājoties transportlīdzekli, bija konstatējama aizliegta pārveidošanas ierīce Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta izpratnē. Pārējās četrās tiesvedībās par to liecina vismaz būtisks pierādījums testēšanas režīma atpazīšanas sistēmas formā.
- 18 Transportlīdzekļa gadījumā pirmajā 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.
- 19 Turklāt šajā tiesvedībā, iespējams, nav izpildīts arī Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta otrā teikuma a) apakšpunktā noteiktais papildu kritērijs, saskaņā ar kuru pārveidošanas ierīce nedrīkst būt aktīva lielāko gada daļu, jo izplūdes gāzu recirkulācija minētajās trīs tiesvedībās aplūkotajos transportlīdzekļos tiek vēlākais samazināta, kad āra temperatūra sasniedz aptuveni +12 grādus pēc Celsija. Tomēr vidējā gada temperatūra Vācijā ir zemāka par aptuveni +12 grādiem pēc Celsija.
- 20 Pārējās četrās tiesvedībās 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.
- 21 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.
- 22 Taču 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.
- 23 Pirmajā 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.
- 24 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.

- 25 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. Otrais prejudiciālais jautājums ir par šīm problēmām
- 26 Konkrēti par katru no prejudiciālajiem jautājumiem. Iesniedzējtiesas argumenti šajā ziņā būtībā atbilst argumentiem saistībā ar lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu lietā C-666/23 pirmo un trešo prejudiciālo jautājumu (skat. šī lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu kopsavilkuma 25.–34. un 40.–47. punktu).

DARBA VĒRŠMA