TEISINGUMO TEISMO (penktoji kolegija) SPRENDIMAS

2025 m. rugpjūčio 1 d.*

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Teisės aktų derinimas – Motorinių transporto priemonių tipo patvirtinimas – Direktyva 2007/46/EB – 18 straipsnio 1 punktas – 26 straipsnio 1 punktas – 46 straipsnis – Reglamentas (EB) Nr. 715/2007 – 5 straipsnio 2 punktas – Motorinės transporto priemonės – Dyzelinis variklis – Išmetamieji teršalai – Išmetamo azoto oksido (NOx) kiekio mažinimas, apribotas temperatūros intervalu – Valdiklis – Atskiro transporto priemonės, kurioje įrengtas neteisėtas valdiklis, pirkėjo interesų apsauga – Šio valdiklio įrengimas pradėjus eksploatuoti transporto priemonę – Teisė į žalos atlyginimą remiantis šios transporto priemonės gamintojo deliktine atsakomybe – Atleidimo nuo mokesčio pagrindas – Neįveikiama gamintojo klaida dėl valdiklio neteisėtumo – Veiksmingumo principas – Tinkamas žalos atlyginimas – Žalos atlyginimo apskaičiavimo metodas – Kompensacijos intervalas“

Byloje C-666/23

dėl *Landgericht Ravensburg* (Ravensburgo apygardos teismas, Vokietija) 2023 m. spalio 27 d. nutartimi, kurią Teisingumo Teismas gavo 2023 m. lapkričio 9 d., pagal SESV 267 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

CM,

DS

prieš

Volkswagen AG

TEISINGUMO TEISMAS (penktoji kolegija),

kurį sudaro kolegijos pirmininkė M. L. Arastey Sahún (pranešėja), teisėjai D. Gratsias, E. Regan, J. Passer ir B. Smulders,

generalinis advokatas A. Rantos,

kancleris A. Calot Escobar,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį,

* Proceso kalba: vokiečių.

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

– CM, atstovaujamos *Rechtsanwälte* K. Borwieck, V. C. Douhaire, R. Geulen, R. Klinger, D. Krebs ir L. Rhiel,

– *Volkswagen AG*, atstovaujamos *Rechtsanwälte* T. André, M. de Lind van Wijngaarden ir H.-P. Schroeder,

– Europos Komisijos, atstovaujamos J. Flett ir M. Noll-Ehlers,

atsižvelgęs į sprendimą, priimtą susipažinus su generalinio advokato nuomone, nagrinėti bylą be išvados,

priima šį

Sprendimą

1 Prašymas priimti prejudicinį sprendimą pateiktas dėl 2007 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (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) 5 straipsnio 2 dalies išaiškinimo.

2 Šis prašymas pateiktas nagrinėjant du ginčus, t. y. CM ir DS su *Volkswagen AG*, dėl žalos, patirtos dėl transporto priemonių, kuriose įrengti neteisėti valdikliai, pirkimo, atlyginimo.

Teisinis pagrindas

Sąjungos teisė

Direktyva 1999/44/EB

3 1999 m. gegužės 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 1999/44/EB dėl vartojimo prekių pardavimo ir susijusių garantijų tam tikrų aspektų (OL L 171, 1999, p. 12; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 15 sk., 4 t., p. 223) nuo 2022 m. sausio 1 d. buvo panaikinta 2019 m. gegužės 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2019/771 dėl tam tikrų prekių pirkimo–pardavimo sutarčių aspektų, kuria iš dalies keičiami Reglamentas (ES) 2017/2394 ir Direktyva 2009/22/EB bei panaikinama Direktyva 1999/44/EB (OL L 136, 2019, p. 28). Vis dėlto, atsižvelgiant į ginčų pagrindinėse bylose faktinių aplinkybių klostymosi datą, juos nagrinėjant tebetaikoma Direktyva 1999/44.

4 Direktyvos 1999/44 3 straipsnio 2 dalyje buvo numatyta:

„Esant neatitikimui, vartotojas turi teisę į nemokamą prekių atitikimo sutarčiai užtikrinimą jas pataisant ar pakeičiant pagal šio straipsnio 3 dalį, arba teisę į atitinkamą kainos sumažinimą arba su tomis prekėmis susijusios sutarties nutraukimą pagal šio straipsnio 5 ir 6 dalis.“

Direktyva 2007/46/EB

5 2007 m. rugsėjo 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/46/EB, nustatanti motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, sudėtinių dalių ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo pagrindus (Pagrindų direktyva) (OL L 263, 2007, p. 1), iš dalies pakeista 2009 m. gegužės 7 d. Komisijos reglamentu (EB) Nr. 385/2009 (OL L 118, 2009, p. 13) (toliau – Direktyva 2007/46), nuo 2020 m. rugsėjo 1 d. buvo panaikinta 2018 m. gegužės 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2018/858 dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo ir rinkos priežiūros, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 715/2007 ir (EB) Nr. 595/2009 bei panaikinama Direktyva 2007/46/EB (OL L 151, 2018, p. 1). Vis dėlto, atsižvelgiant į ginčų pagrindinėse bylose faktinių aplinkybių klostymosi datą, juos nagrinėjant tebetaikoma ši direktyva.

6 Direktyvos 2007/46 3 straipsnio 3, 5, 17 ir 36 punktai buvo suformuluoti taip:

„Šioje direktyvoje ir IV priede išvardytuose norminiuose aktuose, nebent juose būtų nustatyta kitaip:

<…>

3. tipo patvirtinimas – procedūra, pagal kurią valstybė narė patvirtina, kad transporto priemonės, sistemos, sudėtinės dalies ar atskiro techninio mazgo tipas atitinka tam tikras administracines nuostatas ir techninius reikalavimus;

<…>

5. EB tipo patvirtinimas – procedūra, pagal kurią valstybė narė patvirtina, kad transporto priemonės, sistemos, sudėtinės dalies ar atskiro techninio mazgo tipas atitinka tam tikras šios direktyvos ir IV arba XI prieduose išvardytų norminių aktų administracines nuostatas ir techninius reikalavimus;

<…>

17. transporto priemonės tipas – konkrečios kategorijos transporto priemonės, kurios nesiskiria bent pagrindinėmis savybėmis, nurodytomis II priedo B skirsnyje. Transporto priemonės tipas gali turėti II priedo B skirsnyje pateiktus variantus ir versijas;

<…>

36. atitikties liudijimas – IX priede nustatytas gamintojo išduotas dokumentas, paliudijantis, kad pagal direktyvą patvirtintų tipų serijoms priklausanti transporto priemonė atitiko visus norminius aktus jos gamybos metu“.

7 Šios direktyvos 8 straipsnio 6 dalyje buvo nustatyta:

„Įgaliotoji institucija nedelsdama praneša kitų valstybių narių įgaliotosioms institucijoms apie savo atsisakymą išduoti transporto priemonės patvirtinimą ar jo paskelbimą netekusiu galios, kartu nurodydama savo sprendimo priežastis.“

8 Minėtos direktyvos 10 straipsnio 2 dalyje buvo numatyta:

„Valstybės narės suteikia sudėtinės dalies ar atskiro techninio mazgo EB tipo patvirtinimą sudėtinės dalies ar atskiro techninio mazgo, kurie atitinka informaciniame aplanke pateiktą informaciją ir nustatytus atitinkama atskira direktyva ar reglamentu techninius reikalavimus, kaip nurodyta IV priede.“

9 Šios direktyvos 13 straipsnio 1 dalyje buvo įtvirtinta:

„Gamintojas nedelsdamas informuoja EB tipo patvirtinimą suteikusią valstybę narę apie informacijos, esančios informaciniame pakete, pakeitimą. Ta valstybė narė, laikydamasi šiame skyriuje nustatytų taisyklių, nusprendžia, kuri procedūra turi būti taikoma. Jei būtina, valstybė narė, pasikonsultavusi su gamintoju, gali nuspręsti, kad turi būti suteiktas naujas EB tipo patvirtinimas.“

10 Direktyvos 2007/46 18 straipsnio 1 dalyje buvo nurodyta:

„Gamintojas, kuris yra transporto priemonės EB tipo patvirtinimo turėtojas, pateikia atitikties liudijimą kartu su kiekviena pagal patvirtintą transporto priemonės tipą pagaminta komplektine, nekomplektine ar sukomplektuota transporto priemone.“

11 Šios direktyvos 26 straipsnio 1 dalis buvo suformuluota taip:

„Nepažeisdamos 29 ir 30 straipsnių nuostatų, valstybės narės užregistruoja, leidžia parduoti ar pradėti eksploatuoti transporto priemones tik tada, kai jos turi galiojantį atitikties liudijimą, išduotą pagal 18 straipsnį.

Jei tai nekomplektinė transporto priemonė, valstybės narės leidžia parduoti tokias transporto priemones, bet gali neleisti atlikti jų nuolatinės registracijos arba neleisti pradėti jų eksploatuoti, kol transporto priemonės bus nekomplektinės.“

12 Minėtos direktyvos 30 straipsnio 1 dalyje buvo numatyta:

„Jeigu EB tipo patvirtinimą suteikusioji valstybė narė nustato, kad atitikties liudijimą turinčios arba atitikties ženklu pažymėtos naujos transporto priemonės, sistemos, sudėtinės dalys ar atskiri techniniai mazgai neatitinka jos suteikto tipo, ji imasi reikiamų priemonių, įskaitant, jei reikia, tipo patvirtinimo paskelbimą netekusiu galios, užtikrinti, kad transporto priemonių, sistemų, sudėtinių dalių ar atskirų techninių mazgų gamyba atitiktų patvirtintojo tipo reikalavimus. Tos valstybės įgaliotoji institucija praneša kitų valstybių narių įgaliotosioms institucijoms apie priemones, kurių buvo imtasi.“

13 Tos pačios direktyvos 46 straipsnyje buvo nustatyta:

„Valstybės narės nustato sankcijas, taikomas už šios direktyvos nuostatų, ypač 31 straipsnyje nustatyto arba iš jo kylančio draudimo, ir IV priedo I dalyje išvardytų norminių aktų nuostatų pažeidimus, ir imasi visų būtinų priemonių joms įgyvendinti. Šios nustatytos sankcijos turi būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios. Valstybės narės apie šias nuostatas praneša Komisijai ne vėliau kaip 2009 m. balandžio 29 d. ir kuo greičiau – apie jų tolesnius pakeitimus.“

Reglamentas Nr. 715/2007

14 Reglamento Nr. 715/2007 6 ir 15 konstatuojamosiose dalyse nurodyta:

„(6) Siekiant gerinti oro kokybę ir laikytis taršos ribinių verčių, ypač būtina labai sumažinti iš dyzelinių transporto priemonių išmetamų azoto oksidų kiekį. Taigi euro 6 etape reikia siekti ambicingų ribinių verčių, neatsisakant dyzelinių variklių teikiamų privalumų, susijusių su degalų sunaudojimu ir angliavandenilių bei anglies monoksido išmetimu. Ankstyvoje stadijoje imantis tokių išmetamo azoto oksido kiekio mažinimo veiksmų, automobilių gamintojams bus suteikta galimybė imtis saugaus ir ilgalaikio gamybos planavimo Europos mastu.

<…>

(15) Komisija turėtų reguliariai svarstyti poreikį peržiūrėti Naująjį Europos važiavimo ciklą, taikomą kaip bandymų procedūra, kuria grindžiamos EB tipo patvirtinimo pagal išmetamas medžiagas taisyklės. Bandymo ciklus gali prireikti atnaujinti ar pakeisti atsižvelgiant į transporto priemonių specifikacijų ir vairuotojo veiksmų pokyčius. Persvarstymų gali prireikti norint užtikrinti, kad realiai išmetamųjų teršalų kiekis atitinka išmatuotąjį atliekant tipo patvirtinimą. Taip pat reikėtų išnagrinėti nešiojamųjų išmetamųjų teršalų matavimo sistemų naudojimą ir „neviršijimo“ reglamentinės sąvokos įvedimą.“

15 Šio reglamento 3 straipsnio 10 punkte nustatyta:

„Šiame reglamente ir jo įgyvendinimo priemonėse taikomi tokie apibrėžimai:

<…>

10) valdiklis – tai bet kokia sudedamoji konstrukcijos dalis, registruojanti temperatūrą, transporto priemonės greitį, variklio sukimosi dažnį (min–1), perdavimo mechanizmo veikimą, slėgį kolektoriuje prieš droselinę sklendę arba bet kokį kitą parametrą, kad galėtų įjungti kiekvieną išmetamų teršalų kontrolės sistemos sudedamąją dalį, kuri, esant įprastoms ir pagrįstai numatytinoms transporto priemonės veikimo ir eksploatavimo sąlygoms, mažina išmetamų teršalų kontrolės sistemos veiksmingumą, arba tolygiai keisti jos veikimo parametrus, sulėtinti tos dalies veikimą ar ją išjungti.“

16 Šio reglamento 4 straipsnio 1 ir 2 dalyse numatyta:

„1. Gamintojai įrodo, kad visų naujų transporto priemonių, kurios buvo parduotos, registruotos ar pradėtos eksploatuoti [Europos] Bendrijoje, tipas yra patvirtintas pagal šio reglamento ir jo įgyvendinimo priemonių nuostatas. Gamintojai taip pat įrodo, kad visų naujų pakaitinių taršos kontrolės įtaisų, kurių tipas turi būti patvirtintas ir kurie buvo parduoti ar pradėti eksploatuoti Bendrijoje, tipas yra patvirtintas pagal šio reglamento ir jo įgyvendinimo priemonių nuostatas.

Šie įsipareigojimai apima I priede ir 5 straipsnyje nurodytose įgyvendinimo priemonėse nustatytų išmetamųjų teršalų kiekio ribas.

2. Gamintojai užtikrina, kad būtų laikomasi tipo patvirtinimo procedūrų, skirtų gamybos atitikčiai, taršos kontrolės įtaisų patvarumui ir eksploataciniam tinkamumui patikrinti.

Be to, gamintojai turi imtis tokių techninių priemonių, kurios užtikrintų, jog, remiantis šio reglamento nuostatomis, pro išmetamąjį vamzdį būtų išmetamas iš tiesų ribotas teršalų ir degalų garavimo išlakų kiekis, visą normalų transporto priemonės veikimo laikotarpį, esant įprastoms eksploatavimo sąlygoms. Taigi eksploatacinio tinkamumo priemonės tikrinamos laikotarpiu iki 5 metų arba per 100 000 km ridą (kas pasibaigia pirmiau). Taršos kontrolės įtaisų tipo patvirtinimo patvarumo bandymas turi aprėpti 160 000 km. Siekdami užtikrinti atitiktį šiam patvarumo bandymui, gamintojai privalo turėti galimybę pasinaudoti susidėvėjimo testų duomenimis, atsižvelgiant į įgyvendinimo sąlygas, numatytas 4 dalyje.

Nustatant eksploatacinį tinkamumą ypač tikrinamas pro išmetamąjį vamzdį išmetamų teršalų kiekis pagal I priede nustatytas išmetamų teršalų kiekio ribas. Siekdama pagerinti degalų garavimo išlakų ir esant žemai aplinkos temperatūrai išmetamų medžiagų kontrolę, Komisija dar kartą apsvarsto tikrinimo procedūras.“

17 To paties reglamento 5 straipsnio 1 ir 2 dalys suformuluotos taip:

„1. Gamintojai įrengia transporto priemones taip, kad visos sudedamosios dalys, kurios gali turėti įtakos teršalų išmetimui, būtų suprojektuotos, sukonstruotos ir sumontuotos taip, kad įprastai naudojama transporto priemonė atitiktų šį reglamentą ir jo įgyvendinimo priemones.

2. Išmetamųjų teršalų kontrolės sistemų veiksmingumą mažinančius valdiklius naudoti draudžiama. Draudimas netaikomas tokiais atvejais:

a) įtaiso būtinumas pateisinamas dėl variklio apsaugos nuo pažeidimo ar avarijos ir jis būtinas saugiam transporto priemonės naudojimui;

b) įtaisas veikia tik variklio užvedimo momentu;

arba

c) reikalavimai iš esmės įtraukti į degalų garavimo išlakų ir pro išmetamąjį vamzdį išmetamųjų teršalų tikrinimo procedūrą.“

18 Reglamento Nr. 715/2007 13 straipsnyje nustatyta:

„1. Valstybės narės numato sankcijų už šio reglamento nuostatų pažeidimus, kuriuos padaro gamintojai, skyrimo tvarką ir imasi visų priemonių, būtinų jų vykdymui užtikrinti. Numatytos sankcijos turi būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios. <…>

2. Pažeidimų, už kuriuos skiriamos sankcijos, rūšys yra:

<…>

d) valdiklių naudojimas;

<…>“

Reglamentas Nr. 692/2008

19 2008 m. liepos 18 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 692/2008, įgyvendinantis ir iš dalies keičiantis Reglamentą Nr. 715/2007 (OL L 199, 2008, p. 1), buvo iš dalies pakeistas 2011 m. birželio 8 d. Komisijos reglamentu (ES) Nr. 566/2011 (OL L 158, 2011, p. 1) (toliau – Reglamentas Nr. 692/2008). Nuo 2022 m. sausio 1 d. Reglamentas Nr. 692/2008 buvo panaikintas 2017 m. birželio 1 d. Komisijos reglamentu (ES) 2017/1151, kuriuo papildomas Reglamentas Nr. 715/2007, iš dalies keičiama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/46/EB, Komisijos reglamentas (EB) Nr. 692/2008 bei Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1230/2012 ir kuriuo panaikinamas Komisijos reglamentas (EB) Nr. 692/2008 (OL L 175, 2017, p. 1). Vis dėlto, atsižvelgiant į ginčų pagrindinėse bylose faktinių aplinkybių klostymosi datą, juos nagrinėjant taikomas Reglamentas Nr. 692/2008.

20 Reglamento Nr. 692/2008 10 straipsnio 1 dalyje buvo numatyta:

„Gamintojas užtikrina, kad pakaitiniams taršos kontrolės įtaisams, kaip atskiriems techniniams mazgams, apibrėžtiems [Direktyvos 2007/46] 10 straipsnio 2 dalyje ir skirtiems įtaisyti transporto priemonėse, kurioms suteiktas EB tipo patvirtinimas ir kurios patenka į Reglamento <…> Nr. 715/2007 taikymo sritį, pagal šio reglamento 12 ir 13 straipsnius bei XIII priedą būtų suteiktas EB tipo patvirtinimas.“

Vokietijos teisė

21 *Bürgerliches Gesetzbuch* (Civilinis kodeksas, toliau – BGB) 276 straipsnyje numatyta:

„1. Skolininkas atsako už tyčinius veiksmus ar neatsargumą, jei nėra susitarta dėl mažesnės ar didesnės atsakomybės arba ji negali būti kildinama iš prievolinių santykių turinio, visų pirma garantijos priėmimo ar rizikos prisiėmimo. Atitinkamai taikomos 827 ir 828 straipsnių nuostatos.

2. Asmuo, kuris nesilaiko prekyboje reikalaujamo rūpestingumo, elgiasi neatsargiai.

3. Skolininkas negali būti iš anksto atleistas nuo atsakomybės dėl tyčios.“

22 BGB 823 straipsnyje nustatyta:

„1. Asmuo, kuris tyčia ar dėl neatsargumo neteisėtai sukėlė pavojų kito asmens gyvybei, kūnui, sveikatai, laisvei, nuosavybei ar kitoms teisėms, privalo atlyginti dėl to padarytą žalą.

2. Tokia pati pareiga tenka kiekvienam asmeniui, pažeidžiančiam įstatymą, kuriuo siekiama apsaugoti kitą asmenį. Jei pagal įstatymo turinį galima jį pažeisti ir be kaltės, pareiga atlyginti žalą atsiranda tik kaltės atveju.“

23 BGB 826 straipsnyje nustatyta:

„Asmuo, kuris žalą kitam asmeniui padarė tyčia ir pažeisdamas moralės principus, privalo ją atlyginti.“

24 2011 m. vasario 3 d. *Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung – EG-FGV)* (Nutarimas dėl motorinių transporto

priemonių ir jų priekabų bei šių transporto priemonių sistemų, konstrukcinių dalių ir atskirų techninių įtaisų EB patvirtinimo (Nutarimas dėl transporto priemonių EB patvirtinimo, toliau – EG-FGV) 6 straipsnio 1 dalyje nustatyta:

„Dėl kiekvienos transporto priemonės, atitinkančios patvirtintą tipą, jos EB tipo patvirtinimo turėtojas turi išduoti atitikties liudijimą, kaip tai suprantama pagal Direktyvos 2007/46 18 straipsnį, siejamą su IX priedu. Pagal Direktyvos 2007/46 18 straipsnio 3 dalį atitikties liudijimas turi būti parengtas taip, kad būtų užkirstas kelias bet kokiam klastojimui“.

25 EG-FGV 27 straipsnio 1 dalyje numatyta:

„Naujos transporto priemonės, techniniai įtaisai ar konstrukcinės dalys, dėl kurių reikalingas atitikties liudijimas pagal Direktyvos 2007/46 IX priedą <…> gali būti siūlomos parduoti, parduodamos ar pateikiamos rinkai Vokietijoje kelių eismo tikslais tik jei pridedamas galiojantis dėl jų išduotas atitikties liudijimas. Tai netaikoma transporto priemonėms, kaip jos suprantamos pagal Direktyvos 2003/37 8 straipsnį.“

Ginčai pagrindinėse bylose ir prejudiciniai klausimai

26 *Volkswagen* yra automobilių, kuriuos naudotus iš profesionalių pardavėjų įsigijo CM ir DS, gamintoja.

27 CM pagal 2016 m. kovo 14 d. užsakymą už 49 950 EUR įsigijo *Volkswagen* markės transporto priemonę su EA 288 tipo dyzeliniu varikliu. Įsigijimo momentu šioje transporto priemonėje buvo įrengta bandymų stendo aptikimo sistema, kuri buvo pašalinta 2017 m. spalio 10 d. atnaujinus atitinkamą programinę įrangą, taip pat kita variklio programavimo programinė įranga, mažinanti recirkuliuojamų išmetamųjų dujų kiekį, kai lauko temperatūra nesiekia tam tikros ribos, todėl padidėja išmetamo NOx kiekis. Taigi recirkuliacija yra visiškai veiksminga tik tuomet, kai lauko temperatūra nesiekia šios ribos (toliau – temperatūros intervalas).

28 Dėl šių dviejų tariamai neteisėtų valdiklių buvimo CM mano, jog patyrė žalą dėl to, kad *Volkswagen* padarė tyčinį, viešajai tvarkai ir moralės principams prieštaraujantį pažeidimą, kaip tai suprantama pagal BGB 826 straipsnį.

29 Ieškiniu, kurį pareiškė *Landgericht Ravensburg* (Ravensburgo apygardos teismas, Vokietija), t. y. prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiame teisme, ji prašo atlyginti jai padarytą žalą sumokant 8 938 EUR sumą, t. y. 20 % transporto priemonės pirkimo kainos, o nepatenkinus šio reikalavimo – kompensaciją, kurios suma palikta šio teismo diskrecijai, tačiau kuri negali būti mažesnė nei 6 703,50 EUR, t. y. 15 % pirkimo kainos.

30 Remiantis nutartimi dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą, *Volkswagen* pripažįsta, kad bandymo stendo aptikimo sistema yra programinės įrangos, naudojamos išmetamųjų dujų recirkuliacijai sumažinti nesilaikant naujojo Europos važiavimo ciklo, kai veikimo temperatūra pasiekia 200 °C, dalis. Pasiekus šią temperatūrą selektyvioji katalizinės redukcijos sistema padeda sumažinti išmetamo NOx kiekį, todėl ribinių verčių vis tiek laikomasi.

31 Dėl temperatūros intervalo ši bendrovė teigia, kad išmetamųjų dujų recirkuliacija sumažėja, kai aplinkos temperatūra yra žemesnė nei +12 °C. Šis temperatūros intervalas yra teisėtas, nes jis būtinas saugiam transporto priemonės veikimui užtikrinti.

32 Papildomai, siekdama atleidimo nuo atsakomybės, minėta bendrovė teigia, kad buvo padaryta neįveikiama klaida dėl valdiklių neteisėtumo, ir šiuo aspektu remiasi vadinamuoju „hipotetiniu“ *Kraftfahrt-Bundesamt* (Federalinė motorinių transporto priemonių eismo tarnyba, Vokietija) patvirtinimu, t. y. tuo, kad jos klaidingą teisinį vertinimą dėl teisėto valdiklio buvimo patvirtino ši už EB tipo patvirtinimą atsakinga institucija, kai į ją buvo kreiptasi (toliau – hipotetinis patvirtinimas).

33 DS pagal 2016 m. kovo 29 d. užsakymą už 32 000 EUR kainą įsigijo *Volkswagen* markės transporto priemonę su EA 189 tipo dyzeliniu varikliu. Įsigijimo momentu šioje transporto priemonėje buvo įrengtas neteisėtas valdiklis, t. y. bandymų stendo aptikimo įtaisas su variklio komutacijos sistema.

34 Federalinei motorinių transporto priemonių eismo tarnybai 2015 m. spalio 14 ir 15 d. sprendimais įpareigojus *Volkswagen* pašalinti šį valdiklį iš rinkai pateiktų transporto priemonių, 2017 m. kovo 7 d. DS transporto priemonėje buvo įdiegta šios bendrovės sukurta ir šios tarnybos patvirtinta programinė įranga. Vis dėlto tuo pačiu metu šioje transporto priemonėje buvo įrengtas kitas valdiklis, t. y. temperatūros intervalas.

35 Todėl DS mano, kad patyrė žalos dėl šios bendrovės padaryto tyčinio, viešajai tvarkai ir moralės principams prieštaraujančio pažeidimo.

36 2021 m. kovo 4 d. DS prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiame teisme pareiškė ieškinį, kuriuo prašo, pirma, sumokėti kompensaciją, kurios dydis paliktas šio teismo diskrecijai ir kuri negali būti mažesnė nei 4 800 EUR, t. y. 15 % pirkimo kainos, ir, antra, papildomai konstatuoti, kad ši bendrovė turi atlyginti žalą, patirtą dėl valdiklio, kurį sudaro temperatūros intervalas, įrengimo.

37 *Volkswagen* dėl šio prašymo pateikė nepriimtinumu grindžiamą prieštaravimą, susijusį su senatimi, ir bet kuriuo atveju prašo jį atmesti iš esmės.

38 Dėl temperatūros intervalo ši bendrovė teigia, kad išmetamųjų dujų recirkuliacija sumažinama tik žemesnėje nei +10 °C temperatūroje, o tai būtina saugiam transporto priemonės veikimui užtikrinti.

39 Be to, ji nurodo, kad 2022 m. liepos 14 d. Sprendime *GSMB Invest* (C-128/20, EU:C:2022:570), 2022 m. liepos 14 d. Sprendime *Volkswagen* (C-134/20, EU:C:2022:571) ir 2022 m. liepos 14 d. Sprendime *Porsche Inter Auto ir Volkswagen* (C-145/20, EU:C:2022:572) Teisingumo Teismas dėl *Volkswagen* markės transporto priemonių, kuriose įrengtas identiškas temperatūros intervalas, rėmėsi temperatūros diapazonu, kuris lauko temperatūros atveju yra nuo 15 iki 33 °C. Toks požiūris grindžiamas prašymus priimti prejudicinį sprendimą pateikusių nacionalinių teismų konstatuotomis faktinėmis aplinkybėmis, kurios neatitinka pagrindinėse bylose nagrinėjamų aplinkybių.

40 Minėta bendrovė papildomai nurodo neįveikiamą klaidą, susijusią su šio valdiklio neteisėtumu, ir šiuo aspektu remiasi Federalinės motorinių transporto priemonių eismo tarnybos hipotetiniu patvirtinimu.

41 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas laikosi nuomonės, kad, pirma, CM ir DS teisė į žalos atlyginimą pagal BGB 826 straipsnį už tyčinę žalą, prieštaraujančią viešajai tvarkai ir moralės principams, neatrodo pagrįsta.

42 Šis teismas pažymi, kad, žinoma, CM įsigyjamoje transporto priemonėje buvo įrengtas neteisėtas valdiklis, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalį, ir kad, kiek tai susiję su DS transporto priemone, toks įtaisas buvo įrengtas atnaujinant programinę įrangą.

43 Kalbant apie šias dvi transporto priemones, išmetamųjų dujų recirkuliacija sumažėja nuo +10 °C aplinkos temperatūros, todėl minėtas teismas mano, kad abiem atvejais esama neteisėto temperatūros intervalo. Jis negali būti laikomas teisėtu pagal šio reglamento 5 straipsnio 2 dalies antro sakinio a punktą, kiek tai susiję su poreikiu išvengti tiesioginės variklio pažeidimo ar sugadinimo rizikos, kuri kyla dėl išmetamųjų dujų recirkuliacijos sistemos sudedamosios dalies veikimo sutrikimo ir kuri yra tokia didelė, kad kyla konkretus pavojus vairuojant transporto priemonę, kurioje įrengtas šis įtaisas, nes šiuo atveju tokia konkreti rizika neturėtų kilti.

44 Be to, dėl CM tas teismas mano, kad, atsižvelgiant į 2022 m. liepos 14 d. Sprendime *GSMB Invest* (C-128/20, EU:C:2022:570, 65 punktas) suformuotą jurisprudenciją, iš šios nuostatos kylantis kitas išimties kriterijus, pagal kurį valdiklis neturi veikti didžiąją metų dalį, taip pat neturėtų būti laikomas įvykdytu. Šios transporto priemonės išmetamųjų dujų recirkuliacija sumažėja nuo +12 °C aplinkos temperatūros, o vidutinė metinė temperatūra Vokietijoje yra žemesnė už šią ribą.

45 Nepaisant šių aplinkybių, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas teigia, kad pagrindinėse bylose nėra nagrinėjami tyčiniai veiksmai, objektyviai prieštaraujantys viešajai tvarkai ir moralės principams, kaip tai suprantama pagal BGB 826 straipsnį, nes, be kita ko, nėra „akivaizdžiai neteisėtų“ valdiklių, kaip tai suprantama pagal *Bundesgerichtshof* (Aukščiausiasis Federalinis Teismas, Vokietija) jurisprudenciją.

46 Antra, šis teismas mano, kad CM ir DS gali pasinaudoti teise į žalos atlyginimą pagal BGB 823 straipsnio 2 dalį.

47 Remdamasis 2023 m. birželio 26 d. *Bundesgerichtshof* (Aukščiausiasis Federalinis Teismas) sprendimu (toliau – *Bundesgerichtshof* sprendimas), minėtas teismas nurodo, kad BGB 823 straipsnio 2 dalimi, siejama su EG-FGV 6 straipsnio 1 dalimi ir 27 straipsnio 1 dalimi, saugomi transporto priemonės pirkėjo interesai, susiję su galimais turtiniais nuostoliais, atsiradusiais dėl to, kad gamintojas pažeidė Sąjungos teisę, susijusią su transporto priemonių išmetamosiomis dujomis.

48 Šiuo aspektu, pirma, matyti, kad *Volkswagen* pažeidė šią teisę, nes atitinkamose transporto priemonėse įdiegė neteisėtą temperatūrų intervalą.

49 Antra, teisei į žalos atlyginimą taip pat taikoma sąlyga, kad atitinkamos transporto priemonės gamintojas būtų bent jau aplaidus, kiek tai susiję su atitinkamu valdikliu, o gamintojo kaltė yra preziumuojama.

50 Šis gamintojas galėtų būti atleistas nuo atsakomybės nurodydamas ir įrodydamas, kad esama išimtinių aplinkybių, iš kurių matyti, kad jis nebuvo aplaidus, o tai apima neįveikiamos klaidos, susijusios su atitinkamo valdiklio neteisėtumu, įrodymą.

51 Trečia, tas pats teismas pažymi, kad, viena vertus, tokios klaidos esama, kai minėtas gamintojas, elgdamasis rūpestingai, kaip to reikalaujama, priėmė teisinį sprendimą nuodugniai išnagrinėjęs teisinę situaciją, atsižvelgdamas į aukščiausių teismų jurisprudenciją, ir kai jis negalėjo tikėtis

kitokio šios situacijos vertinimo. Kita vertus, tokia klaida neįveikiama, jei gamintojas gali nurodyti aptariamam valdikliui suteiktą EB tipo patvirtinimą pagal Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalį.

52 Remiantis *Bundesgerichtshof* sprendimu, dabar gali pakakti vien hipotetinio patvirtinimo, nurodyto šio sprendimo 32 punkte.

53 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui kyla klausimas, ar, atsižvelgiant į Sąjungos teisę, gali būti atsisakyta suteikti teisę į žalos atlyginimą transporto priemonės, kurioje įrengtas neteisėtas valdiklis, pirkėjui motyvuojant tuo, kad atitinkamas gamintojas padarė neįveikiamą klaidą dėl šio įtaiso neteisėtumo, o jeigu į šį klausimą būtų atsakyta teigiamai, ar šio gamintojo atleidimas nuo atsakomybės gali būti grindžiamas faktiniu kompetentingos nacionalinės institucijos atliktu atitinkamos transporto priemonės tipo patvirtinimu ar net hipotetiniu tipo patvirtinimu.

54 Ketvirta, šis teismas pažymi, kad, kalbant apie DS, teisei į kompensaciją, atsiradusiai dėl įsigyjant transporto priemonę egzistuojančio valdiklio, t. y. bandymų stendo aptikimo įtaiso su variklio komutacijos sistema, yra taikomas senaties terminas. Vis dėlto, kadangi nuo *Volkswagen* pateikto atnaujinimo įdiegimo šioje transporto priemonėje yra naujas neteisėtas valdiklis, t. y. temperatūros intervalas, kyla klausimas, ar jos savininkas neturi teisės, kad gamintojas atlygintų žalą.

55 Penkta, minėtas teismas pažymi, kad teisė į žalos atlyginimą pagal BGB 823 straipsnio 2 dalį, siejamą su EG-FGV 6 straipsnio 1 dalimi ir 27 straipsnio 1 dalimi, apima „nedidelę kompensaciją“, t. y. pinigų sumos, atitinkančios transporto priemonės su neteisėtu valdikliu ir šios transporto priemonės be šio įtaiso vertės skirtumą.

56 Remiantis *Bundesgerichtshof* sprendimu, nauda, gauta naudojant transporto priemonę, turi būti išskaičiuota iš kompensacijos sumos, jeigu ji, atėmus šią sumą, kartu su likutine šios transporto priemonės verte viršija pirkimo kainą. Be to, šis teismas reikalauja, kad kompensacijos suma neviršytų 15 % pirkimo kainos dėl proporcingumo priežasčių.

57 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui kyla abejonių dėl šios jurisprudencijos atitikties Sąjungos teisei.

58 Šiomis aplinkybėmis *Landgericht Ravensburg* (Ravensburgo apygardos teismas) nusprendė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:

„1) Ar transporto priemonės pirkėjo teisė iš automobilių gamintojo gauti kompensaciją dėl aplaidaus – su neteisėtu valdikliu, kaip tai suprantama pagal [Reglamento Nr. 715/2007] 5 straipsnio 2 dalį, – transporto priemonės pateikimo rinkai gali būti paneigiama motyvu:
   a) kad tai yra neišvengiama gamintojo klaida dėl neteisėtumo;

      jeigu taip, motyvu:
   b) kad gamintojo klaida dėl neteisėtumo buvo neišvengiama, nes institucija, kompetentinga suteikti EB tipo patvirtinimą arba imtis paskesnių priemonių, faktiškai patvirtino transporto priemonėje įrengtą valdiklį;

      jeigu taip, motyvu:

c) kad gamintojo klaida dėl neteisėtumo buvo neišvengiama, nes institucija, kompetentinga suteikti EB tipo patvirtinimą arba imtis paskesnių priemonių, gavusi atitinkamą užklausą, patvirtintų tai, kaip gamintojas aiškino Reglamento (EB) Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalį (hipotetinis patvirtinimas)?

2) Ar automobilių gamintojas, pateikęs programinės įrangos atnaujinimą, turi atlyginti žalą transporto priemonės savininkui, kai šis ją patyrė dėl šiuo atnaujinimu įdiegto neteisėto valdiklio, kaip tai suprantama pagal [Reglamento Nr. 715/2007] 5 straipsnio 2 dalį?

3) Ar su Sąjungos teise suderinama tai, kad, esant teisei iš automobilių gamintojo gauti žalos atlyginimą dėl transporto priemonės, kurioje įrengtas neteisėtas valdiklis, kaip tai suprantama pagal [Reglamento Nr. 715/2007] 5 straipsnio 2 dalį, aplaidaus pateikimo rinkai:
a) transporto priemonės pirkėjas, siekiantis gauti nedidelę kompensaciją, turi sutikti, kad iš kompensacijos sumos būtų išskaičiuota nauda, gauta naudojant transporto priemonę, jeigu ji kartu su likutine verte viršija sumokėtą pirkimo kainą, atskaičius šią kompensacijos sumą;
b) transporto priemonės pirkėjo teisė į nedidelę kompensaciją apribota 15 % sumokėtos pirkimo kainos?“

Dėl prejudicinių klausimų

Dėl pirmojo klausimo

59 Pagal Teisingumo Teismo suformuotą jurisprudenciją nacionaliniams teismams ir Teisingumo Teismui bendradarbiaujant, kaip numatyta SESV 267 straipsnyje, pastarasis turi pateikti nacionaliniam teismui naudingą atsakymą, kuris leistų priimti sprendimą jo nagrinėjamoje byloje. Šiuo požiūriu Teisingumo Teismui gali reikėti atsižvelgti į Sąjungos teisės normas, kuriomis nacionalinis teismas nesirėmė, formuluodamas savo klausimą. Tai, kad nacionalinis teismas formaliai pateikė prejudicinį klausimą, nurodydamas tam tikras Sąjungos teisės nuostatas, netrukdo Teisingumo Teismui pateikti šiam teismui visų aiškinimo aspektų, kurie gali būti naudingi sprendimui jo nagrinėjamoje byloje priimti, neatsižvelgiant į tai, ar tas teismas juos nurodė savo pateiktuose klausimuose. Teisingumo Teismas turi iš visos nacionalinio teismo pateiktos informacijos ir, be kita ko, iš sprendimo ar nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą motyvuojamosios dalies atrinkti Sąjungos teisės klausimus, aiškintinus atsižvelgiant į bylos dalyką (2024 m. rugsėjo 26 d. Sprendimo *Luxone ir Sofein*, C-403/23 ir C-404/23, EU:C:2024:805, 47 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

60 Nagrinėjamu atveju neginčijama, kad ginčai pagrindinėse bylose susiję su CM ir DS teise į *Volkswagen* kompensaciją už žalą, patirtą dėl to, kad jų atitinkamose transporto priemonėse buvo neteisėti valdikliai, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalį, ir su šio automobilių gamintojo galimybe kaip atleidimo nuo atsakomybės pagrindu remtis transporto priemonių hipotetiniu patvirtinimu, kuris leidžia laikyti tai neįveikiama klaida dėl šio įtaiso neteisėtumo.

61 Svarbu pabrėžti, kad iš jurisprudencijos, suformuotos 2023 m. kovo 21 d. Sprendime *Mercedes-Benz Group (Transporto priemonių su valdikliais gamintojų atsakomybė)* (C-100/21, toliau – Sprendimas *Mercedes-Benz Group*, EU:C:2023:229, 91 punktas), matyti, kad motorinės transporto priemonės, kurioje įrengtas valdiklis, pirkėjas pagal Direktyvos 2007/46 18 straipsnio

1 dalį, 26 straipsnio 1 dalį ir 46 straipsnį, siejamus su Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalimi, turi teisę į kompensaciją iš šios transporto priemonės gamintojo, jei dėl šio įtaiso pirkėjui buvo padaryta žala.

62 Šiomis aplinkybėmis reikia konstatuoti, kad pirmuoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Direktyvos 2007/46 18 straipsnio 1 dalis, 26 straipsnio 1 dalis ir 46 straipsnis, siejami su Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalimi, turi būti aiškinami taip, kad pagal juos draudžiama nagrinėjant motorinės transporto priemonės pirkėjo pareikštą ieškinį dėl žalos, padarytos dėl šioje transporto priemonėje esančio neteisėto valdiklio, kaip tai suprantama pagal šio 5 straipsnio 2 dalį, atlyginimo transporto priemonės gamintojui kaip atleidimo nuo atsakomybės pagrindu remtis neįveikiama klaida dėl šio įtaiso neteisėtumo, padaryta dėl to, kad kompetentinga nacionalinė institucija suteikė įtaiso ar transporto priemonės, kurioje jis įrengtas, EB tipo patvirtinimą, arba dėl to, kad ši institucija, jei į ją būtų kreipęsis šis gamintojas, būtų patvirtinusi jo teisinį vertinimą dėl atitinkamo valdiklio tariamo teisėtumo.

63 Šiuo aspektu reikia priminti, kad pagal Direktyvos 2007/46 18 straipsnio 1 dalį, 26 straipsnio 1 dalį ir 46 straipsnį, siejamus su Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalimi, saugomi konkretūs atskiro motorinės transporto priemonės pirkėjo interesai jos gamintojo atžvilgiu, kai šioje transporto priemonėje įrengtas draudžiamas valdiklis, kaip tai suprantama pagal pastarąją nuostatą (Sprendimo *Mercedes-Benz Group* 88 punktas).

64 Iš šių nuostatų matyti, kad atskiras motorinės transporto priemonės pirkėjas šios transporto priemonės gamintojo atžvilgiu turi teisę į tai, kad transporto priemonėje nebūtų draudžiamo valdiklio, kaip tai suprantama pagal šio reglamento 5 straipsnio 2 dalį (Sprendimo *Mercedes-Benz Group* 89 punktas).

65 Taigi pagal Direktyvos 2007/46 46 straipsnį valstybės narės turi nustatyti sankcijas, taikomas tuo atveju, kai nesilaikoma jos nuostatų. Šios sankcijos turi būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasomos. Be to, pagal minėto reglamento 13 straipsnio 1 dalį valstybės narės nustato nuostatas dėl sankcijų už šio reglamento nuostatų pažeidimus. Šios sankcijos turi būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasomos (Sprendimo *Mercedes-Benz Group* 90 punktas).

66 Šiomis aplinkybėmis, kaip nurodyta šio sprendimo 61 punkte, iš Direktyvos 2007/46 18 straipsnio 1 dalies, 26 straipsnio 1 dalies ir 46 straipsnio, siejamų su Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalimi, matyti, jog valstybės narės turi numatyti, jog motorinės transporto priemonės su draudžiamu valdikliu, kaip tai suprantama pagal šio reglamento 5 straipsnio 2 dalį, pirkėjas turi teisę iš šios transporto priemonės gamintojo gauti žalos atlyginimą, kai dėl tokio įtaiso pirkėjas patyrė žalą (Sprendimo *Mercedes-Benz Group* 91 punktas).

67 Nesant Sąjungos teisės nuostatų, reglamentuojančių žalos atlyginimo tokios transporto priemonės pirkėjams tvarką, ją turi nustatyti kiekviena valstybė narė (šiuo klausimu žr. Sprendimo *Mercedes-Benz Group* 92 punktą).

68 Vis dėlto veiksmingumo principo neatitinka nacionalinės teisės aktai, pagal kuriuos motorinės transporto priemonės pirkėjui praktiškai neįmanoma arba pernelyg sudėtinga gauti tinkamą žalos, kurią jis patyrė dėl to, kad šios transporto priemonės gamintojas pažeidė minėto reglamento 5 straipsnio 2 dalyje įtvirtintą draudimą, atlyginimą (Sprendimo *Mercedes-Benz Group* 93 punktas).

69 Konkrečiai kalbant, sąlygos, kuriomis transporto priemonių gamintojas gali remtis neįveikiama klaida dėl valdiklio neteisėtumo, kad dėl to būtų atleistas nuo bet kokios atsakomybės, negali būti tokios, kad dėl jų transporto priemonės su šiuo įtaisu pirkėjui taptų praktiškai neįmanoma arba pernelyg sudėtinga gauti tokį žalos atlyginimą.

70 Iš nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą matyti, kad atitinkamas automobilių gamintojas pagal *Bundesgerichtshof* sprendimą gali būti atleistas nuo bet kokios atsakomybės nurodydamas ir įrodydamas, kad esama neįveikiamos klaidos dėl atitinkamoje transporto priemonėje įrengto valdiklio neteisėtumo, o tai reiškia, kad jis nebuvo aplaidus ir šios transporto priemonės pirkėjas neturi teisės į žalos atlyginimą.

71 Iš Teisingumo Teismo turimos bylos medžiagos matyti, kad pagal nacionalinę jurisprudenciją rėmimasis neįveikiama klaida dėl valdiklio neteisėtumo yra numatytas kaip išimtinio pobūdžio pagrindas atleisti automobilių gamintoją nuo atsakomybės dėl aplaidumo.

72 Be to, kaip paaiškina prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, šia neįveikiama klaida dėl pagrindinėje byloje aptariamose transporto priemonėse įrengto valdiklio neteisėtumo automobilių gamintojas gali remtis, jei ji buvo padaryta dėl to, kad atitinkamai transporto priemonei kompetentinga institucija suteikė EB tipo patvirtinimą.

73 Pirma, reikia priminti, kad pagal Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalį draudžiama naudoti išmetamųjų teršalų kontrolės sistemų veiksmingumą mažinančius valdiklius. Tačiau yra trys šio draudimo išimtys, kurios turi būti aiškinamos siaurai (šiuo klausimu žr. Sprendimo *Mercedes-Benz Group* 60 ir 61 punktus).

74 Pagal Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies a–c punktus šis draudimas netaikomas, kai „įtaiso būtinumas pateisinamas dėl variklio apsaugos nuo pažeidimo ar avarijos ir jis būtinas saugiam transporto priemonės naudojimui“ (a punktas), kai „įtaisas veikia tik variklio užvedimo momentu“ (b punktas) arba kai „reikalavimai iš esmės įtraukti į degalų garavimo išlakų ir pro išmetamąjį vamzdį išmetamųjų teršalų tikrinimo procedūrą“ (c punktas).

75 Nagrinėjamu atveju iš nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą matyti, kad pagrindinėje byloje nagrinėjamose transporto priemonėse buvo įrengtas neteisėtas valdiklis, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalį.

76 Jeigu nė viena iš šios nuostatos a–c punktuose nurodytų išimčių netaikoma nagrinėjamiems valdikliams (tai turi patikrinti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas), automobilių gamintojas, įrengęs savo transporto priemonėse tokius įtaisus, negali remtis teisėtu elgesiu pagal minėtą nuostatą.

77 Antra, reikia pažymėti, kad pagal Direktyvos 2007/46 3 straipsnio 5 punktą sąvoka „EB tipo patvirtinimas“ reiškia veiksmą, kuriuo valstybė narė patvirtina, kad transporto priemonės, sistemos, sudėtinės dalies ar atskiro techninio mazgo tipas atitinka šios direktyvos ir jos IV arba XI prieduose išvardytų norminių aktų administracines nuostatas ir techninius reikalavimus.

78 Taigi EB tipo patvirtinimas atitinka daugelio transporto priemonių atitikties standartą. Jis rodo, kad atitinkamos transporto priemonės tipo konstrukcija, įskaitant įrengtą valdiklį, atitinka ankstesniame punkte nurodytas taikytinas nuostatas ir reikalavimus.

79 Iš Teisingumo Teismo jurisprudencijos matyti, kad negalima atmesti galimybės, jog įgaliotoji institucija nuo pat pradžių gali būti patvirtinusi transporto priemonės tipą, kuriam taikomas EB tipo patvirtinimas, leidžiantis šią transporto priemonę naudoti kelyje, tačiau jai nebuvo pranešta apie neteisėto valdiklio buvimą. Direktyvoje 2007/46 kalbama apie situaciją, kai transporto priemonės sudedamosios konstrukcijos dalies neteisėtumas, atsižvelgiant, pavyzdžiui, į Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies reikalavimus, paaiškėja tik po šio patvirtinimo. Tokiu atveju šios direktyvos 8 straipsnio 6 dalyje numatyta, kad ši institucija gali atšaukti transporto priemonės patvirtinimą. Be to, iš minėtos direktyvos 13 straipsnio 1 dalies pirmo ir trečio sakinių matyti, kad kai gamintojas informuoja EB tipo patvirtinimą suteikusią valstybę narę apie tipo patvirtinimo dokumentacijoje pateiktos informacijos pakeitimą, ši valstybė narė prireikus gali, pasikonsultavusi su gamintoju, nuspręsti, kad turi būti suteiktas naujas EB tipo patvirtinimas. Galiausiai, tos pačios direktyvos 30 straipsnio 1 dalyje numatyta, kad jeigu EB tipo patvirtinimą suteikusi valstybė narė nustato, kad patvirtinta transporto priemonė neatitinka suteikto tipo, ji imasi reikiamų priemonių, įskaitant, jei reikia, tipo patvirtinimo atšaukimą, siekdama užtikrinti, kad pagamintos transporto priemonės atitiktų šio tipo reikalavimus (Sprendimo *Mercedes-Benz Group* 83 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

80 Todėl, jei neteisėtas valdiklis motorinėje transporto priemonėje aptinkamas po to, kai šiai transporto priemonei buvo suteiktas EB tipo patvirtinimas, gali būti ginčijamas šio patvirtinimo galiojimas, taigi ir atitikties liudijimo, skirto patvirtinti, kad ši transporto priemonė, priklausanti patvirtinto tipo serijai, atitiko visus norminius aktus tuo metu, kai buvo pagaminta, galiojimas (Sprendimo *Mercedes-Benz Group* 84 punktas).

81 Vadinasi, transporto priemonės su valdikliu EB tipo patvirtinimas nebūtinai reiškia, kad kompetentinga nacionalinė institucija patvirtino atitinkamos transporto priemonės gamintojo vertinimą, kad šis įtaisas neva yra teisėtas. Bet kuriuo atveju toks patvirtinimas ar juo labiau hipotetinis patvirtinimas neatleidžia šio gamintojo nuo pareigos atlyginti atitinkamos transporto priemonės pirkėjui galimą žalą, atsiradusią dėl to, kad jo transporto priemonėje yra tas įtaisas.

82 Pripažinus, kad transporto priemonės su valdikliu EB tipo patvirtinimas gali būti transporto priemonės gamintojo atleidimo nuo atsakomybės pagrindas, šios transporto priemonės pirkėjui taptų neįmanoma arba pernelyg sudėtinga gauti tinkamą žalos, padarytos šios transporto priemonės gamintojui pažeidus Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalyje įtvirtintą draudimą, atlyginimą, o tai prieštarautų veiksmingumo principui. Tokio atleidimo nuo atsakomybės pagrindo pripažinimas reikštų, kad teisė į tinkamą žalos atlyginimą būtų paneigta visais atvejais, kai atitinkama transporto priemonė atitinka patvirtintą tipą, net jei neginčytina, kad šioje transporto priemonėje įrengtas neteisėtas valdiklis.

83 Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, į pirmąjį klausimą reikia atsakyti: Direktyvos 2007/46 18 straipsnio 1 dalis, 26 straipsnio 1 dalis ir 46 straipsnis, siejami su Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalimi, turi būti aiškinami taip, kad pagal juos draudžiama nagrinėjant motorinės transporto priemonės pirkėjo pareikštą ieškinį dėl žalos, padarytos dėl šioje transporto priemonėje esančio neteisėto valdiklio, kaip tai suprantama pagal šio 5 straipsnio 2 dalį, atlyginimo transporto priemonės gamintojui kaip atleidimo nuo atsakomybės pagrindu remtis neįveikiama klaida dėl šio įtaiso neteisėtumo, padaryta dėl to, kad kompetentinga nacionalinė institucija suteikė įtaiso ar transporto priemonės, kurioje jis įrengtas, EB tipo patvirtinimą, arba dėl to, kad ši institucija, jei į ją būtų kreipęsis šis gamintojas, būtų patvirtinusi jo teisinį vertinimą dėl atitinkamo valdiklio tariamo teisėtumo.

Dėl antrojo klausimo

84 Antruoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar automobilių gamintojas, pateikęs programinės įrangos atnaujinimą, turi atlyginti žalą transporto priemonės savininkui, kai šis ją patyrė dėl atnaujinant šią programinę įrangą įdiegto neteisėto valdiklio, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalį.

85 Vis dėlto iš Teisingumo Teismo turimos bylos medžiagos matyti, kad šiuo klausimu konkrečiai siekiama nustatyti, ar aplinkybė, kad neteisėtas valdiklis jau buvo įdiegtas tuo metu, kai buvo suteiktas transporto priemonės, kurioje jis įrengtas, EB tipo patvirtinimas, ar, priešingai, jis buvo įdiegtas tik vėliau, pagal Reglamento Nr. 715/2007 4 straipsnio 1 dalį, 5 straipsnio 2 dalį ir Reglamento Nr. 692/2008 10 straipsnio 1 dalį turi įtakos šią žalą patyrusio atitinkamos transporto priemonės pirkėjo teisei į žalos atlyginimą, numatytai Sąjungos teisėje.

86 Atsižvelgiant į šiuos patikslinimus ir į šio sprendimo 59 punkte nurodytą Teisingumo Teismo jurisprudenciją, antrąjį klausimą reikia performuluoti taip, kad prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Reglamento Nr. 715/2007 4 straipsnio 1 dalis ir 5 straipsnio 2 dalis bei Reglamento Nr. 692/2008 10 straipsnio 1 dalis turi būti aiškinamos taip, kad pagal jas reikalaujama, jog transporto priemonės pirkėjas turėtų teisę į tai, kad automobilių gamintojas atlygintų žalą, kai šis pirkėjas ją patyrė dėl neteisėto valdiklio, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalį, kurį gamintojas įdiegė atnaujindamas programinę įrangą po šios transporto priemonės EB tipo patvirtinimo.

87 Nei iš Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies, kurioje numatyta, kad, išskyrus tam tikras išimtis, draudžiama naudoti išmetamųjų teršalų kontrolės sistemų veiksmingumą mažinančius valdiklius, formuluotės, nei iš šio reglamento 3 straipsnio 10 punkto, kuriame apibrėžta sąvoka „valdiklis“, formuluotės nematyti, kad, vertinant, ar draudžiama naudoti tokį įtaisą, reikia daryti skirtumą pagal tai, ar jis buvo įrengtas transporto priemonės gamybos etapu, ar tik pradėjus ją eksploatuoti, be kita ko, pataisius, kaip tai suprantama pagal Direktyvos 1999/44 3 straipsnio 2 dalį (2022 m. liepos 14 d. Sprendimo *Volkswagen*, C-134/20, EU:C:2022:571, 88 punktas).

88 Tokį aiškinimą patvirtina šių Reglamento Nr. 715/2007 nuostatų kontekstas ir juo siekiamas tikslas (2022 m. liepos 14 d. Sprendimo *Volkswagen*, C-134/20, EU:C:2022:571, 89 punktas).

89 Viena vertus, kiek tai susiję su minėtų nuostatų kontekstu, reikia priminti, kad pagal šio reglamento 4 straipsnio 1 dalies pirmos pastraipos antrą sakinį gamintojai turi įrodyti, kad visų naujų pakaitinių taršos kontrolės įtaisų, kurių tipas turi būti patvirtintas ir kurie buvo parduoti ar pradėti eksploatuoti Europos Sąjungoje, tipas buvo patvirtintas pagal šį reglamentą ir jo įgyvendinimo priemones. Šio 4 straipsnio 1 dalies antroje pastraipoje nurodyta, kad ši pareiga apima minėto reglamento I priede nustatytų išmetamųjų teršalų ribinių verčių ir to paties reglamento 5 straipsnyje nurodytų įgyvendinimo priemonių laikymąsi (2022 m. liepos 14 d. Sprendimo *Volkswagen*, C-134/20, EU:C:2022:571, 90 punktas).

90 Kai atskiras pirkėjas įsigyja transporto priemonę, kuri priklauso patvirtinto tipo transporto priemonių serijai ir kuriai išduotas atitikties liudijimas, jis gali pagrįstai tikėtis, kad, kiek tai susiję su šia transporto priemone, yra laikomasi Reglamento Nr. 715/2007, be kita ko, jo 5 straipsnio (Sprendimo *Mercedes-Benz Group* 81 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

91 Be to, kaip nurodyta Reglamento Nr. 692/2008 10 straipsnio 1 dalyje, „[g]amintojas užtikrina, kad pakaitiniams taršos kontrolės įtaisams, kaip atskiriems techniniams mazgams, apibrėžtiems [Direktyvos 2007/46] 10 straipsnio 2 dalyje ir skirtiems įtaisyti transporto priemonėse, kurioms suteiktas EB tipo patvirtinimas ir kurios patenka į Reglamento <…> Nr. 715/2007 taikymo sritį, pagal šio reglamento 12 ir 13 straipsnius bei XIII priedą būtų suteiktas EB tipo patvirtinimas“ (2022 m. liepos 14 d. Sprendimo *Volkswagen*, C-134/20, EU:C:2022:571, 91 punktas).

92 Iš šių reglamentų Nr. 715/2007 ir 692/2008 nuostatų matyti, kad taršos kontrolės įtaisai turi atitikti Reglamente Nr. 715/2007 numatytus reikalavimus neatsižvelgiant į tai, ar jie įdiegti nuo pat pradžių, ar pradėjus eksploatuoti transporto priemonę (2022 m. liepos 14 d. Sprendimo *Volkswagen*, C-134/20, EU:C:2022:571, 92 punktas)

93 Kita vertus, jei transporto priemonių gamintojams būtų leidžiama pradėtose eksploatuoti transporto priemonėse įdiegti šių reikalavimų neatitinkantį valdiklį, tai prieštarautų Reglamentu Nr. 715/2007 siekiamam tikslui užtikrinti aukštą aplinkos apsaugos lygį, konkrečiai – labai sumažinti iš dyzelinių transporto priemonių išmetamą azoto oksido (NOx) kiekį siekiant pagerinti oro kokybę ir laikytis taršos ribinių verčių (2022 m. liepos 14 d. Sprendimo *Volkswagen*, C-134/20, EU:C:2022:571, 93 punktas).

94 Taigi aplinkybė, kad valdiklis buvo įrengtas po to, kai buvo pradėta eksploatuoti transporto priemonę, ją taisant, kaip tai suprantama pagal Direktyvos 1999/44 3 straipsnio 2 dalį, neturi reikšmės vertinant, ar šio įtaiso naudojimas draudžiamas pagal šio reglamento 5 straipsnio 2 dalį, siejamą su jo 3 straipsnio 10 punktu (šiuo klausimu žr. 2022 m. liepos 14 d. Sprendimo *Volkswagen*, C-134/20, EU:C:2022:571, 94 punktą).

95 Neatsižvelgiant į tai, ar valdiklis buvo įrengtas nuo pat pradžių, t. y. EB tipo patvirtinimo momentu, ar vėliau, šis įtaisas gali sukelti netikrumą dėl galimybės registruoti, parduoti ar pradėti eksploatuoti šią transporto priemonę ir galiausiai padaryti žalos transporto priemonės, kurioje yra toks įtaisas, pirkėjui (šiuo klausimu žr. Sprendimo *Mercedes-Benz Group* 84 punktą).

96 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, į antrąjį klausimą reikia atsakyti: Reglamento Nr. 715/2007 4 straipsnio 1 dalis ir 5 straipsnio 2 dalis bei Reglamento Nr. 692/2008 10 straipsnio 1 dalis turi būti aiškinamos taip, kad pagal jas reikalaujama, jog transporto priemonės pirkėjas turėtų teisę į tai, kad automobilių gamintojas atlygintų žalą, kai šis pirkėjas ją patyrė dėl neteisėto valdiklio, kaip tai suprantama pagal šio 5 straipsnio 2 dalį, kurį gamintojas įdiegė atnaujindamas programinę įrangą, kai šios transporto priemonės EB tipas jau buvo patvirtintas.

Dėl trečiojo klausimo

97 Trečiuoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Sąjungos teisė turi būti aiškinama taip, kad pagal ją draudžiama, pirma, iš kompensacijos, mokėtinos transporto priemonės su neteisėtu valdikliu, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalį, pirkėjui, patyrusiam dėl šio įtaiso žalą, išskaičiuoti sumą, atitinkančią dėl šios transporto priemonės naudojimo gautą naudą, ir, antra, apriboti šią kompensaciją suma, sudarančia 15 % transporto priemonės pirkimo kainos.

98 Reikia priminti, kad pagal šio sprendimo 67 punkte nurodytą jurisprudenciją, nesant Sąjungos teisės nuostatų, reglamentuojančių žalos, padarytos tokios transporto priemonės pirkėjams dėl joje įrengto neteisėto valdiklio, atlyginimo tvarką, šią tvarką turi nustatyti kiekviena valstybė narė.

99 Todėl, remiantis šio sprendimo 68 punkte nurodyta jurisprudencija, valstybių narių nustatyta tvarka, dėl kurios motorinės transporto priemonės pirkėjui tampa praktiškai neįmanoma arba pernelyg sudėtinga gauti tinkamą žalos, padarytos šios transporto priemonės gamintojui pažeidus šio 5 straipsnio 2 dalyje įtvirtintą draudimą, atlyginimą, neatitinka veiksmingumo principo.

100 Atsižvelgiant į šią išlygą, reikia pažymėti, kad nacionaliniai teismai turi teisę užtikrinti, kad dėl Sąjungos teisės sistemoje garantuojamų teisių, įskaitant motorinės transporto priemonės pirkėjo teisę į tinkamą žalos, kurią jis patyrė dėl to, kad šios transporto priemonės gamintojas pažeidė Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalyje nustatytą draudimą, atlyginimą, apsaugos nepagrįstai nepraturtėtų šių teisių turėtojai (šiuo klausimu žr. Sprendimo *Mercedes-Benz Group* 94 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

101 Taigi prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas turi patikrinti, ar naudos, gautos atitinkamam pirkėjui naudojant transporto priemones, arba, kaip šiuo atveju, naudos, gautos dėl faktinio pagrindinėje byloje nagrinėjamų transporto priemonių naudojimo, išskaičiavimas užtikrina tokį tinkamą žalos atlyginimą atitinkamiems pirkėjams, jeigu nustatyta, kad jie patyrė žalą, susijusią su draudžiamų valdiklių, kaip tai suprantama pagal šio 5 straipsnio 2 dalį, įrengimu šiose transporto priemonėse (šiuo klausimu žr. Sprendimo *Mercedes-Benz Group* 95 punktą).

102 Šiomis aplinkybėmis negali būti laikoma, kad tai, jog valstybė narė nustato sąsają tarp tokios transporto priemonės pirkimo kainos ir kompensacijos, kuria atlyginama atitinkamos transporto priemonės pirkėjo patirta žala, dydžio, prieštarauja Sąjungos teisei, nes šios žalos, kuri, be kita ko, pasireiškia rizika, kad ši transporto priemonė negalės būti įregistruota, parduota ar pradėta eksploatuoti, dydžio vertinimas yra susijęs su pirkimo kaina.

103 Šiuo aspektu iš nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą matyti, kad pagal Sprendime *Bundesgerichtshof* įtvirtintą jurisprudenciją žalos atlyginimo dydį turi įvertinti bylą iš esmės nagrinėjantis teismas, tačiau dėl proporcingumo priežasčių jis negali būti mažesnis nei 5 % ir didesnis nei 15 % šios pirkimo kainos.

104 Pagal šio sprendimo 66 punkte nurodytą Teisingumo Teismo jurisprudenciją aplinkybė, kad, siekiant nustatyti tinkamo žalos atlyginimo sumą, kurią turi gauti atitinkamos transporto priemonės pirkėjas, valstybė narė nustato tokį kompensacijos intervalą, kurį sudaro minimali ir maksimali pirkimo kainos procentinė dalis, iš principo taip pat negali būti laikoma prieštaraujančia Sąjungos teisei, jeigu šis intervalas nelemia netinkamo žalos, kurią patyrė transporto priemonės su valdikliu pirkėjas, atlyginimo.

105 Šiuo atveju reikia konstatuoti, kad CM pareikalavo sumokėti sumą, lygią 20 % pirkimo kainos, o nepatenkinus šio reikalavimo – ne mažiau kaip 15 % šios kainos, DS prašė sumokėti kompensaciją, kuri palikta šio teismo nuožiūrai, tačiau ne mažesnę kaip 15 % pirkimo kainos.

106 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas turi patikrinti, ar dėl šio sprendimo 103 punkte nurodyto kompensacijos intervalo CM ir DS netampa praktiškai neįmanoma arba pernelyg sudėtinga gauti tinkamą patirtos žalos atlyginimą.

107 Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, į trečiąjį klausimą reikia atsakyti: Sąjungos teisė turi būti aiškinama taip, kad pagal ją nedraudžiama, pirma, iš kompensacijos, mokėtinos transporto priemonės su neteisėtu valdikliu, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalį, pirkėjui, patyrusiam dėl šio įtaiso žalą, išskaičiuoti sumą,

atitinkančią dėl šios transporto priemonės naudojimo gautą naudą, ir, antra, apriboti šią kompensaciją suma, sudarančia 15 % transporto priemonės pirkimo kainos, jei ši kompensacija reiškia tinkamą patirtos žalos atlyginimą.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

108 Kadangi šis procesas pagrindinių bylų šalims yra vienas iš etapų prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo nagrinėjamoje byloje, bylinėjimosi išlaidų klausimą turi spręsti šis teismas. Išlaidos, susijusios su pastabų pateikimu Teisingumo Teismui, išskyrus tas, kurias patyrė minėtos šalys, nėra atlygintinos.

Remdamasis šiais motyvais, Teisingumo Teismas (penktoji kolegija) nusprendžia:

1. **2007 m. rugsėjo 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2007/46/EB, nustatančios motorinių transporto priemonių, jų priekabų ir tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, sudėtinių dalių ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo pagrindus, iš dalies pakeistos 2009 m. gegužės 7 d. Komisijos reglamentu (EB) Nr. 385/2009, 18 straipsnio 1 dalis, 26 straipsnio 1 dalis ir 46 straipsnis, siejami su 2007 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (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 5 straipsnio 2 dalimi,**

   turi būti aiškinami taip:

   pagal juos draudžiama nagrinėjant motorinės transporto priemonės pirkėjo pareikštą ieškinį dėl žalos, padarytos dėl šioje transporto priemonėje esančio neteisėto valdiklio, kaip tai suprantama pagal šio 5 straipsnio 2 dalį, atlyginimo transporto priemonės gamintojui kaip atleidimo nuo atsakomybės pagrindu remtis neįveikiama klaida dėl šio įtaiso neteisėtumo, padaryta dėl to, kad kompetentinga nacionalinė institucija suteikė įtaiso ar transporto priemonės, kurioje jis įrengtas, EB tipo patvirtinimą, arba dėl to, kad ši institucija, jei į ją būtų kreipęsis šis gamintojas, būtų patvirtinusi jo teisinį vertinimą dėl atitinkamo valdiklio tariamo teisėtumo.

2. **Reglamento Nr. 715/2007 4 straipsnio 1 dalis ir 5 straipsnio 2 dalis ir 2008 m. liepos 18 d. Komisijos reglamento (EB) Nr. 692/2008, įgyvendinančio ir iš dalies keičiančio Reglamentą Nr. 715/2007, iš dalies pakeisto 2011 m. birželio 8 d. Komisijos reglamentu (ES) Nr. 566/2011, 10 straipsnio 1 dalis**

   turi būti aiškinamos taip:

   pagal jas reikalaujama, jog transporto priemonės pirkėjas turėtų teisę į tai, kad automobilių gamintojas atlygintų žalą, kai šis pirkėjas ją patyrė dėl neteisėto valdiklio, kaip tai suprantama pagal šio 5 straipsnio 2 dalį, kurį gamintojas įdiegė atnaujindamas programinę įrangą, kai šios transporto priemonės EB tipas jau buvo patvirtintas.

3. Sąjungos teisė turi būti aiškinama taip, kad pagal ją nedraudžiama, pirma, iš kompensacijos, mokėtinos transporto priemonės su neteisėtu valdikliu, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalį, pirkėjui, patyrusiam dėl šio įtaiso žalą, išskaičiuoti sumą, atitinkančią dėl šios transporto priemonės naudojimo gautą naudą, ir, antra, apriboti šią kompensaciją suma, sudarančia 15 % transporto priemonės pirkimo kainos, jei ši kompensacija reiškia tinkamą patirtos žalos atlyginimą.

Parašai.