



Teismo praktikos rinkinys

TEISINGUMO TEISMO (pirmoji kolegija) SPRENDIMAS

2020 m. liepos 9 d.*

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Teismų bendradarbiavimas civilinėse bylose – Reglamentas (ES) Nr. 1215/2012 – 7 straipsnio 2 punktą – Jurisdikcija bylose dėl delikto ar kvazidelikto – Vieta, kurioje įvyko žalą sukėjęs įvykis – Žalos atsiradimo vieta – Manipuliavimas duomenimis, susijusiais su automobilių gamintojo pagamintų variklių išmetamomis dujomis“

Byloje C-343/19

dėl *Landesgericht Klagenfurt* (Klagenfurto apygardos teismas, Austrija) 2019 m. balandžio 17 d., sprendimu, kurį Teisingumo Teismas gavo 2019 m. balandžio 30 d., pagal SESV 267 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

Verein für Konsumenteninformation

prieš

Volkswagen AG

TEISINGUMO TEISMAS (pirmoji kolegija),

kurį sudaro kolegijos pirmininkas J.-C. Bonichot, teisėjai M. Safjan (pranešėjas), L. Bay Larsen, C. Toader ir N. Jääskinen,

generalinis advokatas M. Campos Sánchez-Bordona,

kancleris A. Calot Escobar,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį,

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

- *Verein für Konsumenteninformation*, atstovaujamos *Rechtsanwalt* M. Poduschka ir *Rechtsanwalt* A. Klauser,
- *Volkswagen AG*, atstovaujamos *Rechtsanwalt* T. Kustor ir *Rechtsanwalt* S. Prossinger,
- Jungtinės Karalystės vyriausybės, atstovaujamos F. Shibli ir Z. Lavery, padedamų baristerio B Lask,
- Europos Komisijos, atstovaujamos M. Heller ir M. Wilderspin,

susipažinęs su 2020 m. balandžio 2 d. posėdyje pateikta generalinio advokato išvada,

* Proceso kalba: vokiečių.

priima šį

Sprendimą

- 1 Prašymas priimti prejudicinį sprendimą pateiktas dėl 2012 m. gruodžio 12 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 1215/2012 dėl jurisdikcijos ir teismo sprendimų civilinėse ir komercinėse bylose pripažinimo ir vykdymo (OL L 351, 2012, p. 1) 7 straipsnio 2 punkto išaiškinimo.
- 2 Šis prašymas pateiktas nagrinėjant *Verein für Konsumenteninformation*, vartotojų informavimo asociacijos, turinčios buveinę Vienoje (Austrija) (toliau – VKI), ir *Volkswagen AG*, pagal Vokietijos teisę įsteigtos akcinės bendrovės, automobilių gamintojos, kurios buveinė yra Volfsburge (Vokietija), ginčą dėl šios bendrovės atsakomybės už žalą, padarytą į transporto priemonių, kurių įsigijo Austrijos vartotojai, variklius įdiegus programinę įrangą, manipuliuojančią išmetamųjų dujų kiekio duomenimis.

Teisinis pagrindas

Sąjungos teisė

Reglamentas Nr. 1215/2012

- 3 Reglamento Nr. 1215/2012 15 ir 16 konstatuojamosios dalys suformuluotos taip:
 - „(15) jurisdikcijos taisyklės turėtų būti ypač nuspėjamos ir pagrįstos principu, pagal kurį jurisdikcija paprastai nustatoma pagal atsakovo nuolatinę gyvenamąją (buveinės) vietą. Todėl visada turėtų galioti ši jurisdikcijos nuostata, išskyrus keletą aiškiai nustatytų atvejų, kai ginčo objektas arba šalių autonomija pateisina kitą siejamąjį kriterijų. Juridinio asmens buveinės vieta turi būti apibrėžta autonomiškai, siekiant didesnio bendrų taisyklių skaidrumo ir norint išvengti jurisdikcijų kolizijos.“
 - (16) jurisdikcija turėtų būti nustatoma ne tik pagal atsakovo nuolatinę gyvenamąją (buveinės) vietą, bet ir pagal kitą alternatyvų jurisdikcijos pagrindą, atsižvelgiant į glaudų ryšį tarp teismo ir bylos arba siekiant padėti tinkamai vykdyti teisingumą. Glaudaus ryšio reikalavimas [buvimas] turėtų užtikrinti teisinį tikrumą ir padėti išvengti galimybės pareikšti atsakovui ieškinį valstybės narės, kurios jis negalėjo pagrįstai numatyti, teisme. Tai ypač svarbu sprendžiant ginčus, susijusius su nesutartinėmis prievolėmis, kylančiomis iš privatumo ir asmeninių teisių, įskaitant šmeižtą, pažeidimų.“
- 4 Minėto reglamento II skyrius „Jurisdikcija“, be kita ko, apima 1 skirsnį „Bendrosios nuostatos“ ir 2 skirsnį „Specialioji jurisdikcija“. Šio reglamento minėtame 1 skirsnyje esančio 4 straipsnio 1 dalyje nurodyta:

„1. Pagal šį reglamentą asmenims, kurių nuolatinė gyvenamoji (buveinės) vieta yra valstybėje narėje, ieškiniai turi būti pareiškiama tos valstybės narės teismuose, neatsižvelgiant į šių asmenų pilietybę.“
- 5 Reglamento Nr. 1215/2012 II skyriaus 2 skirsnyje įtvirtintas 7 straipsnis suformuluotas taip:

„Asmeniui, kurio nuolatinė gyvenamoji (buveinės) vieta yra valstybėje narėje, ieškinys kitoje valstybėje narėje gali būti pareikštas:

<...>

2) bylose dėl civilinės teisės pažeidimų, delikto arba kvazidelikto – vietos, kurioje įvyko ar gali įvykti žalą sukėlus įvykis, teismuose;

<...>“

Reglamentas „Roma II“

- 6 2007 m. liepos 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 864/2007 dėl nesutartinėms prievolėms taikytinos teisės („Roma II“) (OL L 199, 2007, p. 40, toliau – reglamentas „Roma II“) 6 straipsnio „Nesąžininga konkurencija ir konkurencijos laisvę ribojantys veiksmai“ 1 dalyje nustatyta:

„Dėl nesąžiningos konkurencijos veiksmų atsirandančioms nesutartinėms prievolėms taikoma šalies, kurioje konkurenciniams ryšiams ar bendriems vartotojų interesams yra arba gali būti padarytas poveikis, teisė.“

Pagrindinė byla ir prejudicinis klausimas

- 7 VKI, kurios įstatuose numatyta užduotis reikšti teismuose vartotojų reikalavimus, jai perleistus ieškiniui pareikšti, 2018 m. rugsėjo 6 d. pareiškė ieškinį *Landesgericht Klagenfurt* (Klagenfurto apygardos teismas, Austrija), prašydama priteisti iš *Volkswagen* jos naudai 3 611 806 EUR sumą su palūkanomis ir išlaidomis ir pripažinti šią bendrovę atsakinga už bet kokią žalą, kuri dar nėra įvertinta ir (arba) dar bus patirta ateityje.
- 8 Grįsdama savo prašymą VKI remiasi deliktine ir kvazideliktine *Volkswagen* atsakomybe ir nurodo, kad 574 vartotojai, kurie jai perleido savo teisę pareikšti ieškinį pagrindinėje byloje, Austrijoje įsigijo naujų ar naudotų transporto priemonių, kuriose įrengtas variklis EA 189, prieš 2015 m. rugsėjo 18 d. viešai atskleidžiant *Volkswagen* manipuliacijas, susijusias su šių transporto priemonių išmetamų dujų kiekiu. VKI teigimu, šiuose varikliuose įrengtas „draudžiamas valdiklis“, kuris yra neteisėtas pagal 2007 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (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). Tai yra programinė įranga, kuri lėmė, kad atliekant bandymus ir matavimus atrodė, jog išmetamųjų dujų kiekiai atitinka nustatytas maksimalias ribines vertes, nors faktinėmis transporto priemonių naudojimo sąlygomis, t. y. gatvėje, išmetamųjų teršalų kiekis iš tikrųjų kelis kartus viršija nustatytas ribas. Tik dėl šios programinės įrangos, manipuluojančios šių išmetamųjų dujų kiekio duomenimis, *Volkswagen* įgijo galimybę gauti Sąjungos teisės aktuose numatytą tipo patvirtinimą transporto priemonėms su varikliu EA 189.
- 9 VKI teigimu, šių transporto priemonių savininkams žala kyla dėl to, kad jei jie būtų žinoję apie aptariamą manipuliavimą, jie nebūtų įsigiję tų transporto priemonių arba būtų įsigiję jas bent už 30 % mažesnę pirkimo kainą. Kadangi atitinkamos transporto priemonės nuo pat pradžių turi defektą, jų rinkos vertė, taigi ir pirkimo kaina, būtų buvusi daug mažesnė už faktiškai sumokėtą pirkimo kainą. Šis kainų skirtumas sudaro žalą, suteikiančią teisę reikalauti jos atlyginimo.
- 10 Siekdama pagrįsti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo tarptautinę jurisdikciją, VKI remiasi Reglamento Nr. 1215/2012 7 straipsnio 2 punktu. Pirkimo–pardavimo sutarties sudarymas, pirkimo kainos sumokėjimas ir atitinkamų transporto priemonių perdavimas ar pristatymas – visi šie veiksmai buvo įvykdyti šio teismo apygardoje. Šioje byloje minėto teismo jurisdikciją pagrindžia pradinė žala, o ne vien įsigyjant transporto priemones patirti netiesioginiai nuostoliai. Ši žala pasireiškė kiekvieno suinteresuotojo vartotojo turto vertės sumažinimu ne anksčiau kaip įsigyjant ir perduodant

atitinkamas transporto priemonės jų pristatymo vietoje, taigi prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismo apygardoje. Būtent čia pirmą kartą pasireiškė neteisėti *Volkswagen* veiksmai, galintys užtraukti jai deliktinę atsakomybę, nuo kurių tiesiogiai nukentėjo atitinkami vartotojai.

- 11 *Volkswagen* prašo atmesti VKI ieškinį ir ginčija prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismo tarptautinę jurisdikciją pagal Reglamento Nr. 1215/2012 7 straipsnio 2 punktą.
- 12 Šiam teismui kyla abejonių dėl to, ar šiuo atveju vien nagrinėjamų transporto priemonių įsigijimo iš Austrijoje įsisteigusių automobilių perpardavėjų ir šių transporto priemonių pristatymo Austrijoje savaime pakanka, siekiant pagal šią nuostatą pagrįsti Austrijos teismų jurisdikciją. Remdamasis Teisingumo Teismo jurisprudencija, visų pirma 1995 m. rugsėjo 19 d. Sprendimu *Marinari* (C-364/93, EU:C:1995:289, 14 ir 15 punktai), jis daro išvadą, kad jurisdikcija bylose dėl delikto arba kvazidelikto tiesiogiai nukentėjusiems asmenims taikoma tik tiek, kiek tai susiję su pradine žala, o ne netiesioginiais nuostoliais.
- 13 Iš tiesų šis teismas mano, kad programinė įranga, leidžianti manipuliuoti atitinkamų transporto priemonių išmetamųjų dujų kiekio duomenimis, padarė pradinę žalą, o VKI nurodyta žala, kurią sudaro šių transporto priemonių vertės sumažinimas, yra netiesioginė žala, atsiradusi dėl to, jog minėtos transporto priemonės turi materialinį defektą.
- 14 Be to, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui kyla klausimas, ar vien turtinė žala, atsiradusi dėl faktinių aplinkybių, dėl kurių gali kilti deliktinė atsakomybė, gali pagrįsti jurisdikciją pagal Reglamento Nr. 1215/2012 7 straipsnio 2 punktą.
- 15 Šis teismas pažymi, kad, atsižvelgiant į 2016 m. birželio 16 d. Sprendimą *Universal Music International Holding* (C-12/15, EU:C:2016:449), kai kurie pagrindinės bylos aspektai patvirtina, kad nagrinėjamos žalos atsiradimo vieta būtų nustatyta Vokietijoje. Nors, kaip teigia VKI, ši žala atsirado įsigijus ir pristačius į Austriją transporto priemones, kuriose įdiegta išmetamųjų dujų kiekio duomenų manipuliavimo programinė įranga, visi reikalavimai atlyginti žalą yra susiję su vienu ir tuo pačiu aspektu, t. y. neteisėtais veiksmais, kuriais kaltinama *Volkswagen*, atliktais šios bendrovės buveinėje, t. y. Vokietijoje. Siekiant veiksmingo proceso organizavimo, visų pirma dėl ginčo dalyko artumo ir dėl lengvesnio įrodymų rinkimo, geresnes galimybes apibrėžti atsakomybę už nurodomą žalą šiuo atveju, objektyviai vertinant, ko gero, taip pat turi Vokietijos teismai. Be to, atitinkamų transporto priemonių pirkimo ir jų pristatymo galutiniam vartotojui, tarp kurių taip pat yra naudotų transporto priemonių pirkėjai, vietos teismų jurisdikcija nebūtinai atitinka teismų jurisdikcijos nuspėjamumo reikalavimą.
- 16 Galiausiai prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui kyla klausimas, ar Austrijos teismų tarptautinės jurisdikcijos pripažinimas suderinamas su siauru Reglamente Nr. 1215/2012 numatytų specialiosios jurisdikcijos taisyklių aiškinimu, kaip reikalaujama pagal Teisingumo Teismo jurisprudenciją.
- 17 Tokiomis aplinkybėmis *Landesgericht Klagenfurt* (Klagenfurto apygardos teismas, Austrija) nutarė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šį prejudicinį klausimą:

„Ar <...> reglamento <...> Nr. 1215/2012 <...> 7 straipsnio 2 punktą turi būti aiškinamas taip, kad tokiomis aplinkybėmis, kaip nagrinėjamos pagrindinėje byloje, „vieta, kurioje įvyko žalą sukėlus įvykis“, gali būti laikoma ta vieta valstybėje narėje, kurioje atsirado žala, jeigu šią žalą sudaro išimtinai finansiniai nuostoliai, tiesiogiai sukelti neteisėto veiksmo, įvykusio kitoje valstybėje narėje?“

Dėl priimtinumų

- 18 Savo rašytinėse pastabose VKI teigia, kad prašymas priimti prejudicinį sprendimą yra nepriimtinas, nes pateiktas klausimas yra nesvarbus ir hipotetinis.

- 19 Vis dėlto pagal suformuotą jurisprudenciją nacionalinio teismo pateiktiems klausimams dėl Sąjungos teisės aiškinimo, atsižvelgiant į jo paties nustatytas teises ir faktines aplinkybes, kurių tikslumo Teisingumo Teismas negali tikrinti, taikoma svarbos prezumpcija. Teisingumo Teismas gali atsisakyti priimti sprendimą dėl nacionalinio teismo pateikto prašymo, tik jeigu akivaizdu, kad prašomas Sąjungos teisės išaiškinimas visiškai nesusijęs su ginčo pagrindinėje byloje aplinkybėmis ar dalyku, jeigu problema hipotetinė arba jeigu Teisingumo Teismas neturi informacijos apie faktines ir teises aplinkybes, būtinas tam, kad būtų naudingai atsakyta į jam pateiktus klausimus (žr. 2020 m. gegužės 7 d. Sprendimo *Rina*, C-641/18, EU:C:2020:349, 22 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).
- 20 Šiuo atveju prašymą priimti prejudicinį sprendimą reikia pripažinti priimtiniu, nes iš nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą matyti, kad prašomas Reglamento Nr. 1215/2012 7 straipsnio 2 punkto išaiškinimas yra būtinas, siekiant nustatyti, ar pagal šią nuostatą prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas turi jurisdikciją priimti sprendimą pagrindinėje byloje.

Dėl prejudicinio klausimo

- 21 Savo klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Reglamento Nr. 1215/2012 7 straipsnio 2 punktas turi būti aiškinamas taip, kad kai valstybėje narėje į transporto priemones jų gamintojas prieš tai, kai jos išsigyamos iš trečiojo asmens kitoje valstybėje narėje, neteisėtai įdiegia programinę įrangą, manipuliuojančią atitinkamų transporto priemonių išmetamųjų dujų kiekio duomenimis, žalos atsiradimo vieta yra pastarojoje valstybėje narėje.
- 22 Pirmiausia reikia priminti, kad pagal Reglamento Nr. 1215/2012 34 konstatuojamąją dalį šiuo reglamentu panaikinamas ir pakeičiamas 2000 m. gruodžio 22 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 44/2001 dėl jurisdikcijos ir teismo sprendimų civilinėse ir komercinėse bylose pripažinimo ir vykdymo (OL L 12, 2001, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 19 sk., 4 t., p. 42), kuris savo ruožtu pakeitė 1968 m. rugsėjo 27 d. Konvenciją dėl jurisdikcijos ir teismo sprendimų civilinėse ir komercinėse bylose vykdymo (OL L 299, 1972, p. 32), iš dalies pakeistą vėlesnėmis konvencijomis dėl naujų valstybių narių prisijungimo prie šios konvencijos (toliau – Briuselio konvencija), todėl Teisingumo Teismo pateiktas šių teisės aktų nuostatų išaiškinimas taikomas ir Reglamento Nr. 1215/2012 nuostatomis, kai šias nuostatas galima laikyti „lygiavertėmis“ (2019 m. liepos 29 d. Sprendimo *Tibor-Trans*, C-451/18, EU:C:2019:635, 23 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija). Taip yra, pirma, Briuselio konvencijos 5 straipsnio 3 punkto ir Reglamento Nr. 44/2001 7 straipsnio 2 punkto ir, antra, Reglamento Nr. 1215/2012 7 straipsnio 2 punkto atveju (žr. šiuo klausimu 2018 m. gegužės 31 d. Sprendimo *Nothartová*, C-306/17, EU:C:2018:360, 18 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).
- 23 Kaip ne kartą yra nusprendęs Teisingumo Teismas savo jurisprudencijoje, susijusioje su šiomis nuostatomis, sąvoka „vieta, kurioje įvyko žalą sukėlęs įvykis“ reiškia ir vietą, kur žala atsirado, ir vietą, kur atsirado šią žalą lėmusi aplinkybė, todėl ieškinys atsakovui ieškovo nuožiūra gali būti pareikštas vienos iš šių dviejų vietų teisme (2009 m. liepos 16 d. Sprendimo *Zuid-Chemie*, C-189/08, EU:C:2009:475, 23 punktas ir 2019 m. liepos 29 d. Sprendimo *Tibor-Trans*, C-451/18, EU:C:2019:635, 25 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).
- 24 Šiuo atveju, pirma, iš Teisingumo Teismo turimos bylos medžiagos matyti, kad įvykio, dėl kurio atsirado žala, vieta yra valstybėje narėje, kurios teritorijoje atitinkamuose automobiliuose buvo įdiegta programinė įrangą, manipuliuojanti išmetamųjų dujų kiekio duomenimis, t. y. Vokietijoje.
- 25 Antra, kalbant apie žalos atsiradimo vietą, reikia nustatyti, kur ši vieta yra tokiomis aplinkybėmis, kokios susiklostė pagrindinėje byloje, t. y. kai žalingų pasekmių atsirado tik įsigijus atitinkamas transporto priemones ir jų atsirado kitoje valstybėje narėje, šiuo atveju – Austrijoje.

- 26 Šiuo klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas teisingai primena, kad pagal suformuotą jurisprudenciją sąvokos „vieta, kurioje įvyko žalą sukėlęs įvykis“ negalima aiškinti plačiai – taip, kad ji apimtų visas vietas, kur galima patirti neigiamų veiksmo, kuriuo faktiškai jau padaryta žala kitoje vietoje, pasekmių. Todėl šios sąvokos negalima aiškinti kaip apimančios vietą, kur nukentėjusysis patyrė turtinę žalą, atsiradusią dėl pradinės žalos, savo ruožtu atsiradusios ir patirtos kitoje valstybėje (1995 m. rugsėjo 19 d. Sprendimo *Marinari*, C-364/93, EU:C:1995:289, 14 ir 15 punktai ir 2019 m. liepos 29 d. Sprendimo *Tibor-Trans*, C-451/18, EU:C:2019:635, 28 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).
- 27 Teisingumo Teismas taip pat yra nusprendęs, kad, kiek tai susiję su Briuselio konvencijos 5 straipsnio 3 punktu, žala, kuri tėra netiesioginė pasekmė žalos, kurią iš pradžių patyrė kiti asmenys, tiesiogiai nukentėję nuo žalos, patirtos kitoje vietoje nei ta, kur netiesiogiai nukentėjęs asmuo vėliau patyrė žalą, negali pagrįsti teismo jurisdikcijos pagal šią nuostatą (šiuo klausimu žr. 1990 m. sausio 11 d. Sprendimo *Dumez France ir Tracoba*, C-220/88, EU:C:1990:8, 14 ir 22 punktus).
- 28 Be to, Teisingumo Teismas nusprendė, kad paskesnėmis neigiamomis pasekmėmis negali būti grindžiamas jurisdikcijos priskyrimas pagal Reglamento Nr. 1215/2012 7 straipsnio 2 punkto nuostatą (šiuo klausimu žr. 2019 m. liepos 29 d. Sprendimo *Tibor-Trans*, C-451/18, EU:C:2019:635, 27 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).
- 29 Atsižvelgiant į tai, kas pasakyta, pagrindinėje byloje iš Teisingumo Teismo turimos bylos medžiagos matyti, kad VKI nurodytą žalą sudaro atitinkamų transporto priemonių vertės sumažėjimas, kurių sudaro kainos, kurią pirkėjas sumokėjo už tokią transporto priemonę, ir jos realios vertės, atsižvelgiant į tai, kad joje buvo įdiegta programinė įranga, manipuliuojanti išmetamųjų dujų kiekio duomenimis, skirtumas, tačiau faktinių aplinkybių vertinimą dar turės atlikti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas.
- 30 Todėl, nors įdiegus šią programinę įrangą šiose transporto priemonėse atsirado defektų, darytina išvada, kad nurodyta žala atsirado tik tada, kai minėtos transporto priemonės buvo įsigytos už didesnę kainą nei jų reali vertė.
- 31 Tokia žala, kurios nebuvo prieš galutiniam pirkėjui, kuris mano patyręs žalos, įsigyjant transporto priemonę, yra pradinė žala, kaip ji suprantama pagal šio sprendimo 26 punkte primintą jurisprudenciją, o ne netiesioginė kitų asmenų patirtos žalos pasekmė, kaip tai suprantama pagal šio sprendimo 27 punkte nurodytą jurisprudenciją.
- 32 Be to, priešingai, nei mano prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, ši žala taip pat nėra vien turtinė žala.
- 33 Akivaizdu, kad pagrindinėje byloje nagrinėjamu ieškiniu dėl žalos atlyginimo siekiama, kad būtų kompensuotas atitinkamų transporto priemonių vertės sumažėjimas, kuris vertinamas 30 % atsižvelgiant į pirkimo kainą, o tai kiekybiškai apskaičiuojama finansinė kompensacija. Vis dėlto, kaip savo rašytinėse pastabose pažymėjo Europos Komisija, tai, kad prašyme atlyginti žalą suma nurodyta eurai, nereiškia, jog kalbama apie vien turtinę žalą. Iš tiesų, priešingai nei bylose, kuriose priimtas 2004 m. birželio 10 d. Sprendimas *Kronhofer* (C-168/02, EU:C:2004:364), 2015 m. sausio 28 d. Sprendimas *Kolassa* (C-375/13, EU:C:2015:37) ir 2018 m. rugsėjo 12 d. Sprendimas *Löber* (C-304/17, EU:C:2018:701), kuriose dėl finansinių investicijų sumažėjo atitinkamų asmenų finansinis turtas, visiškai nesusijęs su materialine preke, pagrindinėje byloje yra nagrinėjamas defektas, darantis įtaką transporto priemonėms, kurios yra materialios prekės.
- 34 Taigi, šiuo atveju labiau kalbama ne apie vien turtinę žalą, bet apie žalą, atsiradusią dėl kiekvienos atitinkamos transporto priemonės vertės praradimo, nes, atskleidus faktą apie programinę įrangą, manipuliuojančią išmetamųjų dujų kiekio duomenimis, už sumą, kuri buvo sumokėta įsigyjant tokią transporto priemonę, buvo gauta transporto priemonė su defektu, taigi turinti mažesnę vertę.

- 35 Darytina išvada, kad tuo atveju, kai į prekybą tiekiamos transporto priemonės su įdiegta programine įranga, manipuluojančia išmetamųjų dujų išleidimo duomenimis, galutinio pirkėjo patirta žala nėra nei netiesioginė, nei vien turtinė ir atsiranda įsigyjant tokią transporto priemonę iš trečiojo asmens.
- 36 Tokiomis aplinkybėmis, kokios nurodytos šio sprendimo 34 ir 35 punktuose, taip aiškinant Reglamento Nr. 1215/2012 7 straipsnio 2 punktą paisoma jurisdikcijos taisyklių nuspėjamumo tikslo, nurodyto šio reglamento 15 konstatuojamojoje dalyje, nes vienoje valstybėje narėje įsisteigęs automobilių gamintojas, kuris į kitose valstybėse narėse parduodamas transporto priemones įdiegia neteisėtą įrangą, gali pagrįstai tikėtis, kad jam bus iškelta byla šių valstybių teismuose (pagal analogiją žr. 2015 m. sausio 28 d. Sprendimo *Kolassa* (C-375/13, EU:C:2015:37) 56 punktą ir 2018 m. rugsėjo 12 d. Sprendimo *Löber* (C-304/17, EU:C:2018:701) 35 punktą).
- 37 Iš tiesų sąmoningai pažeisdamas jam taikomus teisinius reikalavimus toks gamintojas turi tikėtis, kad žala atsiras toje vietoje, kur atitinkamą transporto priemonę įsigijo asmuo, kuris galėjo pagrįstai manyti, jog ši transporto priemonė atitinka šiuos reikalavimus, ir kuris vėliau konstatuoja, kad jo įsigyta transporto priemonė turi defektą ir yra mažesnės vertės.
- 38 Šis aiškinimas taip pat atitinka artumo ir gero teisingumo vykdymo tikslus, nurodytus Reglamento Nr. 1215/2012 16 konstatuojamojoje dalyje, nes nustatant patirtos žalos dydį nacionaliniam teismui gali tekti įvertinti valstybės narės, kurios teritorijoje buvo įsigyta minėta transporto priemonė, rinkos sąlygas. Todėl tos valstybės narės teismai, tikėtina, gali lengviausiai susipažinti su tokiam įvertinimui atlikti būtiniais įrodymais (šiuo klausimu žr. 2019 m. liepos 29 d. Sprendimo *Tibor-Trans*, C-451/18, EU:C:2019:635, 34 punktą).
- 39 Galiausiai šis aiškinimas atitinka reglamento „Roma II“ 7 konstatuojamojoje dalyje numatytus nuoseklumo reikalavimus, nes pagal jo 6 straipsnio 1 dalį žalos atsiradimo vieta byloje, susijusioje su nesąžininga konkurencija, yra vieta, kurioje „konkurenciniams ryšiams ar bendriems vartotojų interesams yra arba gali būti padarytas poveikis“. Veiksmas, kaip antai nagrinėjamas pagrindinėje byloje, galintis paveikti kolektyvinius vartotojų, kaip grupės, interesus, yra nesąžiningos konkurencijos veiksmas (2016 m. liepos 28 d. Sprendimo *Verein für Konsumenteninformation*, C-191/15, EU:C:2016:612, 42 punktas), todėl gali turėti įtakos šiems interesams bet kurioje valstybėje narėje, kurios teritorijoje vartotojai įsigyja prekę su defektu. Taigi pagal reglamentą „Roma II“ žalos atsiradimo vieta yra vieta, kurioje tokia prekė buvo įsigyta (pagal analogiją žr. 2019 m. liepos 29 d. Sprendimo *Tibor-Trans*, C-451/18, EU:C:2019:635, 35 punktą).
- 40 Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, į klausimą reikia atsakyti, kad Reglamento Nr. 1215/2012 7 straipsnio 2 punktą turi būti aiškinamas taip, kad kai valstybėje narėje į transporto priemones jų gamintojas prieš tai, kai jos įsigyjamos iš trečiojo asmens kitoje valstybėje narėje, neteisėtai įdiegia programinę įrangą, manipuluojančią išmetamųjų dujų kiekio duomenimis, žalos atsiradimo vieta yra pastarojoje valstybėje narėje.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

- 41 Kadangi šis procesas pagrindinės bylos šalims yra vienas iš etapų prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusių 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 (pirmoji kolegija) nusprendžia:

2012 m. gruodžio 12 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 1215/2012 dėl jurisdikcijos ir teismo sprendimų civilinėse ir komercinėse bylose pripažinimo ir vykdymo 7 straipsnio 2 punktą turi būti aiškinamas taip: kai valstybėje narėje į transporto priemones jų

gamintojas prieš tai, kai jos įsigyjamoms iš trečiojo asmens kitoje valstybėje narėje, neteisėtai įdiegia programinę įrangą, manipuliuojančią atitinkamų transporto priemonių išmetamųjų dujų kiekio duomenimis, žalos atsiradimo vieta yra pastarojoje valstybėje narėje.

Parašai.