

Byla C-440/20

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

Gavimo data:

2020 m. rugsėjo 18 d.

Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas:

Landgericht Stuttgart (Štutgarto apygardos teismas, Vokietija)

Sprendimo dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą priėmimo data:

2020 m. rugsėjo 18 d.

Ieškovė:

S.

Atsakovė:

AD GmbH

Pagrindinės bylos dalykas

Ieškinys dėl teisinių išlaidų draudimo, kuriuo prašoma taikyti draudimo apsaugos priemonės, susijusias su ieškiniu automobilių gamintojui, kuriam turi būti pareikšti žalos atlyginimo reikalavimai dėl manipuliavimo ieškovės įsigytos transporto priemonės išmetamųjų dujų kontrolės sistema.

Prašymo priimti prejudicinį sprendimą dalykas ir teisinis pagrindas

Sąjungos teisės aiškinimas, SESV 267 straipsnis

Prejudiciniai klausimai

1. Sąvokos „valdiklis“ aiškinimas

1-1. Ar Reglamento (EB) Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktą reikia aiškinti ir taikyti taip, kad sąvoka „sudedamoji konstrukcijos dalis“ apima tik mechaninius fizinės struktūros elementus?

Jei į pirmojo klausimo pirmą dalį būtų atsakyta neigiamai:

1-2. Ar Reglamento (EB) Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktą reikia aiškinti ir taikyti taip, kad išmetamų teršalų kontrolės sistema apima tik už variklio esančius išmetamųjų dujų valymo įrenginius (pavyzdžiui, dyzelino oksidacijos katalizatoriaus, dyzelino kietųjų dalelių filtro (filtrų), NO_x redukavimo katalizatorių pavidalu)?

1-3. Ar Reglamento (EB) Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktą reikia aiškinti ir taikyti taip, kad išmetamų teršalų kontrolės sistema apima ir variklio vidaus, ir išorines išmetamųjų teršalų mažinimo priemones?

2. Sąvokos „įprastai naudojama“ aiškinimas

2-1. Ar Reglamento (EB) Nr. 715/2007 5 straipsnio 1 dalį reikia aiškinti ir taikyti taip, kad sąvoka „įprastai naudojama“ apibūdinamos tik NEVC (naujasis Europos važiavimo ciklas) ciklo važiavimo sąlygos?

Jei į antrojo klausimo pirmą dalį būtų atsakyta neigiamai:

2-2. Ar Reglamento (EB) Nr. 715/2007 4 straipsnio 1 dalies antrą pastraipą, siejamą su 5 straipsnio 1 dalimi, reikia aiškinti ir taikyti taip, kad gamintojai privalo užtikrinti, kad šio reglamento I priede nustatytų ribinių verčių būtų laikomasi ir kasdienio naudojimo metu?

Jei į antrojo klausimo antrą dalį būtų atsakyta teigiamai:

2-3. Ar Reglamento (EB) Nr. 715/2007 5 straipsnio 1 dalį reikia aiškinti ir taikyti taip, kad sąvoka „įprastai naudojama“ apibūdinamos realios kasdienio vairavimo sąlygos?

Jei į antrojo klausimo trečią dalį būtų atsakyta neigiamai:

2-4. Ar Reglamento (EB) 5 straipsnio 1 dalį reikia aiškinti ir taikyti taip, kad sąvoka „įprastai naudojama“ apibūdinamos realios kasdienio vairavimo sąlygos, grindžiamos vidutiniu 33,6 km/val. greičiu ir didžiausiu 120,00 km/val. greičiu?

3. Nuo temperatūros priklausančių išmetamų teršalų kiekio mažinimo strategijų priimtinumai

3-1. Ar Reglamento (EB) Nr. 715/2007 5 straipsnio 1 dalį reikia aiškinti ir taikyti taip, jog draudžiama transporto priemonės sudedamąją dalį, kuri gali turėti įtakos teršalų išmetimui, sukonstruoti taip, kad recirkuliuojamų išmetamųjų dujų kiekio reguliavimu mažos taršos režimas būtų užtikrinamas tik tarp 20 °C ir 30 °C, o temperatūrai nukrypęs nuo šio intervalo dujų kiekis būtų laipsniškai mažinamas?

Jei į trečiojo klausimo pirmą dalį būtų atsakyta neigiamai:

3-2. Ar Reglamento (EB) Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalį reikia aiškinti ir taikyti taip, kad valdiklis vis dėlto yra draudžiamas, jei, siekiant apsaugoti variklį, jo veikimo temperatūra nuolat neatitinka 20–30°C temperatūros intervalo ir todėl smarkiai sumažėja išmetamųjų dujų recirkuliacija?

4. Sąvokos „būtinumas“, kaip išimties sąlygos, aiškinimas

4-1. Ar Reglamento (EB) Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies antro sakinio a punktą reikia aiškinti ir taikyti taip, kad būtinumas naudoti valdikius pripažįstamas pagal šią normą tik tuo atveju, jei variklio apsaugos nuo pažeidimo ar avarijos ir saugaus transporto priemonės naudojimo nebuvo galima užtikrinti naudojantis pažangiausiomis technologijomis, kurios egzistavo patvirtinant atitinkamą transporto priemonės modelio tipą?

Jei į ketvirtą klausimą pirmą dalį būtų atsakyta neigiamai:

4-2. Ar Reglamento (EB) [Nr.715/2007] 5 straipsnio 2 dalies antro sakinio a punktą reikia aiškinti ir taikyti taip, kad būtinumas naudoti valdikius pagal šią normą turi būti paneigtas, jei variklio reguliavimo parametrai nustatyti taip, kad dėl juose nustatytų temperatūros ribų didžiąją metų dalį dėl tikėtinų temperatūros išmetamųjų dujų valymas neaktyvuojamas arba atliekamas tik ribotai?

5. Sąvokos „pažeidimas“, kaip išimties sąlygos, aiškinimas

5-1. Ar Reglamento (EB) Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies antro sakinio a punktą reikia aiškinti ir taikyti taip, kad nuo pažeidimo turi būti apsaugotas tik variklis?

5-2. Ar Reglamento (EB) Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies antro sakinio a punktą reikia aiškinti ir taikyti taip, kad pažeidimo sąvoka netaikytina, jeigu pažeidžiamos vadinamosios nusidėvinčios dalys (pvz., išmetamųjų dujų recirkuliacijos vožtuvas)?

5-3. Ar Reglamento (EB) Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies antro sakinio a punktą reikia aiškinti ir taikyti taip, kad nuo pažeidimo ar avarijos turi būti apsaugotos ir kitos transporto priemonės sudedamosios dalys, visų pirma už išmetamųjų dujų sistemos esantys komponentai?

6. Sąjungos teisės pažeidimų teisiniai padariniai ir sankcijos

6-1. Ar Reglamento (EB) Nr. 715/2007 4 straipsnio 1 dalies antrą pastraipą, 4 straipsnio 2 dalies antrą pastraipą, 5 straipsnio 1 ir 2 dalis ir 13 straipsnį reikia aiškinti ir taikyti taip, kad šiomis nuostatomis bent jau saugoma ir ta ekonominė transporto priemonės pirkėjo teisė į apsisprendimą, kuri neatitinka Reglamento (EB) Nr. 715/2007 reikalavimų?

Jei į šeštojo klausimo pirmą dalį būtų atsakyta neigiamai:

6-2. Ar Reglamento (EB) Nr. 715/2007 4 straipsnio 1 dalies antrą pastraipą, 4 straipsnio 2 dalies antrą pastraipą, 5 straipsnio 1 ir 2 dalis ir 13 straipsnį reikia aiškinti ir taikyti taip, kad valstybės narės turi numatyti sankcijų mechanizmą, pagal kurį siekiant *effet utile* transporto priemonių pirkėjams būtų suteikiama teisė pareikšti ieškinį dėl rinką reguliuojančios Sąjungos teisės įgyvendinimo?

6.3. a) Ar „veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios“ priemonės sąvoką, kaip ji suprantama pagal Reglamento (EB) Nr. 715/2007 13 straipsnio 1 dalies antrą sakinį, reikia aiškinti taip, kad žalos, kurių pagal norminius aktus patyrė transporto priemonės pirkėjas, dydis negali būti įskaitomas arba mažinamas dėl realios galimybės naudoti Reglamento (EB) Nr. 715/2007 reikalavimų neatitinkančią transporto priemonę?

b) Ar Sąjungos teisėje įtvirtinta *effet utile* idėja, kad „veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios“ priemonės sąvoka, kaip ji suprantama pagal Reglamento (EB) Nr. 715/2007 13 straipsnio 1 dalies antrą sakinį, turi būti diferencijuojama pagal tai, ar pažeidimas pagal Reglamento (EB) Nr. 715/2007 padarytas tyčia ar tik dėl neatsargumo, ir tik pastaruoju atveju ja gali būti pateisinamas realios galimybės naudotis įsigyta transporto priemone įskaitymas?

c) Ar „veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios“ priemonės sąvoką, kaip ji suprantama pagal Reglamento (EB) Nr. 715/2007 13 straipsnio 1 dalies antrą sakinį, reikia aiškinti taip, kad net ir tuo atveju, kai įvertinama gauta nauda, transporto priemonės gamintojas privalo už kapitalo naudojimą mokėti ekonominę kompensaciją (atlygį), taigi ir palūkanas?

d) Ar „veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios“ priemonės sąvoką, kaip ji suprantama pagal Reglamento (EB) Nr. 715/2007 13 straipsnio 1 dalies antrą sakinį, reikia aiškinti taip, kad Reglamento (EB) Nr. 715/2007 neatitinkančios transporto priemonės gamintojui nuo tada, kai jis iš pirkėjo gauna pirmą rimtą raginimą susigrąžinti, turi būti neleidžiama savo motyvų grįsti realios naudojimosi galimybės įskaitymu kaip atlygio?

6-4. Ar Direktyvos 2007/46/EB 18 straipsnio 1 dalį ir 26 straipsnio 1 dalį reikia aiškinti ir taikyti taip, kad gamintojas neįvykdo savo pareigos išduoti galiojantį atitikties liudijimą, numatytą Direktyvos 2007/46/EB 18 straipsnio 1 dalyje, jei jis transporto priemonėje sumontuoja draudžiamą naudoti valdiklį, kaip tai suprantama pagal Reglamento (EB) Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalį, ir tokios transporto priemonės išleidimas į rinką pažeidžia draudimą parduoti be galiojančio atitikties liudijimo, kaip tai suprantama pagal Direktyvos 2007/46/EB 26 straipsnio 1 dalį?

6-5. Ar Reglamentu (EB) Nr. 715/2007 ir Direktyva 2007/46/EB siekiamus tikslus atitinka tai, kad Reglamento (EB) Nr. 715/2007 I priede nustatytomis ribinėmis vertėmis arba atitikties liudijimu, kaip tai suprantama pagal Direktyvos 2007/46/EB 18 straipsnio 1 dalį, siejamą su Reglamentu (EB) Nr. 385/2009, sukuriama pirkėjų ginančios teisės, uždraudžiant gamintojui

išskaityti kompensaciją už naudojimąsi, kai dėl kokybę lemiančių reglamente nustatytų ribinių verčių nesilaikymo arba registracijos teisės pažeidimo pagal Sąjungos teisę transporto priemonei taikoma restitucija?

Nurodomi Sąjungos teisės aktai

2007 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 715/2007 dėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamų teršalų kiekį iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (*Euro 5* ir *Euro 6*) ir dėl transporto priemonių remonto ir priežiūros informacijos prieigos, 3 straipsnio 10 punktas, 4 straipsnio 1 ir 2 dalys, 5 straipsnio 1 ir 2 dalys, 13 straipsnis;

2008 m. liepos 18 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 692/2008, įgyvendinantis ir iš dalies keičiantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 715/2007 dėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamų teršalų kiekį iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (*euro 5* ir *euro 6*) ir dėl transporto priemonių remonto ir priežiūros informacijos prieigos, 3 straipsnio 6 ir 9 punktai;

2009 m. birželio 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 595/2009 dėl motorinių transporto priemonių ir variklių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į sunkiųjų transporto priemonių išmetamų teršalų kiekį (*euro VI*) ir dėl galimybės naudotis transporto priemonių remonto ir priežiūros informacija, iš dalies keičiantis Reglamentą (EB) Nr. 715/2007 ir Direktyvą 2007/46/EB, bei panaikinantis Direktyvas 80/1269/EEB, 2005/55/EB ir 2005/78/EB, 2 straipsnio 1 dalis, 3 straipsnio 8 punktas ir 5 straipsnio 3 dalis;

2009 m. gegužės 7 d. Komisijos reglamento (EB) Nr. 385/2009, kuriuo pakeičiamas Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2007/46/EB, nustatančios motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, sudėtinių dalių ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo pagrindus (Pagrindų direktyva), IX priedas.

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), 18 straipsnio 1 dalis ir 26 straipsnio 1 dalis;

Nurodyti tarptautiniai teisės aktai

Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisijos (JT/EEK) taisyklė Nr. 83 „Suvienodintos transporto priemonių patvirtinimo nuostatos, atsižvelgiant į teršalų išmetimą pagal variklinių degalų reikalavimus“ [2015/1038] (OL L 172., 2015, p. 1), 2.16 punktas

Nurodyti nacionalinės teisės aktai

Bürgerliches Gesetzbuch (Civilinis kodeksas, toliau – BGB), 823, 826, 849 ir 249 straipsniai;

Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (Nutarimas dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, sudėtinių dalių ir jų atskirų techninių mazgų EB patvirtinimo) (Nutarimas dėl EB transporto priemonių patvirtinimo, toliau – EG-FGV), 6 straipsnio 1 dalis.

Bylos aplinkybių ir proceso santrauka

- 1 Ieškovė 2012 m. kovo 15 d. įsigijo *BMW X3 XDrive 25D Euro 5*. Transporto priemonė pirmą kartą buvo įregistruota 2012 m. kovo mėn. Ieškovės ir atsakovės tarpusavio santykiams taikomas teisinių išlaidų draudimas.
- 2 2019 m. kovo 27 d. raštu ieškovė informavo atsakovę, kad ji nori pareikšti pretenzijas dėl įsigytoje transporto priemonėje vykdytos išmetamųjų dujų kontrolės sistemos manipuliacijos, ir pareikalavo patvirtinti draudimo apsaugą. Atsakovė 2019 m. gegužės 2 d. raštu atsisakė patvirtinti draudimo apsaugą, motyvuodama tuo, kad BMW AG gaminamuose varikliuose buvo nustatyta ne bandymų ciklo atpažinimo sistema, o tik terminis intervalas (vok. *Thermofenster*), o jis pagal galiojančius Vokietijos ir Europos teisės aktus nėra draudžiamas.
- 3 Tada buvo parengtas sprendimas dėl atsisakymo taikyti apsaugos priemonės, tačiau atsakovė su juo nesutiko. Be kita ko, ji pareiškė, kad valdžios institucijos transporto priemonės neatšaukė ir to nenumatyta daryti. Galiausiai dėl draudimo apsaugos užtikrinimo ieškovė pareiškė ieškinį atsakovei.

Svarbiausi pagrindinės bylos šalių argumentai

- 4 Ieškovė tvirtina, kad terminio intervalo iš esmės naudoti negalima. Todėl transporto priemonės gamintojui ji turi teisę reikšti pretenzijas dėl neteisėto veiksmo (BGB 823 straipsnio 2 dalis, siejama su Reglamentu Nr. 715/2007, ir BGB 826 straipsnis). Tokių pretenzijų atvejais atsakovė privalo patvirtinti draudimo apsaugą. Jei taikoma restitucija, ieškovė neturi mokėti naudojimosi kompensacijos už realaus naudojimosi transporto priemone laiką, nes toks įpareigojimas prieštarauja Sąjungos teisei.
- 5 Atsakovė nurodo, kad *Kraftfahrt-Bundesamt* (Motorinių transporto priemonių federalinė tarnyba) nenurodė atšaukti atitinkamo transporto priemonės modelio, o prokuratūra nėra inicijavusi atitinkamo ikiteisminio tyrimo. Todėl draudimo apsaugos priemonės neturi būti taikomos. Transporto priemonės, kurios variklis yra su terminiu intervalu, išleidimas į rinką nėra tyčinis ir neteisėtas veiksmas,

kaip tai suprantama pagal BGB 826 straipsnį. Reglamentas Nr. 715/2007 nėra apsaugą užtikrinantis teisės aktas, kaip tai suprantama pagal BGB 823 straipsnio 2 dalį. Kadangi Europos standartų išmetamųjų teršalų ribinės vertės dar yra susietos ir su išsamiai sunormintomis bandymo sąlygomis, nėra svarbu, kokios yra transporto priemonės išmetamųjų teršalų susidarymo charakteristikos nesant atitinkamų bandymo sąlygų (kasdienio naudojimo metu).

- 6 Sąvoką „būtinumas“, kaip ji suprantama pagal Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalį, reikia aiškinti taip, kad ja pateisinamos bet kokios (*ex ante* vertintinos) priemonės, padedančios išvengti variklio sudėtinių dalių pažeidimų. Šioje byloje nagrinėjama nuo veikimo taškų priklausoma išmetamųjų dujų recirkuliacija (toliau – IDR), kuri yra mažinama atsižvelgiant į aplinkos oro temperatūrą, pateisinama sudėtinių dalių apsauga.
- 7 Bet koku atveju, remiantis aukščiausiųjų teismų jurisprudencija, apskaičiuotos žalos dydis, įvertinus ieškovės gautą naudą, turėtų būti mažinamas.

Prašymo priimti prejudicinį sprendimą motyvų santrauka

- 8 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pirmiausia nurodo techninius išmetamųjų dujų valymo dyzeliniuose varikliuose pagrindus, visų pirma terminį intervalą. Be to jis atkreipia dėmesį, kad visuose žinomuose naujuose dyzeliniuose varikliuose yra bent viena IDR linija.
- 9 Dalis variklio įtrauktos oro masės IDR sistemoje pakeičiama išmetamosiomis dujomis. Jos paduodamos per IDR vožtuvą. Kadangi karštos išmetamosios dujos susiduria su atvėsusiu šviežiu oru iš tarpinio aušintuvo, paprastai kyla suodžių arba apnašų susidarymo pavojus. Dėl jų IDR vožtuvas gali sugesti. Suodžių susidarymo pavojus padidėja esant žemesnei lauko temperatūrai, o visas išmetamųjų dujų recirkuliacijos poveikis pasireiškia tada, kai lauko temperatūra yra nuo 20 iki 30 °C.
- 10 Siekiant išvengti šio pavojaus, grąžinama tik dalis išmetamųjų dujų. Kadangi taikant vien su variklio vidumi susijusias priemones laikytis ribinių verčių neįmanoma, papildomų išmetamųjų dujų apdorojimo sistemų pavidalu taikomos antrinės priemonės. Kaip išmetamųjų dujų papildomo apdorojimo komponentai, be oksidacinio katalizatoriaus ir dyzelino dalelių filtro, dažniausiai naudojami NO_x katalizės įtaisai ir SCR (*Selective Catalytic Reduction*) katalizatoriai. Nagrinėjamojoje transporto priemonėje SCR katalizatoriaus nėra.
- 11 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas dėl jame nagrinėjamo teisinio ginčo visų pirma pažymi, kad pagal šalių sudarytą teisinių išlaidų draudimo sutartį teisinių išlaidų draudimas iš principo privalo užtikrinti teisinę apsaugą, susijusią su paslaugomis, būtinomis draudėjo teisėms apginti, jei galima pagrįstai tikėtis, kad šios teisės bus apgintos. Taigi turi egzistuoti bent jau tokia pati palankios draudėjui teisinio ginčo baigties tikimybė. Be to, turi būti tikėtina, kad draudėjas faktines aplinkybes, kurias jis turi įrodyti, pagrįs tinkamais ir

priimtinais įrodymais. Tačiau iš esmės galimybėmis įrodyti iš anksto vertinant įrodymus negali būti remiamasi sprendžiant apie sėkmingos baigties galimybes.

- 12 Tikimybę šiuo atveju bus galima prognozuoti tik po to, kai byla bus pradėta nagrinėti Teisingumo Teisme. Jau per procesą dėl draudimo sprendimui priimti svarbu yra tai, ar Reglamentas Nr. 715/2007 arba Direktyva 2007/46 yra skirti tretiesiems asmenims apsaugoti. Be to, reikia išsiaiškinti, ar terminis intervalas apskritai atitinka Reglamentą Nr. 715/2007 ir ar dėl galimo šio reglamento pažeidimo galima reikalauti atlyginti žalą pagal BGB 823 straipsnio 2 dalį, siejamą su EG-FGV 6 straipsnio 1 dalimi ir 27 straipsnio 1 dalimi arba Reglamento (EB) Nr. 715/2007 5 straipsniu.
- 13 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismo nuomone, terminių intervalų naudojimas dyzeliniuose varikliuose iš esmės negalimas. Be to, nesvarbu, ar *Kraftfahrt-Bundesamt* priėmė sprendimą dėl atšaukimo, ar ne. Vadovaujantis *effet utile* transporto priemonės pirkėjui siekiama sudaryti galimybę naudotis sankcijų mechanizmu, kurio įgyvendinimo galia kaip tik nepriklauso nuo to, ar *Kraftfahrt-Bundesamt* į normų pažeidimus reaguoja priimdama sprendimą dėl atšaukimo.
- 14 Savo teisę į žalos atlyginimą ieškovė grindžia tuo, kad transporto priemonės gamintojas ją paskatino prisiimti nepageidaujamą išipareigojimą arba kad jai nuo pat pradžių nebuvo parduota registracijos reikalavimų atitinkanti transporto priemonė; norėdama šią teisę įgyvendinti ji siekia, kad būtų taikomos draudimo apsaugos priemonės. Šios teisės į žalos atlyginimą pagrindumas priklauso nuo Reglamento Nr. 715/2007 išaiškinimo, t. y. nuo atsakymo į klausimą, ar juo siekiama apsaugoti privačius asmenis ir todėl ar jis yra apsaugą užtikrinantis teisės aktas, kaip tai suprantama pagal BGB 823 straipsnio 2 dalį.
- 15 Remdamasis Reglamento Nr. 715/2007 17 konstatuojamąja dalimi, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas mano, kad juo siekiama apsaugoti privačius asmenis. Tiesa, jame neminimas išmetamų azoto oksidų kiekis. Visgi mažai tikėtina, kad, nors teisės aktų leidėjas siekė užtikrinti, jog vartotojai ir naudotojai gautų objektyvią ir tikslią informaciją apie išmetamo anglies dioksido kiekį, tuo pat metu jis sutiko su tuo, kad nuo jų būtų galima nuslėpti faktą apie reglamente nustatytą išmetamų azoto oksidų kiekio ribinių verčių nesilaikymą. Prielaida dėl privačių asmenų apsaugos yra suderinama ir su reglamente numatyta atsakomybės sistema, visų pirma su reglamento 13 straipsniu.
- 16 Nei Reglamente Nr. 715/2007, nei Reglamente Nr. 692/2008 nėra konkrečių techninių reikalavimų, susijusių su išmetamųjų dujų valymo sistemos veikimu. Kokiu techniniu sprendimu turi būti užtikrinamas ribinių verčių laikymasis, paliekama spręsti gamintojams.
- 17 Gamintojai turi įrodyti, kad transporto priemonė, kiek tai susiję su išmetamais teršalais, atitinka patikros reikalavimus, kurie yra aprašyti ir Naujajame Europos važiavimo cikle (toliau – NEVC). NEVC sudaro keturi miesto dalies

pasikartojimai ir užmiesčio dalis. Užmiesčio dalyje pasiekiamas didžiausias 120 km/val. greitis. Vidutinis greitis bendroje 11,03 km atkarpoje yra 33,6 km/val.

- 18 Valdikliai draudžiami pagal Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies pirmą sakinį. Sąvoka „valdiklis“ parinkta atsižvelgiant į Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisijos taisyklės Nr. 83 2.16 punkto nuostatą.
- 19 Dėl sąvokos „valdiklis“ pirmiausia kyla klausimas, kaip turi būti suprantamos jos apibrėžtyje naudojamos sąvokos. Konkrečiau kalbant, prašymą priimti prejudicinį sprendimą patekęs teismas klausia, ar konstrukcijos dalį sudaro tik mechaniniai elementai kaip fizinis vienetas, taip pat ar išmetamųjų dujų kontrolės sistema turi būti suprantama tik kaip ne variklyje įrengtas papildomas išmetamųjų dujų valymo įrenginys, tačiau ne kaip variklio vidaus išmetamųjų dujų recirkuliacijos priemonės.
- 20 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo nuomone, variklio vidaus ir už jo ribų taikomų išmetamųjų dujų valymo priemonių išmetamųjų dujų kontrolės sistemoje atskyrimas prieštarauja aiškiai suformuluotai valdiklio apibrėžčiai.
- 21 Be to, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui kyla klausimas, kaip turi būti suprantami žodžiai „įprastai naudojama“. Atsižvelgdamas į įvairias Reglamento Nr. 715/2007 kalbines versijas, jis mano, kad turimos omenyje ne tik laboratorinės sąlygos, bet veikiau ir keliuose susidarančios konkrečios eismo sąlygos. Kadangi Reglamentas Nr. 692/2008 skirtas Reglamentui Nr. 715/2007 įgyvendinti ir juo nėra keičiamos atitinkamos kylančios pareigos, jis nelaikomas sukonkretinančiu normas. Taigi, Reglamente Nr. 715/2007 nustatytų ribinių verčių turi būti laikomasi ne tik bandymo procedūrų sąlygomis, bet ir esant bet kokiai temperatūrai. Remdamasis „giminingo“ Reglamento Nr. 595/2009 istoriniu ir teleologiniu aiškinimu ir lygiagrečia analize, taikoma sunkiasvorėms komercinėms transporto priemonėms, bet taip pat ypač sunkiasvoriams „Mi“ kategorijos automobiliams, prašymą priimti prejudicinį sprendimą patekęs teismas mano, kad žodžiais „įprastai naudojama“ turimos omenyje įprastos kasdienio transporto priemonių naudojimo, o ne patikros procedūros sąlygos. Tačiau šiuo atveju reikia atsižvelgti į NEVC ciklui nustatytus parametrus dėl vidutinio 33,6 km/val. greičio ir maksimalaus 120 km/val. greičio kasdienio naudojimo metu.
- 22 Kadangi nei Reglamente Nr. 715/2007, nei Reglamente Nr. 692/2008 nėra konkrečių techninių reikalavimų dėl išmetamųjų dujų valymo sistemos veikimo, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui kyla klausimas, ar nuo temperatūros priklausanti išmetamųjų teršalų strategija termininių intervalų pavidalu yra leistina ir ar šiai strategijai apskritai taikomas draudimas naudoti valdiklius.
- 23 Išimtiniais atvejais naudoti valdiklius leidžiama, jei įtaisas yra būtinas siekiant apsaugoti variklį nuo pažeidimo arba užkirsti kelią avarijai ir užtikrinti saugų transporto priemonės naudojimą. Be to, yra išimčių variklio paleidimo etapu, taip

pat susijusių su patikros ciklo sąlygomis. Remdamasis šiomis išimtimis, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas mano, kad dėl variklių ir sudėtinių dalių apsaugos aspekto neribotai naudoti valdiklių negalima.

- 24 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas nori išsiaiškinti, ar variklio apsaugos būtinumas turi būti nustatytas konkrečiai ir individualiai, ar abstrakčiai ir kaip norma. Be to, jis atkreipia dėmesį į tai, kad dėl konkretaus ir individualaus nustatymo gali būti sudaromos palankesnės sąlygos senesniems varikliams ir itin didelės apsaugos reikalaujančioms išmetamųjų dujinių teršalų konstrukcijoms, dėl to pasisako už griežtą ir objektyvų kriterijų.
- 25 Jei terminis intervalas nedraudžiamas, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas siekia išsiaiškinti, ar tai taikoma ir konkrečiu naudojimo atveju, kai už 20–30 °C temperatūros intervalo ribų nuolat stabdomas išmetamųjų dujų valymas. Šiuo klausimu jis pažymi, kad vidutinė metinė temperatūra ieškovės gyvenamojoje vietoje lemia tai, jog išmetamųjų dujų valymo droseliavimas naudojant nagrinėjamą transporto priemonę veikiau yra taisyklė, o ne išimtis. Ypač, atsižvelgiant į Vokietijoje ir Europoje vyraujančią temperatūrą, reikia, kad Teisingumo Teismas išaiškintų būtinumo sąvoką.
- 26 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas taip pat prašo išaiškinti pažeidimo sąvoką. Šiuo atveju jam ypač svarbu žinoti, ar pakanka bet kokio, net ir mažo, pažeidimo, pvz., susijusio su IDR vožtuvu (kainuojančiu nuo 40 iki 200 eurų). Atsižvelgdamas į kitas Reglamento Nr. 715/2007 kalbines versijas ir šiuo reglamentu siekiamą tikslą, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas linkęs manyti, kad šias sąlygas atitinka ne bet koks pažeidimas. Jis taip pat atkreipia dėmesį į tai, kad esant 20–30 °C temperatūrai IDR vožtuvo suodžių arba apnašų nesusidaro. Konstrukcijos požiūriu šviežiai paduoto aplinkos oro ir grąžintų išmetamųjų dujų mišinį galima valdyti taip, kad varikliui paduotos šviežios dujos visada būtų optimalios 20–30 °C temperatūros.
- 27 Galiausiai prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas kelia klausimus dėl galimų Sąjungos teisės pažeidimų teisinių pasekmių ir sankcijų poveikio išaiškinimo. Be to, ypač svarbu išsiaiškinti, ar atitinkamomis nuostatomis siekiama apsaugoti privačius asmenis.
- 28 Kuo veiksmingesnio Sąjungos teisės taikymo principas, taip pat 2002 m. rugsėjo 17 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Muñoz ir Superior Fruiticola*, C-253/00, EU:C:2002:497, ir 2008 m. liepos 25 d. Sprendimas *Janecek*, C-237/07, EU:C:2008:447, patvirtina, kad yra siekiama privačių asmenų apsaugos. Jais remiantis privaloma Sąjungos teisės kokybės normų veiksmingumo sąlyga gali būti ta, kad jų laikymąsi būtų galima užtikrinti civilinio proceso būdu. Be to, su direktyvos, kuria siekiama apsaugoti visuomenės sveikatą, privalomuoju pobūdžiu gali būti nesuderinama tai, kad iš esmės atmetama galimybė suinteresuotajam asmeniui remtis juo nustatytu įpareigojimu.

- 29 Be to, atsižvelgiant į EG-FGV 6 straipsnio 1 dalies ir 27 straipsnio nuostatas, kurios yra grindžiamos Direktyvos 2007/46/EB 18 straipsnio 1 dalimi ir 26 straipsnio 1 dalimi, kyla klausimas, ar materialinė normos taikymo sritis apima ieškovės per vėlesnį procesą pareikštą pretenziją dėl žalos. Europos Sąjungos teisės aktais, priimtais siekiant visiškai suderinti transporto priemonėms taikomus techninius reikalavimus, be kita ko, siekiama užtikrinti eismo saugumą, sveikatos ir aplinkos apsaugą, racionalų energijos naudojimą ir veiksmingą apsaugą nuo neteisėto naudojimo. Net jei *Bundesgerichtshof* (Aukščiausias federalinis teismas) ir keli žemesnės instancijos teismai nesutinka, kad šiais teisės aktais siekiama apsaugoti trečiuosius asmenis, dėl atitikties liudijimo teisinės reikšmės prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, remdamasis kitomis direktyvos kalbinėmis versijomis, mano, jog nurodytaisiais teisės aktais siekiama apsaugoti privačius asmenis.
- 30 Jei ieškovė turi teisę į žalos atlyginimą, kyla tolesnis klausimas dėl žalos dydžio apskaičiavimo. Šiuo atveju ypač svarbu, ar nuo pirkėjo sumokėtos pirkimo kainos turi būti skaičiuojamos palūkanos ir ar pirkėjas už naudojamąsi transporto priemone turi mokėti naudojimosi kompensaciją. Iš tiesų pagal tai nustatoma ieškovei suteiktos draudimo apsaugos apimtis, dėl kurios prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas turi priimti sprendimą.
- 31 2008 m. balandžio 17 d. Sprendime *Quelle*, C-404/06, EU:C:2008:231, Teisingumo Teismas išaiškino, kad Direktyva dėl vartojimo prekių pardavimo yra draudžiami nacionalinės teisės aktai, pagal kuriuos sutarties neatitinkančios prekės tiekimo atveju pardavėjas turi teisę į kompensaciją už šios prekės naudojimą iki naujos prekės pristatymo. Tais atvejais, kurie, kaip šioje byloje, yra susiję su transporto priemonei taikoma restitucija, dėl transporto priemonės gamintojo inicijuotos reikalavimų įgyvendinimo teismine tvarka procedūros gali atsitikti taip, kad procesas truks visą numatytą ekonominio transporto priemonės naudojimo laiką. Taip gamintojui tenkanti našta būtų nepagrįstai sumažinta. Reglamento Nr. 715/2007 *effet utile* taip pat patvirtina, kad bent jau tyčinio ir neteisėto pažeidimo atveju naudos priskaičiavimą kaip atgrasomąją priemonę reikia atmesti. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui taip pat kyla klausimas, ar veiksmingos ir atgrasančios sankcijos principas reikalauja, kad restitucijos atveju nuo grąžintinos pirkimo kainos gamintojas turėtų mokėti palūkanas.
- 32 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo nuomone, jei būtų įvertinama su transporto priemonės naudojimu susijusi kita nauda ir taip atlygintinos žalos dydis vis mažėtų ir mažėtų, ieškovės teisė į žalos atlyginimą *de facto* būtų sumenkinta. Tai taip pat būtų atgrasančių sankcijų principo pažeidimas.
- 33 Draudimo apsaugos patvirtinimas priklauso nuo terminio intervalo leistinumą išaiškinimo ir nuo Sąjungos normų sankcionuojamojo poveikio. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas šiuo atveju supranta, jog tam, kad nagrinėjant ieškinį dėl garantijos būtų priimtas apkaltinamasis nuosprendis, pakanka, kad būtų bent jau tokia pat teigiamos ginčo baigties tikimybė, kaip ir

neigiamos. Kadangi šioje byloje nagrinėjami klausimai iki šiol nebuvo pateikti Teisingumo Teismui prašant priimti prejudicinį sprendimą, galutinį tikimybės vertinimo sprendimą bus galima priimti tik po to, kai Teisingumo Teismas atsakys į prejudicinius klausimus.

- 34 Nuo atsakymo į struktūriškai susijusius prejudicinius klausimus priklausys, ar (ir jei taip, kokia apimtimi) ieškovei turi būti taikomos draudimo apsaugos priemonės.

DARBINIS VERTINIMAS