

**Byla C-128/20**

**Prašymas priimti prejudicinį sprendimą**

**Gavimo data:**

2020 m. vasario 19 d.

**Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas:**

*Landesgericht Klagenfurt (Austrija)*

**Nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą priėmimo data:**

2020 m. vasario 19 d.

**Ieškovė:**

*GSMB Invest GmbH & Co. KG*

**Atsakovė:**

*Auto Krainer Gesellschaft m.b.H.*

---

<...>

**NUTARTIS**

**BYLOJE**

**Ieškovė**

<...>

*GSMB Invest GmbH & Co. KG*

<...>

10245 Berlynas  
VOKIETIJA

<...>

**Atsakovė <...>**

<...>

*Auto Krainer Gesellschaft m.b.H.*

<...>

9020 Klagenfurtas prie Verto ežero

<...>

**Dėl:**

**21 111,27 EUR <...>**

A) Europos Sąjungos Teisingumo Teismui pateikiami šie prejudiciniai klausimai:

1. *Ar 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 1 dalis turi būti aiškinama taip, kad transporto priemonės įranga, kaip ji suprantama pagal Reglamento Nr. 715/2007 1 straipsnio 1 dalį, yra draudžiama, jeigu išmetamųjų dujų recirkuliacijos vožtuvas, taigi, sudedamoji dalis, kuri gali turėti įtakos teršalų išmetimui, sukonstruotas taip, kad išmetamųjų dujų atgalinio srauto lygis, taigi, recirkuliuojamų išmetamųjų dujų kiekis, reguliuojamas taip, jog mažos taršos režimas užtikrinamas tik tarp 15 ir 33 °C ir tik žemiau nei 1 000 metrų virš jūros lygio esančiame aukštyje, o temperatūrai nukrypus nuo šio intervalo iki 10 °C ir aukščiau padidėjus 250 metrų virš 1 000 metrų virš jūros lygio linijiniu būdu sumažėja iki 0, taigi, (orig. p. 2) išmetamas NOx kiekis viršija Reglamente Nr. 715/2007 nustatytas ribines vertes?*
2. *Ar 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 dalies formuluotė „dėl variklio apsaugos nuo pažeidimo ar avarijos“ turi būti aiškinama taip, kad išmetamųjų dujų strategija, kuria pirmiausia siekiama tausoti nejudamas dalis, kaip antai EGR vožtuvą, EGR aušintuvą ir dyzelino kietųjų dalelių filtrą, neatitinka išimties taikymo nuostatų?*
3. *Ar 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 1 dalis turi būti aiškinama taip, kad išmetamųjų dujų strategija, visišką taršos kontrolės įtaiso funkcionalumą užtikrinanti tik 15–33 °C intervale ir tik žemiau nei 1 000 metrų virš jūros lygio esančiame aukštyje (vok. k. „Thermofenster“) ir todėl Europoje, visų pirma Austrijoje, didžiąją metų dalį normaliai nefunkcionuojanti, neatitinka 5 straipsnio 1 dalies reikalavimo (transporto priemonės veikimas įprasto eksploataavimo režimu) ir yra draudžiamas valdiklis?*

B) <...> (Bylos nagrinėjimo sustabdymas) (orig. p. 3)

## MOTYVAI

### I.) Pagrindinės bylos dalykas

2017 m. gruodžio 27 d. ieškinyje ieškovė prašo grąžinti į ankstesnę padėtį (taikyti restituciją) 2011 m. sausio 9 d. tarp jos ir atsakovės sudarytą pirkimo-pardavimo sutartį dėl automobilio VW Caddy Maxi Comfortline 4MOTION, 2.0 l TDI, <...>, sumokant mokesčių už automobilio naudojimą. Ieškovė teigia, kad pasirašydama pirkimo-pardavimo sutartį tikėjo, jog įsigys draugišką aplinkai, jos neteršiantį, išmetantį nedaug CO<sub>2</sub> ir suvartojantį nedaug degalų naują automobilį su sąžiningu tipo patvirtinimu, kurio išmetamųjų dujų rodikliai atitinka teisės aktų reikalavimus.

Transporto priemonės gamintoja, *Volkswagen AG*, ieškovės teigimu, atnaujindama programinę įrangą pritaikė naują temperatūrų intervalą. Kaip tvirtina ieškovė, po programinės įrangos atnaujinimo transporto priemonės išjungia išmetamųjų dujų valymą esant žemesnei nei 15 °C ir aukštesnei nei 33 °C lauko temperatūrai ir 1 000 metrų virš jūros lygio esančiame aukštyje. Šis nustatytas temperatūrų intervalas yra **draudžiamas valdiklis**. Leidimo naudoti šį temperatūrų intervalą išimties tvarka, kaip tai suprantama pagal reglamento 5 straipsnį, nėra, juolab kad išmetamųjų dujų valymo sumažinimas esant žemesnei nei 15 °C ir aukštesnei nei 33 °C lauko temperatūrai ir aukščiau nei 1 000 metrų virš jūros lygio esančiame aukštyje tiesiogiai variklio nepažeidžia, taigi, nėra skirtas varikliui nuo pažeidimo apsaugoti.

Atsakovė užginčijo ir pareikštų reikalavimų pagrindą, ir dydį, taip pat paprašė ieškinį atmesti, nurodant kitai šaliai padengti bylinėjimosi išlaidas; savo prašymus ji apibendrintai motyvuoja tuo, kad:

Vadinamąjį temperatūrų intervalą, taigi laipsnišką išmetamųjų dujų recirkuliavimo mažinimą priklausomai nuo aplinkos temperatūros, naudoja visi prie „Euro 5“ standarto priskiriamų dyzelinių transporto priemonių gamintojai. *Kraftfahrt-Bundesamt* (Federalinė motorinių transporto priemonių tarnyba), kaip tipo patvirtinimo institucijai, tai visą laiką buvo žinoma ir ši institucija tai vertino kaip pagal Reglamentą Nr. 715/2007 leidžiamą priemonę. Be to, tikrindama programinės įrangos atnaujinimą *Kraftfahrt-Bundesamt* ypač didelį dėmesį skyrė taršos kontrolės įtaisų patvarumui ir, išsamiai juos patikrinsi, nustatė, kad programinės įrangos atnaujinimas taršos kontrolės įtaisų patvarumui neturės jokio neigiamo poveikio. (orig. p. 4)

### II.) Teisinis pagrindas

Savo reikalavimą pirkimo-pardavimo sutarčiai taikyti restituciją ieškovė grindžia prieštaravimu gerai moralei pagal *Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch*

(Bendrasis civilinis kodeksas, toliau – ABGB) 879 straipsnio 1 dalį. Jos teigimu, jeigu teisės sistema, kaip antai Europos teisės sistema, veikia, bet kuris transporto priemonės pirkėjas turi teisę tikėtis, kad įsigydamas transporto priemonę nesusidurs su gamintojo atliktu klastojimu. VW, suklaidindama priežiūros institucijas ir vartotojus, apie 8,5 mln. transporto priemonių visame pasaulyje įmontavo draudžiamus valdiklius vien tam, kad gautų daugiau pelno. Tai nedera su visų sąžiningų žmonių natūraliu teisingumo jausmu ir todėl prieštarauja gerai moralei, kaip tai suprantama pagal ABGB 879 straipsnio 1 dalį.

Austrijos *Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch* 879 straipsnio 1 dalyje nustatyta:

„Sutartis, kurioje nepaisoma teisinių draudimų arba kuri prieštarauja moralės principams, yra niekinė.“

Savo reikalavimus ieškovė grindžia ir teise į garantiją pagal ABGB 932 straipsnio 4 dalį.

Austrijos *Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch* 932 straipsnio 1 ir 4 dalyse nustatyta:

„Dėl trūkumo perėmėjas gali reikalauti daiktą pataisyti (pašalinti jo trūkumus arba papildyti tai, ko trūksta), daiktą pakeisti, atitinkamai sumažinti pirkimo kainą arba atsisakyti sutarties (grąžinti sutartį į ankstesnę padėtį).“ (1 dalis)

„Jeigu daikto pataisyti arba pakeisti neįmanoma arba jeigu perdavėjui tai sukeltų neproporcingų sąnaudų, perėmėjas turi teisę į atitinkamą pirkimo kainos sumažinimą arba, jeigu trūkumas yra didelis, į sutarties grąžinimą į ankstesnę padėtį. Tas pats taikoma, kai perdavėjas atsisako daiktą pataisyti arba pakeisti arba nepataiso jo ar nepakeičia per protingą terminą, kai šios priemonės perėmėjui sukeltų didelių nepatogumų arba kai jam tai yra pagrįstai neįmanoma dėl svarbių, su perdavėjo asmeniu susijusių priežasčių.“ (4 dalis) (**orig. p. 5**)

### **III.) Teisingumo Teismo sprendimo būtinybė**

<...> (paaiškinimai)

### **IV. Dėl prejudicinių klausimų**

#### **Sjungos teisė**

2007 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (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 (toliau – Reglamentas Nr. 715/2007), be kita ko, nustatyta:

12 konstatuojamoji dalis:

*„Ir toliau turėtų būti dedamos pastangos siekiant taikyti griežtesnes išmetamųjų teršalų ribas, įskaitant išmetamo anglies dioksido kiekio mažinimą, ir siekiant užtikrinti, kad tos ribinės vertės būtų siejamos su realiomis naudojamų transporto priemonių eksploatacinėmis savybėmis.“*

3 straipsnio 10 punktas:

*„valdiklis – tai bet kokia sudedamoji konstrukcijos dalis, registruojanti temperatūrą, transporto priemonės greitį, variklio sukimosi dažnį ( $\text{min}^{-1}$ ), perdavimo mechanizmo veikimą, slėgį kolektoriuje prieš droselinę sklendę (orig. p. 6) arba bet kokią kitą parametą, kad galėtų įjungti kiekvieną išmetamųjų teršalų kontrolės sistemos sudedamąją dalį, kuri, esant įprastoms ir pagrįstai numatytinoms transporto priemonės veikimo ir eksploataavimo sąlygoms, mažina išmetamųjų teršalų kontrolės sistemos veiksmingumą, arba tolygiai keisti jos veikimo parametrus, sulėtinti tos dalies veikimą ar ją išjungti.“*

5 straipsnis:

*„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.“*

Reglamento Nr. 692/2008 3 straipsnio 9 dalyje nustatyta:

*„VIII priede nustatyti VI tipo bandymai, kurių metu matuojami teršalų kiekiai, išmetami esant žemai temperatūrai, su dyzelinu varomomis transporto priemonėmis neatliekami.*

*Tačiau, pateikdami paraiškas patvirtinti tipą, gamintojai patvirtinimo institucijai turi pateikti informaciją, įrodančią, kad NO<sub>x</sub> papildomo apdoravimo įtaisas įkaista iki pakankamos temperatūros, kad, užvedus variklį esant  $-7^{\circ}\text{C}$  temperatūrai, kaip nurodyta VI tipo bandymo aprašyme, veiksmingai veiktų 400 sekundžių [NO<sub>x</sub> papildomo apdoravimo įtaisas, užvedus šaltą variklį esant –*

7 °C temperatūrai, per 400 sekundžių įkaista iki normaliai veikti pakankamos temperatūros, kaip nurodyta VI tipo bandymo aprašyme].

Be to, gamintojas pateikia patvirtinimo institucijai informaciją apie išmetamųjų dujų recirkuliacijos (IDR) sistemos veikimo strategiją, įskaitant informaciją apie šios sistemos veikimą esant žemai (**orig. p. 7**) temperatūrai.

Pateikiant šią informaciją, taip pat aprašomas bet koks galimas poveikis išmetamųjų teršalų kiekiams.

Patvirtinimo institucija nesuteikia tipo patvirtinimo, jei pateiktos informacijos nepakanka įrodyti, kad papildomo apdorojimo įtaisas iš tikrųjų įkaista iki pakankamos temperatūros, kad veiksmingai veiktų nustatytą laiką.

Komisijai paprašius, patvirtinimo institucija pateikia informaciją apie NOx papildomo apdorojimo įtaisų ir IDR sistemos veikimo charakteristikas esant žemai temperatūrai.“

#### **Dėl prejudicinio klausimo motyvų**

<...>

Pateikti šį prašymą priimti prejudicinį sprendimą, be kita ko, paskatino ir 2019 m. sausio 17 d. *Landgericht Stuttgart* (Štutgarto apygardos teismas) sprendimas <...> bei 2019 m. liepos 31 d. *Landgericht Düsseldorf* (Diuseldorfo apygardos teismas) sprendimas <...>.

*Landgericht Stuttgart* savo sprendimo santraukos 1 ir 2 punktuose nurodo:

„1. Jeigu išmetamųjų dujų recirkuliacija, motorinėje transporto priemonėje naudojama išmetamo azoto oksidų (NOx) kiekiui sumažinti, esant žemai lauko temperatūrai sumažinama (vadinamasis temperatūrų intervalas), tai yra (draudžiamas) valdiklis, kaip jis suprantamas pagal Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalį, 3 straipsnio 10 punktą. Neturi reikšmės, kiek išmetamųjų dujų recirkuliacija sumažinama, nes Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalyje, 3 straipsnio 10 punkte pagal išmetamųjų teršalų kontrolės sistemų pakeitimų laipsnį nediferencijuojama. (**orig. p. 8**)

2. Toks išmetamųjų dujų valdiklis nėra pagal Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies a punktą išimties tvarka leidžiamas dėl variklio apsaugos, jeigu, atsižvelgiant į geriausią prieinamą gamybos būdą, yra įmanomi kitokie techniniai sprendimai, nepriklausomai nuo to, ar ekonominiu požiūriu jie yra daug brangesni.

3. Be to, Įgyvendinimo reglamento Nr. 692/2008 3 straipsnio 9 dalyje numatydamas pareigą pateikti tam tikrą įrodančią informaciją reglamento leidėjas

aiškiai nustatė, kad transporto priemonėse negali būti jokio pateisinimo išmetamųjų dujų recirkuliacijos mažinimui esant žemai lauko temperatūrai.

4. Nėra būtinas Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies antro sakinio a punkto prasme valdiklis, kuris, vertinant variklio aspektu, veikia kone nepertraukiamai (esant žemesnei nei 7 °C lauko temperatūrai) ir dėl šios priežasties prieštarauja reglamento tikslams.“

*Landesgericht Klagenfurt* (Klagenfurto apygardos teismas) pritaria šiai nuomonei. *Landesgericht Klagenfurt* manymu, iš 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 3 straipsnio 10 punkto matyti, kad vadinamasis temperatūrų intervalas yra draudžiamas valdiklis, kaip jis suprantamas pagal šį reglamentą. Taip yra ypač atsižvelgiant į tai, kad daugumoje Europos Sąjungos šalių, visų pirma Austrijoje, Vokietijoje ir Šveicarijoje, didžiąją metų dalį lauko temperatūra būna žemesnė nei 15 °C, o dėl geografinės šalių padėties transporto priemonės dažnai važinėja vietovėmis, kurios yra 1 000 metrų aukštyje; todėl šios sąlygos atitinka Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punkte reglamentuotas „įprast[as] <...> transporto priemonės veikimo ir eksploatavimo sąlyg[as]“. Dėl šios priežasties valdiklių, kurie įjungiami „įprastomis“ motorinių transporto priemonių veikimo ir eksploatavimo sąlygomis, negalima pateisinti varikliui apsaugoti skirta išimtimi, numatyta Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies antro sakinio a punkte. Tai ypač pasakytina apie veikimą ir eksploatavimą esant žemesnei nei 15 °C aplinkos temperatūrai. Įgyvendinimo reglamento Nr. 692/2008 3 straipsnio 9 dalyje nustatyta, per kiek laiko užvedus variklį šalto oro sąlygomis turi būti užtikrinamas visiškas veiksmingumas. Pagal šią normą, (orig. p. 9) užvedus šaltą variklį esant –7 °C temperatūrai, NOx papildomo apdorojimo įtaisas per [400] sekundžių turi įkaisti iki normaliai veikti pakankamos temperatūros. Jeigu patvirtinimo institucija negauna pakankamų įrodymų, kad šios sąlygos yra įvykdytos, ji neturi teisės išduoti tipo patvirtinimo. Tačiau iš šios pareigos pateikti įrodančią informaciją galima daryti atvirkštinę išvadą – kad reglamento leidėjas aiškiai nurodė, jog, be šios išimties, daugiau jokie temperatūrų intervalai nėra pateisinami. Esamas temperatūrų intervalas, visišką tinkamumą eksploatuoti atsižvelgiant į išmetamųjų teršalų kiekį užtikrinantis tik tarp 15 ir 33 °C ir tik žemiau nei 1 000 metrų virš jūros lygio esančiame aukštyje ir todėl Europoje, visų pirma Austrijoje, didžiąją metų dalį įprasto transporto priemonės eksploatavimo režimu normaliai nefunkcionuojantis, neatitinka Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 1 dalies reikalavimo ir yra draudžiamas valdiklis.

<...>

**Klagenfurtas, 2020 m. vasario 19 d.**

<...> (Pastabos)