

# Anonimizuota versija

Vertimas

C-685/19 – 1

**Byla C-685/19**

**Prašymas priimti prejudicinį sprendimą**

**Gavimo data:**

2019 m. rugsėjo 17 d.

**Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas:**

*Landgericht Frankenthal* (Vokietija)

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

2019 m. rugsėjo 2 d.

**Ieškovas:**

OK

**Atsakovė:**

*Daimler AG*

---

<...>

**Landgericht**

**Frankenthal** (Frankentalio apskrities teismas) (Pfalcas)

**Nutartis**

Byloje:

OK, <...> Liudvigshafenas prie Reino

– ieškovas –

<...>

prieš

Daimler AG, <...> Štutgartas

– atsakovė –

<...>

dėl žalos atlyginimo

<...> (nutartį priėmusio teismo sudėtis ir pavadinimas) 2019 m. rugsėjo 2 d. po 2019 m. rugsėjo 2 d. surengto posėdžio nutarė:

- I. <...> (procesiniai klausimai)
- II. Pagal SESV 267 straipsnį pateikti Europos Sąjungos Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:

Pirmasis klausimas:

Ar 2007 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 715/2007 dėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo (**orig. p. 2**) 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 antro sakinio a punktą reikia aiškinti ir taikyti taip, kad pripažinti valdiklių būtinumą, kaip tai suprantama pagal minėtąją normą, galima tik tuo atveju, kai net ir naudojant atitinkamo transporto priemonės modelio tipo patvirtinimo gavimo metu prieinamas naujausias technologijas nebuvo įmanoma užtikrinti variklio apsaugos nuo pažeidimo ar avarijos ir saugaus transporto priemonės naudojimo?

Antrasis klausimas tam atvejui, jeigu atsakymas į pirmąjį klausimą būtų teigiamas:

Ar leidžiama nukrypti nuo principinės pareigos naudoti tipo patvirtinimo metu prieinamas naujausias technologijas dėl kitų priežasčių, pavyzdžiui, kai nėra ilgalaikės patirties arba kai naujausios technologijos, palyginti su kitomis technologijomis, kainuoja neproporcingai daug ir šios išlaidos labai atsiliepia pardavimo kainai?

Antrasis klausimas tam atvejui, jeigu atsakymas į pirmąjį klausimą būtų neigiamas:

Ar, net ir naudojant iš principo nedraudžiamus technologinius komponentus, valdiklis, išmetamųjų dujų valymą įjungiantis tik tam tikrame temperatūrų diapazone (vok. vadinamasis „Thermofenster“), yra draudžiamas, jeigu atitinkami variklio reguliavimo parametrai nustatyti taip, kad

- a) dėl to, jog nustatytos tokios temperatūros ribos, kad didžiąją metų dalį dėl tikėtinos temperatūros

- b) dėl kitų parametru, pavyzdžiui, aktualaus transporto priemonės aukščio virš jūros lygmens, atitinkamuose Vokietijos arba Europos vidaus rinkos regionuose

išmetamųjų dujų valymas neaktyvuojamas arba atliekamas tik ribotai. (**orig. p. 3**)

### **Motyvai:**

Sprendimas grindžiamas SESV 267 straipsniu.

#### A. Pagrindinės bylos dalykas

Ginčas tarp šalių vyksta dėl teisių į kompensaciją įsigijus motorinę transporto priemonę. 2015 m. spalio 20 d. ieškovas už 46 220,00 EUR bruto iš atsakovės savo verslui įsigijo naudotą transporto priemonę *Mercedes Benz C 220 BlueTEC T-Modell*, kurios rida buvo 10 205 km ir kuri pirmą kartą buvo įregistruota 2015 m. liepos 24 d.; atsakovė nurodė, kad ši transporto priemonė atitinka dyzeliniams automobiliams taikomus „Euro 6“ taršos reikalavimus. Šalys nesutaria, ar transporto priemonė iš tiesų atitinka šį standartą. Atsakovė neįvykdė ieškovo prašymo taikyti restituciją, kuri šis atsiuntė jai per savo advokatą, nustatydamas terminą iki 2019 m. vasario 14 d.

*Kraftfahrtbundesamt* (Federalinė motorinių transporto priemonių tarnyba) iki šiol nėra oficialiai nurodžiusi atšaukti transporto priemonę, dėl kurios vyksta ginčas, ir to paties tipo transporto priemones.

Ieškovas reikalauja pirkimo-pardavimo sutarčiai taikyti restituciją delikto pagrindu ir pagal principą „vienas už vieną“ grąžinti jam už transporto priemonę sumokėtą sumą, o jis savo ruožtu atsakovei grąžins transporto priemonę ir perduos nuosavybės teisę į ją; ieškovas taip pat mano, kad transporto priemonėje įdiegta valdymo programa, be kita ko, priklausomai nuo temperatūros ribojanti išmetamųjų dujų valymą bei jo veiksmingumą, yra draudžiamas valdiklis, kaip tai suprantama pagal Reglamentą (EB) Nr. 715/2007.

#### B. Teisinis pagrindas

Ieškovas, remdamasis *Bürgerliches Gesetzbuch* (Civilinis kodeksas, toliau – BGB) 826 straipsniu ir 249 straipsnio 1 dalimi, reikalauja, kad pirkimo-pardavimo sutarčiai būtų taikoma restitucija delikto pagrindu.

BGB 826 straipsnyje nustatyta:

*Tas, kas, nusižengdamas gerai moralei, kitam asmeniui tyčia sukelia žalą, (orig. p. 4) privalo kitam asmeniui ją atlyginti.*

BGB 249 straipsnio 1 dalyje nustatyta:

*Tas, kas privalo atlyginti žalą, privalo atkurti tokią padėtį, kuri būtų, jeigu aplinkybė, įpareigojanti atlyginti žalą, nebūtų įvykusi.*

Suformuotoje *Bundesgerichtshof* (Federalinis Aukščiausiasis Teismas) jurisprudencijoje nustatyta, kad tai, jog buvo padaryta žala, kaip ji suprantama pagal BGB 826 straipsnį, pripažintina ne tik tuo atveju, kai dėl žalingų veiksmų suprastėjo ieškovo turtinė padėtis. Veikiau, taikant atsakomybę pagal BGB 826 straipsnį, pakankama žala yra tuomet, kai, vertinant objektyviai, paslauga ir atlygis yra lygiaverčiai, tačiau nukentėjusysis atsakomybę sukeliančiais veiksmais buvo paskatintas sudaryti sutartį, kurios šiaip nebūtų sudaręs <...> (nuoroda į nacionalinę jurisprudenciją) ir pagal kurią teikiama paslauga jam nėra visiškai tinkama <...> (nuoroda į nacionalinę jurisprudenciją).

Ar buvo padaryta turtinė žala, iš esmės vertinama remiantis vadinamąja skirtumo hipoteze, t. y. palyginus atsakomybę sukeliančio įvykio nulemtą turtinę padėtį ir tą turtinę padėtį, kuri būtų susiklosčiusi, jei nebūtų įvykę minėtojo įvykio <...> (nuoroda į nacionalinę jurisprudenciją).

Tam reikia palyginti ieškovo bendrą turtinę padėtį <...> (nuoroda į nacionalinę jurisprudenciją), susiklosčiusią po to, kai buvo sudaryta sutartis dėl nagrinėjamos transporto priemonės įsigijimo, ir jo turtinę padėtį, kuri būtų susiklosčiusi, jeigu ši sutartis nebūtų buvusi sudaryta. Žala bus atsiradusi tik tuo atveju, jeigu atlikus šį palyginimą gaunamas aritmetinis neigiamas skaičius, t. y. jeigu sutarties sudarymas ieškovui atnešė nuostolių.

Taip paprastai būna tuomet, kai įsigyta transporto priemonė yra neverta už ją sumokėtos kainos arba kai, nepaisant įsigyto objekto vertingumo, sutarties nauda nekompensuoja sutartyje nustatytų įpareigojimų ir kitų neigiamų pasekmių. Tiesa, atliekant šį palyginimą apskaitos punktai, atsižvelgiant į taikant atsakomybę siekiamą apsaugos tikslą ir žalos atlyginimo kompensacinę funkciją, turi būti nustatomi remiantis jų verte <...> (nuoroda į nacionalinę jurisprudenciją). <...> (**orig. p. 5**) <...> (paaiškinimai dėl skirtumo hipotezės teisinės kontrolės ir nuoroda į nacionalinę jurisprudenciją).

Tačiau turtinė žala gali pasireikšti vien tuo, kad ieškovas, nukentėjęs dėl to, kad kita pusė dėl savo kaltės neįvykdė pareigų, negali laisvai disponuoti konkrečiu turtu. Teisės į žalos atlyginimą tikslas yra kompensuoti nukentėjusiajam konkrečius nuostolius; todėl žalos sąvoka pagal metodiką yra susieta su subjektu <...> (nuoroda į nacionalinę jurisprudenciją).

Šiuo aspektu pakanka, kad dėl to, jog įsigijo šioje byloje nagrinėjamą transporto priemonę, ieškovui užkraunamas neplanuotas įpareigojimas tiek, kiek atsakovės paslauga, suteiktina pagal sutartį, nėra jam visiškai tinkama. Tokiomis aplinkybėmis, pripažįstant buvus padarytą turtinę žalą, kurią privaloma kompensuoti, objektyvus paslaugos ir atlygio vertingumas neturi reikšmės <...> (nuoroda į nacionalinę jurisprudenciją). Tačiau šis faktas gali būti patvirtintas tik tuo atveju, jeigu nepageidaujama sutartimi gauta paslauga traktuojama kaip žala

ne vien subjektyviai savavališku požiūriu, bet sudaryta sutartis, atsižvelgiant į jos sudarymo aplinkybes, ir įprastoje verslo praktikoje laikoma neprotinga, neatitinkančia konkrečių turtinių interesų, todėl nuostolinga <...> (nuoroda į nacionalinę jurisprudenciją).

Taip yra nagrinėjamu atveju, nes įprastoje verslo praktikoje neigiamai vertinama sutartis, sudaroma dėl motorinės transporto priemonės, kuri dėl su gamintoju susijusių priežasčių neatitinka to paties gamintojo transporto priemonei priskirto ir reklamuojamo išmetamųjų teršalų Euro standarto, įsigijimo.

### C. Teisingumo Teismo sprendimo reikalingumas

Sprendimas nagrinėjamoje byloje priklauso nuo Reglamento (EB) Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies antro sakinio a punkto išaiškinimo.

Prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiančios kolegijos manymu, ieškovo reikalavimas gali būti svarstomas tik tuo atveju, jeigu jo kritikuojamas valdiklis yra draudžiamas valdiklis, kaip tai suprantama pagal Reglamento (EB) Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies antro sakinio a punktą. **(orig. p. 6)**

Nagrinėjamu atveju (kitaip nei kitomis aplinkybėmis) kolegija negali nustatyti, ar valdiklis yra leistinas, remdamasi *Kraftfahrtbundesamt* ar kitos viešosios valdžios institucijos veiksmais, pavyzdžiui, atsakovės atžvilgiu priimtu įsigaliojusiu administraciniu aktu dėl nagrinėjamos variklio konfigūracijos. Bent jau šiuo metu tokių aktų dėl nagrinėjamos transporto priemonės modelio serijos nėra priimta.

Priklausomai nuo valdiklio pripažinimo leistinu arba draudžiamu, ieškinį reikės arba atmesti, arba patenkinti.

Jei sudarant sutartį valdiklis buvo leistinas, transporto priemonės pirkimo-pardavimo sutartis neužkrauna ieškovui neplanuoto įpareigojimo. Veikiau tokiu atveju ieškovas, kaip ir planavo sudarydamas pirkimo-pardavimo sutartį, bus įsigijęs teisės aktų reikalavimus atitinkančią transporto priemonę.

Jeigu variklio valdymas, kiek jis susijęs su išmetamųjų dujų valymu, neatitiko Reglamento (EB) Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies antro sakinio a punkto reikalavimų, sutarties sudarymo metu transporto priemonė neatitiko teisės aktų. Tai reikštų, kad ieškovas sudarė sutartį, kurios nebūtų sudaręs, jeigu būtų žinojęs visas aplinkybes, o sąlygos pirkimo-pardavimo sutarčiai taikyti restituciją delikto pagrindu būtų įvykdytos. Pagal *Bundesgerichtshof* jurisprudenciją <...> (nuoroda į nacionalinę jurisprudenciją) sudaryta sutartis tokiu atveju ir vertinant objektyviai būtų laikytina neprotinga, neatitinkančia konkrečių turtinių interesų, todėl bendrai nuostolinga. Įprastoje verslo praktikoje neigiamai vertinama sutartis, sudaroma dėl motorinės transporto priemonės, kuri dėl su gamintoju susijusių priežasčių neatitinka to paties gamintojo transporto priemonei priskirto ir reklamuojamo išmetamųjų teršalų Euro standarto, įsigijimo.

Be to, tokiomis aplinkybėmis gresia ir finansiniai nuostoliai dėl to, kad teks mokėti didesnę transporto priemonių mokesčių. Nacionalinis mokesčių administratorius, vadovaudamasis konstituciniu teisėto administravimo principu ir iš jo kylančiomis pasekmėmis, privalo nustatyti teisingą mokesčių po to, kai sužinojo apie taikytą neteisingą mokesčio bazę, pakeisdamas priimtus ir dar galimus keisti sprendimus dėl transporto priemonių mokesčio <...> (nuoroda į taikytiną nacionalinės teisės nuostatą). Todėl nei sutarties sudarymo metu, nei šiuo metu negalima atmesti galimybės, kad ieškovui bus pateikti papildomi reikalavimai remiantis „prastesniu“ taršos standartu, kurį (**orig. p. 7**) nagrinėjama transporto priemonė iš tiesų atitinka nuo jos išleidimo į laisvą apyvartą ir kuris, pavyzdžiui, yra pagrindas taikyti didesnę mokesčio tarifą <...> (nuoroda į taikytiną nacionalinės teisės nuostatą) ir (arba) galimas vėlesnes priemokas.

#### D. Paaiškinimai dėl prejudicinių klausimų

##### Dėl pirmojo prejudicinio klausimo:

Su aplinkos parametrais susietas išmetamųjų dujų valymo valdymas yra valdiklis, kaip jis suprantamas pagal Reglamento (EB) Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktą. Naudoti tokį valdiklį *per se* pagal Reglamento (EB) Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies pirmą sakinį yra draudžiama.

Reglamento (EB) Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies antro sakinio a punkte numatyta išimtis aiškiai susieta su įtaiso būtinumo sąlyga. Tačiau sąvoka „būtinasis“ reglamente nėra teisiškai apibrėžta. Reglamento 4 konstatuojamojoje dalyje suformuluotas tikslas – mažinti transporto priemonių išmetamųjų teršalų kieki. Šis ketinimas – skirtinga forma ir kryptimis – atsispindi reglamento 5, 6 ir 12 konstatuojamosiose dalyse.

Prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiančios kolegijos manymu, juos sumažinti geriausiai pavyktų naudojant naujausias technologijas – bent jau tas, kurios yra prieinamos pirmą kartą gaunant transporto priemonės serijos tipo patvirtinimą.

Tačiau iš reglamento 7 konstatuojamosios dalies matyti, kad nustatant standartus svarbu atsižvelgti ir į kitas aplinkybes. Aiškiai remiamasi padariniais rinkoms ir gamintojų konkurencingumui bei tiesioginėmis ir netiesioginėmis įmonių sąnaudomis. Iš to būtų galima daryti išvadą, kad į šias aplinkybes reikėtų atsižvelgti ir aiškinant teisinę būtinumo sąvoką, minimą Reglamento (EB) Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies antro sakinio a punkte.

Klausimas, ar ir prireikus kokia apimtimi arba kuriais aspektais, analizuojant sąvokos „būtinasis“ aiškinimo klausimą, reikia atsižvelgti į kitus veiksnius, yra klausimas dėl Europos teisės aiškinimo, kuris yra Teisingumo Teismo prerogatyva. (**orig. p. 8**)

Dėl antrojo prejudicinio klausimo:

Tuo atveju, jeigu Teisingumo Teismas pripažintų naujausių technologijų naudojimą reikšmingu traktuojant valdiklį kaip „būtiną“, kyla klausimas, ar, ir prireikus kokiomis sąlygomis gamintojai gali nuo šio reikalavimo nukrypti. Šis klausimas kyla visų pirma atsižvelgiant į reglamento 7 konstatuojamojoje dalyje nurodytus padarinius ir joje minimą sąnaudų ir naudos palyginimą.

Tuo atveju, jeigu į pirmąjį prejudicinį klausimą Teisingumo Teismas atsakytų neigiamai, kyla klausimas, koku mastu valdiklis gali riboti išmetamųjų dujų valymą tam, kad dar galėtų būti laikomas „būtinu“.

Jeigu išmetamųjų dujų valymas ribojamas priklausomai nuo (išorės) temperatūros, nustatyta mažiausia temperatūra gali liudyti, kad faktiškai išmetamųjų dujų valymas iš esmės neturi padarinių bent jau tuo atveju, kai nustatoma tokia temperatūra, kuri reikšmingą metų dalį yra nepasiekiamo. Pavyzdžiui, jeigu nustatoma 10°C temperatūra, žiemos mėnesiais ji Vokietijoje dažnai nepasiekiamo ar pasiekiamo tik kelias valandas per parą. Atvirkščiai, nustačius tokią aukščiausią temperatūrą, kuri vasarą paprastai pasiekiamo ar viršijama, tokiu laiku išmetamųjų dujų valymas bus labai ribotas. Tas pats pasakytina, kai išmetamųjų dujų valymas susiejamas su aktualia transporto priemonės padėtimi virš jūros lygio.

Tai reikštų, kad tam tikru (metų) laiku arba nuo ar iki tam tikro aukščio virš jūros lygio išmetamosios dujos būtų valomos tik ribotai arba visiškai nevalomos. Tai labai apribotų tikslus gerinti oro kokybę (žr. reglamento 5 ir 6 konstatuojamąsias dalis) ir mažinti išmetamų smulkiųjų dalelių ir ozoną ardančių medžiagų kiekį (žr. reglamento 4 konstatuojamąją dalį).

<...> (nutartį priėmusio teisėjo parašas ir pavardė)