

**Byla C-138/20**

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

**Gavimo data:**

2020 m. kovo 13 d.

**Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas:**

*Landgericht Stuttgart* (Vokietija)

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

2020 m. kovo 13 d.

**Ieškovas:**

O.

**Atsakovė:**

P.

---

**Pagrindinės bylos dalykas**

Valdiklių variklinėse transporto priemonėse priimtumas

**Prašymo priimti prejudicinį sprendimą dalykas ir teisinis pagrindas**

Sjungos 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 (filtru), NO<sub>x</sub> 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) [Nr. 715/2007] 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 išmetamųjų 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 užtikrinamas tik tarp 20 °C ir 30 °C, o temperatūrai nukrypus nuo šio intervalo dujų kiekis 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 atitinkamo transporto priemonės modelio tipo patvirtinimo metu?*

*Jei į ketvirtojo klausimo 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 tikėtinos 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 turi būti netaikoma, jei pažeidžiamos vadinamosios susidėvinčios dalys (pavyzdžiui, 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 saugomas ir tas transporto priemonės pirkėjo turtas, kuris 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. *Ar Direktyvos 2007/46/EB 18 straipsnio 1 dalį ir 26 straipsnio 1 dalį reikia aiškinti ir taikyti taip, kad gamintojas pažeidžia savo pareigą išduoti galiojantį atitikties liudijimą pagal Direktyvos 2007/46/EB 18 straipsnio 1 dalį, jei transporto priemonėje yra įmontavęs draudžiamą valdiklį, kaip tai suprantama pagal Reglamento (EB) Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalį, o pateikus tokią transporto priemonę į rinką pažeidžiamas draudimas prekiauti neturint galiojančio atitikties liudijimo pagal Direktyvos 2007/46/EB 26 straipsnio 1 dalį?*
- 6-4. *Ar toks supratimas, kad Reglamento (EB) Nr. 715/2007 I priede nustatytomis ribinėmis vertėmis arba atitikties liudijimu, kaip apibrėžta Direktyvos 2007/46/EB 18 straipsnio 1 dalyje, siejamoje su Reglamentu (EB) Nr. 385/2009, sukuriama pirkėjus ginančios teisės uždraudžiant gamintojui išskaityti kompensaciją už naudojimąsi atkuriant teisingą padėtį transporto priemonės pirkimo atveju dėl reglamente nustatytą kokybę grindžiančių ribinių verčių arba teisės registruoti pažeidimų, atitinka Reglamentu (EB) Nr. 715/2007 ir Direktyva 2007/46/EB siekiamus tikslus?*

### **Nurodomos Sąjungos teisės nuostatos**

2007 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (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)

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 išmetamųjų teršalų kiekį iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių ([E]uro 5 ir [E]uro 6) ir dėl transporto priemonių remonto ir priežiūros informacijos prieigos (OL L 199, 2008, p. 1; klaidų ištaisymas OL L 336, 2010, p. 68)

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)

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)

### **Nurodomos nacionalinės teisės nuostatos**

*Bürgerliches Gesetzbuch* (Civilinis kodeksas, toliau – BGB) 823 ir 826 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) (toliau – EG-FGV) 6 ir 27 straipsniai

### **Faktinių aplinkybių ir proceso santrauka**

- 1 2012 m. gegužės 30 d. ieškovas įsigijo iš atsakovės, Vokietijos transporto priemonių gamintojos, naują transporto priemonę „Porsche Cayenne Diesel Tiptronic“ už 71 156,66 EUR bruto pirkimo kainą. Atsakovė nurodė, kad ši transporto priemonė atitinka dyzelinių transporto priemonių priskyrimo „Euro 5“ išmetamųjų teršalų kiekio standartui reikalavimus. Šalys nesutaria, ar taip yra iš tiesų.
- 2 Dabar ieškovas mano, kad transporto priemonėje esanti valdymo programinė įranga, kuri priklausomai nuo temperatūros daro poveikį išmetamųjų dujų valymui, yra draudžiamas valdiklis, kaip tai suprantama pagal Reglamentą Nr. 715/2007. Dėl šios priežasties jis pareikalavo iš atsakovės atkurti iki pirkimo-pardavimo sutarties sudarymo buvusią teisinę padėtį ir nustatė terminą – 2019 m. vasario 14 d., tačiau atsakovė atsisakė tai padaryti.
- 3 Neginčijama, kad atsakovė naudoja vadinamąją vidinę variklio išmetamųjų dujų recirkuliaciją. Siekiant sumažinti išmetamųjų azoto oksidų kiekį variklio degimo kameroje, dalis išmetamųjų dujų gražinama į variklio išsiurbimo sistemą ir vėl įtraukiama į degimo procesą. Vis dėlto visas išmetamųjų dujų recirkuliacijos poveikis pasireiškia tik temperatūros intervale nuo 20 °C iki 30 °C (vadinamasis terminis intervalas). Esant vėsesnei lauko temperatūrai recirkuliacija sumažinama arba visiškai išjunginama.
- 4 Vokietijos *Kraftfahrt-Bundesamt* (Federalinė motorinių transporto priemonių tarnyba) iki šiol nėra nurodžiusi atšaukti transporto priemonę, dėl kurios vyksta ginčas, ir to paties tipo transporto priemones.

### Svarbiausi pagrindinės bylos šalių argumentai

- 5 Ieškovas mano, kad terminio intervalo naudojimas iš esmės yra nepriimtinas. Atsakovė naudoja su Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies pirmu sakiniu nesuderinamą programinę įrangą, kuri priklausomai nuo aplinkos temperatūros reguliuoja variklio vidaus išmetamųjų dujų recirkuliaciją ir jos veiksmingumą. Taip pakeičiami išmetamųjų teršalų kontrolės sistemos sudedamosios dalies veikimo parametrai, kaip tai suprantama pagal šio reglamento 3 straipsnio 10 punktą, todėl esant įprastoms ir pagrįstai numatytinoms transporto priemonės veikimo ir eksploatavimo sąlygoms sumažinamas išmetamųjų teršalų kontrolės sistemos veiksmingumas.
- 6 Reglamento Nr. 715/2007 I priede nustatytų išmetamųjų teršalų ribinių verčių turi būti laikomasi ne tik taikant naująjį Europos važiavimo ciklą (NEVC), bet ir įprastomis eksploatavimo, t. y. kasdienio naudojimo, sąlygomis.
- 7 Atsakovė neginčija, kad naudoja valdiklį, tačiau mano, jog jis yra leidžiamas pagal Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies antrą sakinį. Pagal šią nuostatą gamintojas gali imtis priemonių, kad būtų išvengta bet kokio sudedamųjų dalių pažeidimo. Nagrinėjamu atveju būtina sumažinti išmetamųjų dujų recirkuliaciją atsižvelgiant į aplinkos temperatūrą, nes tai vienintelis būdas užkirsti kelią kondensato nusėdimui ant dyzelinio variklio.
- 8 Be to, transporto priemonės išmetamųjų teršalų susidarymas kasdienio naudojimo sąlygomis nesvarbus. „Euro“ standartuose nustatytos išmetamųjų teršalų ribinės vertės yra susietos su išsamiais standartizuotomis bandymų sąlygomis, todėl svarbu atsižvelgti tik į išmetamųjų teršalų susidarymą šiomis sąlygomis.

### Prašymo priimti prejudicinį sprendimą motyvų santrauka

- 9 Tiesa, ieškovas nebegali reikšti reikalavimų pagal pirkimo-pardavimo sutartį, bet galbūt turi teisę į reikalavimus, kylančius iš „neteisėto veiksmo“, t. y., viena vertus, pagal BGB 823 straipsnio 2 dalį, siejamą su Reglamentu Nr. 715/2007 ir (arba) su EG-FGV 6 straipsnio 1 dalimi ir 27 straipsnio 1 dalimi, kita vertus, pagal BGB 826 straipsnį.
- 10 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiantis teismas linkęs manyti, kad tokių teisių esama. Viena vertus, pagal BGB 823 straipsnio 2 dalį turi būti pažeistas „įstatymas, kurio paskirtis – ginti kitą asmenį“. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiančio teismo nuomone, Reglamentas Nr. 715/2007 yra toks apsaugos teisės aktas. Kita vertus, tai galėtų būti „tyčinė, prieštaraujant moralės normoms padaryta žala“, kaip tai suprantama pagal BGB 826 straipsnį. Vis dėlto, siekiant priimti galutinį sprendimą šiuo klausimu, reikia nustatyti, ar atsakovė iš tikrųjų naudoja pagal Reglamentą Nr. 715/2007 draudžiamą valdiklį. Jei taip, pagal Direktyvos 2007/46 18 straipsnį reikalaujamas atitikties liudijimas būtų negaliojantis, taigi, taip pat būtų pažeistas EG-FGV, kuriuo į Vokietijos teisę perkeliama ši direktyva.

- 11 Atsižvelgiant į skirtingą aiškinimą Vokietijos jurisprudencijoje dėl „dyzelino skandalo“ esama abejonių dėl Reglamento Nr. 715/2007 ir Direktyvos 2007/46 aiškinimo. Šias abejones galima išsklaidyti tik Teisingumo Teismo sprendimu.
- 12 Teisingumo Teismui pateikti klausimai suskirstyti į šešias grupes.

### ***1. Sąvoka „valdiklis“***

- 13 Dėl Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punkto formuluotės prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiančiam teismui kyla klausimas, ar sąvoka „sudedamoji konstrukcijos dalis“ apima tik mechaninius elementus fizinės struktūros prasme (pirmojo klausimo pirma dalis).
- 14 Tuo atveju, jei sąvoką „sudedamoji konstrukcijos dalis“ reikėtų aiškinti taip siaurai, sąvokos apibrėžtis neapimtų variklio elektroninio valdymo ir jo programinės įrangos. Sisteminis šios apibrėžties kontekstas, kuriame išvardijama daug keleivinių automobilių varymo sistemos parametrų, kurie šiuo metu daugiausia valdomi – bent jau taip pat – elektroniniu būdu, aiškiai prieštarauja tokiam apsiribojimui mechanine ir fizine struktūra. Iš versijos anglų kalba, kurioje prieš išvardijant parametrus kalbama apie „any element of design which senses <...>“, tampa aišku, kad sąvokos apibrėžtis apima ir programinės įrangos struktūrą.
- 15 Taip pat reikia išsiaiškinti, ar sąvokos „valdiklis“ apibrėžtyje vartojama sąvoka „išmetamų teršalų kontrolės sistema“ apima ir išmetamųjų teršalų ribojimo strategijas jų susidarymo vietoje, t. y. variklio degimo kameroje, recirkuliuojant išmetamąsias dujas, ar tik už variklio ribų esančią išmetamųjų dujų valymo sistemą dyzelino kietųjų dalelių filtrų ir azoto oksido redukavimo katalizatorių pavidalu (pirmojo klausimo antra dalis). Reglamente Nr. 715/2007 ši sąvoka neapibrėžta.
- 16 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiančio teismo nuomone, nereikėtų skirti variklio vidaus ir išorinių priemonių, nes visi Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punkte išvardyti parametrai apima techninius procesus, darančius poveikį išmetamųjų teršalų susidarymui ir mažinimui, įskaitant aiškiai vidinį variklio veiksnį – „variklio sukimosi dažnį“.
- 17 Taip pat nematyti jokio konkretaus pagrindo išimti teisiškai neapibrėžtą sąvoką „išmetamų teršalų kontrolės sistema“ iš sąvokos „valdiklis“ apibrėžties konteksto. Pirmojo klausimo trečia dalimi prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiantis teismas siekia išsiaiškinti, ar, atsižvelgiant į Reglamento Nr. 715/2007 tikslus, variklio vidaus ir išorės atskyrimas yra priimtinas, ar ne.

### ***2. Sąvoka „įprastai naudojama“***

- 18 Antrojo klausimo pirma, antra, trečia ir ketvirta dalimis prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiantis teismas siekia išsiaiškinti, ar Reglamento

Nr. 715/2007 I priede nustatytos ribinės vertės taikomos tik „naujojo Europos važiavimo ciklo“ (NEVC) bandymų, ar ir kasdienio vairavimo sąlygomis, „įprastai naudojant“, kaip tai suprantama pagal šio reglamento 5 straipsnio 1 dalį. Taip pat reikėtų išsiaiškinti, ar sąvoka „įprastai naudojama“ apima *visas* realias kasdienio vairavimo sąlygas, ar tik tas, kuriomis išlaikomi miesto ir užmiesčio NEVC greičio parametrai.

- 19 Reglamente Nr. 715/2007 neapibrėžta, ką reiškia „įprastai naudojama“.
- 20 Pažodinis aiškinimas, taip pat pagal kitas kalbines versijas, leidžia manyti, kad ši sąvoka apima ne tik laboratorines sąlygas, bet ir realias, t. y. konkrečias, kelių eismo sąlygas.
- 21 Tokį aiškinimą patvirtina Reglamento Nr. 715/2007 12 konstatuojamoji dalis, kurioje nurodyta, jog „ir toliau turėtų būti dedamos pastangos <...> siekiant užtikrinti, kad tos ribinės vertės būtų siejamos su realiomis naudojamų transporto priemonių eksploatacinėmis savybėmis“.
- 22 Iš pirmo žvilgsnio atrodo, jog remiantis Reglamento Nr. 692/2008 3 straipsnio 6 dalimi, kurioje nustatyta gamintojo pareiga užtikrinti, kad išmetamųjų teršalų kiekio „bandymo, atlikto šiame reglamente nurodytomis sąlygomis“, rezultatai neviršytų taikomos ribinės vertės, reikėtų daryti kitokią išvadą. Vis dėlto Reglamento Nr. 715/2007 3 konstatuojamojoje dalyje pabrėžta, kad šis reglamentas nustato „pagrindines nuostatas dėl transporto priemonių išmetamųjų teršalų,“ o „techniniai reikalavimai bus nustatyti įgyvendinimo priemonėmis“. Iš to matyti, kad Reglamentu Nr. 692/2008 nekeičiamos Reglamentu Nr. 715/2007 gamintojui nustatytos pareigos, o tik siekiama, kad jos būtų įvykdytos. Taigi, Reglamento Nr. 715/2007 I priede nustatytų ribinių verčių turi būti laikomasi ne tik bandymo procedūrų sąlygomis, bet ir esant bet kuriai temperatūrai.
- 23 Vis dėlto, siekiant užtikrinti standartizuotų matavimų ant važiuklės dinamometro ir kasdienio naudojimo sąlygomis rezultatų pusiausvyrą, prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiančio teismo nuomone, reikia atsižvelgti į NEVC lemiančius parametrus, nepaisant vyraujančios aplinkos temperatūros ir vairavimo trukmės. NEVC sudaro miesto atkarpa, kuri yra kartojama keturis kartus, ir užmiesčio atkarpa. Vairavimo mieste atkarpos pradžioje paleidžiamas šaltas variklis (20–30 °C). Ši atkarpa pasižymi nedideliu važiavimo greičiu, todėl variklio apkrova yra maža, išmetamųjų dujų temperatūra – žema. Užmiesčio atkarpa, kurioje didžiausias greitis yra 120 km/val., išreiškia greitesnį ir dinamiškesnį važiavimo režimą. Vidutinis greitis važiuojant visą 11,03 km NEVC yra 33,6 km/val.

### ***3. Nuo temperatūros priklausančios išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo strategijos priimtinumai***

- 24 Nei Reglamente Nr. 715/2007, nei Reglamente Nr. 692/2008 nėra konkrečių išmetamųjų dujų valymo sistemos veikimo techninių reikalavimų. Vis dėlto pagal



Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies pirmą sakinį draudžiami valdikliai, mažinantys išmetamųjų teršalų kontrolės sistemų veiksmingumą. Atsižvelgiant į tai, kyla klausimas, ar leidžiama taikyti nuo temperatūros priklausančią išmetamųjų teršalų kontrolės strategiją „terminio intervalo“ pavidalu, ir ar draudimas naudoti valdiklį apskritai apima šią strategiją. Tai yra trečiojo klausimo pirmos dalies dalykas.

- 25 Šiuo klausimu vertinga peržiūrėti nuostatą, kuri yra Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punkto pirmakė. Direktyvos 70/220/EEB I priedo, iš dalies pakeisto Direktyva 98/69/EB, 2.16 skirsnyje pateikiama iš esmės tapati valdiklio apibrėžtis. Direktyvos 70/220, iš dalies pakeistos Direktyva 98/69/EB, VII priedo 6.1.1 skirsnyje pateikiama nuoroda į tai, kaip Sąjungos teisės aktų leidėjas 1998 metais suprato „neracionalią išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo strategiją“: pagal šią nuostatą kiekviena netradicinė išmetamųjų teršalų kiekio kontrolės strategija, kurią taikant sumažėja išmetamųjų teršalų kiekio kontrolės sistemos veiksmingumas, kai transporto priemonė normaliomis sąlygomis eksploatuojama esant žemai temperatūrai, ir kuriai netaikomi standartiniai bandymai išmetamųjų teršalų kiekiui nustatyti, gali būti laikoma valdikliu. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiantis teismas laikosi preliminarios nuomonės, jog iš šio bendro konteksto matyti, kad ir temperatūra valdomos išmetamųjų teršalų kiekio strategijos jau gerokai prieš priimant Reglamentą Nr. 715/2007 iš esmės buvo nepriimtinos.
- 26 Tuo atveju, jei Teisingumo Teismas nuspręstų, kad nuo temperatūros priklausoma išmetamųjų dujų recirkuliacija iš esmės yra leidžiama, papildomai kyla klausimas pagal trečiojo klausimo antrą dalį. Šia dalimi prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiantis teismas siekia išsiaiškinti, ar leidžiama naudoti valdiklį, kuris dėl priežasčių, susijusių su variklio apsauga, nuolat veikia, kai temperatūra neatitinka 20–30 °C intervalo.
- 27 Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies antro sakinio a–c punktuose nustatytos trys draudimo naudoti valdiklius išimčių kategorijos. Pagal a punktą išimties tvarka leidžiama naudoti valdiklius, jei „įtaiso būtinumas pateisinamas dėl variklio apsaugos nuo pažeidimo ar avarijos ir jis būtinas saugiam transporto priemonės naudojimui“. Be to, b punkte leidžiama naudoti valdiklį, jei „įtaisas veikia tik variklio užvedimo momentu“. Galiausiai pagal c punktą naudoti valdiklius leidžiama, jei „reikalavimai iš esmės įtraukti į degalų garavimo išlakų ir pro išmetamąjį vamzdį išmetamųjų[] teršalų tikrinimo procedūrą“.
- 28 Kitaip, nei mano atsakovė, iš šių nuostatų, nustatančių išimtį, visų pirma Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies antro sakinio b ir c punktų, galima daryti išvadą, kad valdiklio naudojimas susijęs su siaurai apibrėžtais laiko tarpais: viena vertus, su variklio užvedimu, kita vertus, su bandymų ciklo sąlygomis.
- 29 Remiantis kitais susijusiais Sąjungos teisės aktais negalima nuosekliai motyvuoti tokio a punkte nustatytos alternatyvos aiškinimo, kad draudimo remiantis variklio ir sudedamųjų dalių apsaugos aspektu gali būti nesilaikoma neribotą laiką. Be to,

nurodytos išimties taikymo sąlygos laiko atžvilgiu ribojamos Reglamento Nr. 692/2008 3 straipsnio 9 dalyje nustatyta pareiga pateikti įrodymus apie teršalų kiekius, išmetamus esant žemai aplinkos temperatūrai. Dėl šios priežasties negali teisėtai egzistuoti nustatytų ribų neatitinkantis terminis intervalas. Pagal Reglamentą Nr. 692/2008 gamintojai privalo užtikrinti, kad NO<sub>x</sub> papildomo apdorojimo įtaisais įkaistų iki pakankamos temperatūros, kad, užvedus variklį esant –7°C temperatūrai, veiksmingai, t. y. neviršydamas ribinio teršalo kiekio, veiktų 400 sekundžių.

- 30 *A contrario*, tai reiškia, jog teisės aktų leidėjas aiškiai daro prielaidą, kad išmetamųjų teršalų kiekis bus veiksmingai mažinamas ir esant žemai lauko temperatūrai. Aiškinant kitaip liktų nepasiektas teisėkūros tikslas sumažinti absoliutų išmetamųjų teršalų kiekį ir oro taršą. Šis tikslas įtvirtintas Reglamento Nr. 715/2007 1 konstatuojamojoje dalyje ir 4–7 konstatuojamosiose dalyse.
- 31 Šiuo klausimu reikia pažymėti, kad vidutinė mėnesio temperatūra ieškovo gyvenamojoje vietovėje visus metus yra žemesnė nei 20 °C, todėl išmetamųjų dujų recirkuliacija, taigi, ir poveikis išmetamųjų teršalų kontrolės sistemai, yra veikiau norma, o ne išimtis eksploatuojant nagrinėjamą transporto priemonę.

**4. Būtinumo, kaip jis apibrėžtas Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies antro sakinio a punkte, pagrindas**

- 32 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiančiam teismui kyla klausimas, ar būtinumo pagal Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies antrą sakinį pagrindas turi būti nustatomas atskiru konkrečiu atveju, ar abstrakčiai, kaip norma, ir koks esamas techninis standartas taikytinas nurodytu atveju. Tai yra ketvirtojo klausimo pirmos dalies dalykas.
- 33 Tam, kad būtų patvirtintas būtinumas atskiru konkrečiu atveju, galėtų pakakti, kad stebint variklį griežtai techniniu požiūriu atskiru konkrečiu atveju, kai transporto priemonė yra eksploatuojama, susiklostytų situacija, kurioje tokiu atveju atsirastų būtinumas panaudoti valdiklį. Priklausomai nuo transporto priemonės modelio ir variklio konfigūracijos, transporto priemonės gamintojas atskiru konkrečiu atveju galėtų remtis išimtimi. Atsižvelgiant į atitinkamo variklio techninės pažangos lygį senesnis variklis galėtų daug anksčiau atitikti išimties taikymo sąlygas nei, pavyzdžiui, našesnis variklis.
- 34 Remiantis abstrakčiu, norminiu būtinumu, atvirkščiai, nepakaktų vien aplinkybės, kad konkrečiu atveju susidaro techninės situacijos, kai valdiklis yra būtinas variklio apsaugai ar saugiam veikimui užtikrinti; atsižvelgiant į priežastis, dėl kurių susiklosto tokia techninė situacija, taip pat būtina, kad jos neišvengiamai egzistuotų, t. y. paprastai būtų neišvengiamos.
- 35 Šį kriterijų patvirtina ir *effet utile* principas, ir Reglamento Nr. 715/2007 1 ir 5 konstatuojamosios dalys. Šio reglamento tikslas – užtikrinti aukštą aplinkos

apsaugos lygį. Siekiant šio tikslo, būtinos nuolatinės pastangos mažinti iš transporto priemonių išmetamų teršalų kiekį.

- 36 Tuo atveju, jeigu į ketvirtojo klausimo pirmą dalį Teisingumo Teismas atsakytų neigiamai, kyla klausimas, koku mastu valdiklis gali riboti išmetamųjų dujų valymą, kad dar galėtų būti laikomas „būtinu“.
- 37 Tuo atveju, jeigu poveikis išmetamųjų dujų valymui gali būti siejamas su temperatūra, Teisingumo Teismas turi išsamiau išaiškinti sąvoką „būtinumas“, visų pirma atsižvelgdamas į Vokietijoje ir Europoje vyraujančią temperatūrą (ketvirtojo klausimo antra dalis).

### **5. Sąvoka „pažeidimas“**

- 38 Sąvoka „pažeidimas“, kaip ji suprantama pagal Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies antrą sakinį, šiame reglamente nėra išsamiau apibrėžta. Šiomis aplinkybėmis kyla klausimas, ar valdiklio naudojimas gali būti pateisinamas variklio apsauga visais atvejais, kai transporto priemonės gamintojas įtikinamai įrodo, kad nenaudojant tokio įtaiso gali būti padaryta žala varikliui, net jei ji būtų labai nedidelė. Taip pat neaišku, ar sąvoka „pažeidimas“ taikoma ir susidėvinčioms dalims, pavyzdžiui, išmetamųjų dujų recirkuliacijos vožtuvui.
- 39 Reglamento Nr. 715/2007 palyginimas su kitomis kalbinėmis versijomis prieštarauja tokiam aiškinimui. Pavyzdžiui, versijoje prancūzų kalba vartojama sąvoka „dégâts“. Pagal *Larousse* žodyną ji suprantama taip: „désordre profond, dommage important causé par quelqu'un ou par quelque chose“. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiančio teismo nuomone, iš to galima daryti išvadą, kad automobilių gamintojas, siekdamas pateisinti terminio intervalo naudojimą, negali remtis sudedamųjų dalių apsauga vien dėl kondensato susidarymo rizikos. Šiomis aplinkybėmis kyla klausimas, ar kondensato susidarymo rizika negali būti mažinama ir kitomis priemonėmis, pavyzdžiui, susijusiomis su transporto priemonės medžiaga ir konstrukcija.

### **6. Sąjungos teisės pažeidimų teisiniai padariniai ir sankcijos**

- 40 Atsižvelgiant į BGB 823 straipsnio 2 dalyje nustatytą sąlygą, kad turi būti pažeistas „įstatymas, kurio paskirtis – ginti kitą asmenį“, pirmiausia kyla klausimas, ar Reglamentu Nr. 715/2007 siekiama apginti šio reglamento reikalavimų neatitinkančios transporto priemonės pirkėjo turtą (šeštojo klausimo pirma dalis). Prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiantis teismas linkęs į šį klausimą atsakyti teigiamai.
- 41 Net jei šiuo reglamentu nėra tiesiogiai ginamas transporto priemonės pirkėjo turtas, prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiantis teismas, remdamasis 2002 m. rugsėjo 17 d. Teisingumo Teismo sprendimu *Muñoz ir Superior Fruticola* (C-253/00, EU:C:2002:497, 29–31 punktai) ir 2008 m. liepos 25 d. Sprendimu *Janecek* (C-237/07, EU:C:2008:447, 42 punktas), daro išvadą, kad

Vokietijos jurisprudencijoje suformuoti aukšti reikalavimai BGB 823 straipsnio 2 dalyje nustatytą teisę lemiančiam privačių asmenų gynimo pobūdžiui turi būti sumažinti iki Teisingumo Teismo apibrėžto „konkrečios sąsajos“ kriterijaus.

- 42 Valstybės narės atsižvelgia į Sąjungos teisės reikalavimų *effet utile* tik tuo atveju, jei jos įgyvendina sankcijų mechanizmą, kurio veiksmingumas nepriklauso nuo aplinkybės, ar valdžios institucija, šiuo atveju – Vokietijos *Kraftfahrt-Bundesamt*, reaguoja į teisės normų aktų pažeidimus, ir kurį rinkos dalyviai, šiuo atveju – transporto priemonių pirkėjai, gali patys inicijuoti pareikšdami ieškinį civiliniuose teismuose (žr. šeštojo klausimo antrą dalį).
- 43 Dėl Direktyvos 2007/46, kaip ginančios privatų asmenį, pobūdžio prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiantis teismas, remdamasis 1986 m. vasario 26 d. Teisingumo Teismo sprendimu *Marshall* (152/84, EU:C:1986:84, 24 punktą) ir 1994 m. liepos 14 d. Sprendimu *Faccini Dori* (C-91/92, EU:C:1994:292, 24 ir paskesni punktai), mano, kad iš Direktyvos 2007/46 negali būti tiesiogiai kildinamos transporto priemonių pirkėjų teisės.
- 44 Šeštojo klausimo trečia dalimi prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiantis teismas siekia išsiaiškinti, ar atitikties liudijimas vis dėlto turėtų būti pripažintas ginančiu privatų asmenį. Apie tokį asmens gynimą būtų galima spręsti iš atitikties liudijimo funkcinio aprašymo Direktyvos 2007/46, iš dalies pakeistos Reglamentu Nr. 385/2009, IX priede. Priede visų pirma nurodyta: „Atitikties liudijimas – transporto priemonės gamintojo pareiškimas pirkėjui, siekiant jį patikinti, kad įsigyta transporto priemonė atitinka teisės aktus, galiojusius Europos Sąjungoje tuo metu, kai ji buvo pagaminta.“ Nacionalinių institucijų užduotis sudaryti sąlygas sklandžiam tipo patvirtinimo išdavimui paminėta tik antroje pastraipoje.
- 45 Be to, Direktyvos 2007/46 nuostatomis dėl transporto priemonių patvirtinimo siekiama užtikrinti aukštą saugumo ir aplinkos apsaugos lygį. Siekiant užtikrinti *effet utile*, galėtų būti reikalaujama suinteresuotiesiems asmenims dėl šių nuostatų pažeidimo priskirti savarankišką sankcijų mechanizmą pagal privatinę teisę.
- 46 Šeštojo klausimo paskutinėje, ketvirtoje, dalyje teikiamas esminis pagrindinės bylos klausimas, t. y. kokių mastu Reglamento Nr. 715/2007 sankcijos poveikis arba Direktyva 2007/46 siekiamas tikslas yra nesuderinamas su kompensacijos už naudojimąsi transporto priemone tam tikrą laiką įskaitymu į pirkėjo remiantis nacionaline teise pareikštą reikalavimą atlyginti žalą.
- 47 Remiantis Reglamento Nr. 715/2007 13 straipsnio 1 dalies antru sakiniu, sankcijos turi būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios. Teisingumo Teismas savo principiniame 1989 m. rugsėjo 21 d. Sprendime *Komisija / Graikija* (68/88, EU:C:1989:339, 24 punktą) paliko valstybėms narėms galimybę pasirinkti sankcijų priemones.
- 48 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiančio teismo supratimu, pagal veiksmingumo principą reikalaujama, kad tiesiogiai taikoma Sąjungos teisė ir nacionalinė įgyvendinimo teisė galėtų būti įgyvendinamos pagal privatinę teisę.

Teisingumo Teismas 2002 m. rugsėjo 17 d. Sprendime *Muñoz ir Superior Fruiticola* (C-253/00, EU:C:2002:497, 30 punktas) pažymėjo, kad „visiškas kokybės standartų reguliavimo veiksmingumas reiškia, jog jų laikymasis gali būti užtikrinamas civilinio proceso tvarka“.

- 49 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiančio teismo nuomone, išmetamųjų teršalų ribinės vertės yra vertė kuriantys aplinkos veiksniai. Daugelis transporto priemonių pirkėjų yra pasirengę investuoti daugiau kapitalo į produktą, kad prisidėtų prie aplinkos apsaugos. Taigi, aplinkosaugos kriterijus yra objektyvus kokybės kriterijus, kuris taip pat turi įtakos teisiniam suinteresuotųjų asmenų ratui.
- 50 Reikalavimų atlyginti žalą įgyvendinimas yra tik formalus ir *de facto* bevertis, jei dėl ilgėjančios proceso trukmės iš transporto priemonių pirkėjų būtų leidžiama išskaityti kompensaciją už naudojimąsi. Tuo atveju, kai tyčia pažeidžiami vertė kuriantys veiksniai, šiuo atveju – išmetamųjų teršalų ribinės vertės, išskaičius kompensaciją už naudojimąsi kiltų grėsmė, kad atsakomybę reglamentuojanti teisė praras prevencinę kontrolės funkciją.
- 51 Pagal Direktyvos 2007/46 46 straipsnio 2 dalį sankcijos taip pat turi būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios.
- 52 Transporto priemonėse sumontavus draudžiamą valdiklį ne tik prarandamas tipo patvirtinimas, tai taip pat reiškia, kad šios transporto priemonės neturi galiojančio atitikties liudijimo. Vis dėlto transporto priemonę leidžiama parduoti tik su galiojančiu atitikties liudijimu.
- 53 Nagrinėjant klausimą, ar iš galiojančio atitikties liudijimo neturinčios transporto priemonės pirkėjo, kuris reikalauja iš gamintojo atlyginti žalą, gali būti išskaitoma kompensacija už naudojimąsi, reikia atsižvelgti į Direktyvoje 1999/44 įtvirtintą apibendrinamąjį kompensacijos už naudojimą principą. Teisingumo Teismas 2008 m. balandžio 17 d. Sprendime *Quelle* (C-404/06, EU:C:2008:231) nusprendė, kad šios direktyvos 3 straipsnis draudžia nacionalinės teisės aktus, leidžiančius pardavėjui, kuris pardavė sutarties neatitinkančią vartojimo prekę, reikalauti iš vartotojo kompensacijos už sutarties neatitinkančios prekės naudojimą iki jos pakeitimo nauja.
- 54 Tiesa, vadovautis šiuo požiūriu nagrinėjamoje byloje neleidžia argumentas, kad Direktyvoje 2007/46 nėra jokios konkrečios nuostatos dėl pasekmių, kaip antai Direktyvos 1999/44 3 straipsnio 3 dalis, kurioje nurodoma nemokamai įvykdyti prievolę *a posteriori*. Vis dėlto atgrasančių sankcijų tikslais reikalaujama, kad nacionalinėje teisėje būtų pripažinta atsakomybė, kurios veiksmingumo negali neigiamai paveikti reikalavimo atlyginti žalą tapimas „beverčiu“ dėl proceso trukmės ir sąmoningo gamintojo pareigos įvykdymo vilkinimo, atsižvelgus į kompensaciją už panaudą.