

Byla C-592/23

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

Gavimo data:

2023 m. rugsėjo 26 d.

Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas:

Oberster Gerichtshof (Austrija)

Nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą priėmimo data:

2023 m. rugsėjo 6 d.

Ieškovai:

LK

AK

Atsakovė:

Volkswagen AG

Pagrindinės bylos dalykas

20 532 EUR su palūkanomis ir išlaidomis sumokėjimas mainais grąžinant transporto priemonę dėl to, kad joje įrengtas neleidžiamas valdiklis, arba žalos atlyginimas

Prašymo priimti prejudicinį sprendimą dalykas ir teisinis pagrindas

Sąjungos teisės ir JT EEK taisyklės Nr. 83 išaiškinimas, SESV 267 straipsnis

Prejudiciniai klausimai

1. Ar Įgyvendinimo reglamento (EB) Nr. 692/2008 2 straipsnio 6 punktas ir III priedo 3.13.4 punktas (siejami su Reglamentu (EB) Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktu) turi būti aiškinami taip, kad taršos kontrolės įtaisas (valdymo programa, skirta katalizatoriui per transporto priemonės parengimo ciklą

atsinaujinti), kuris laikomas nuolat atsinaujinančia sistema dėl to, kad atsinaujinimas (valymo procesas) įvyksta bent vieną kartą per I tipo bandymą po to, kai jis jau buvo įvykęs bent vieną kartą per transporto priemonės parengimo ciklą (*precon* arba transporto priemonės parengimas bandymui), yra valdiklis, kaip tai suprantama pagal Reglamento (EB) Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktą?

2. a) Ar Reglamento (EB) Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies c punktas (siejamas su Reglamento (EB) Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktu ir Įgyvendinimo reglamento (EB) Nr. 692/2008 2 straipsnio 6 punktu ir III priedo 3.13.4 punktu) turi būti aiškinamas taip, kad (tam tikrais atvejais) toks valdiklis leidžiamas, nes iš esmės laikomasi lemiamą reikšmę turinčios išmetamųjų teršalų kiekio bandymo procedūros sąlygų?

b) Ar Reglamento (EB) Nr. 715/2007 5 straipsnio 1 dalis (siejama su Reglamento (EB) Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktu ir Įgyvendinimo reglamento (EB) Nr. 692/2008 2 straipsnio 6 punktu ir III priedo 3.13.4 punktu) turi būti aiškinama taip, kad (tam tikrais atvejais) toks valdiklis leidžiamas, kai jo veikimas, užfiksuotas per bandymo procedūrą (registracijos bandymą), tiek, kiek tai susiję su teršalų išmetimu, ir įprastomis eksploatacijos sąlygomis (per realią eksploataciją) 80 % atvejų yra toks pat?

3. Ar JT EEK taisyklės 2.20 punktas ir 13 priedo 3 dalis (siejami su Įgyvendinimo reglamento (EB) Nr. 692/2008 III priedo 3.13.1 punktu ir 2 straipsnio 6 punktu) turi būti aiškinami taip, kad JT EEK taisyklės 13 priedo 3 dalies antrame sakinyje esantis nurodymas, pagal kurį jungiklis (atsinaujinimo procesui pradėti arba pabaigti) per transporto priemonės parengimo bandymui ciklus gali būti naudojamas tik katalizatoriaus atsinaujinimo procesui pabaigti, taikomas tik specialiai bandymo procedūrai pagal JT EEK taisyklės 13 priedą, taigi išmetamųjų teršalų kiekio bandymui transporto priemonėje su reguliariai atsinaujinančia sistema, bet ne transporto priemonėje su nuolat atsinaujinančia sistema?

Nurodytos Sąjungos teisės nuostatos

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 (euro 5 ir euro 6) ir dėl transporto priemonių remonto ir priežiūros informacijos prieigos: 2 straipsnio 6 punktas ir III priedo 3.13.1 ir 3.13.4 punktai

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: 3 straipsnio 10 punktas ir 5 straipsnio 1 dalis ir 2 dalies c punktas

Nurodytos nacionalinės teisės nuostatos

Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (Bendrasis civilinis kodeksas, ABGB):
874 straipsnis ir 1295 straipsnio 2 dalis

Nurodytos tarptautinės teisės nuostatos

Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisijos (JT EEK) taisyklė Nr. 83 „Suvienodintos transporto priemonių patvirtinimo, atsižvelgiant į teršalų išmetimą pagal degalų reikalavimus, nuostatos“: 2.20 punktas ir 13 priedo 3 dalis

Glaustas faktinių aplinkybių ir proceso pagrindinėje byloje aprašymas

- 1 2015 m. balandžio 3 d. ieškovai iš motorinių transporto priemonių prekybininko už 26 100 EUR įsigijo naują lengvąjį automobilį „VW Golf Sportsvan Lounge BMT TDI DSG“, kurio gamintoja – atsakovė. Transporto priemonėje įrengtas EA 288 tipo variklis (EU-6 NSK), jai taikomas išmetamųjų teršalų standartas EU 6. Šis variklis dėl savo konstrukcinės ir programinės įrangos nėra susijęs su problemomis, kilusiomis dėl EA 189 serijos variklių NOx verčių (EU 5). ES tipo patvirtinimas transporto priemonei tebegalioja.
- 2 Transporto priemonėje išmetamosioms dujoms valyti įrengta mažaslėgė išmetamųjų dujų recirkuliacijos (toliau – IDR) sistema. Ji naudojama išmetamų azoto oksidų kiekiui variklyje sumažinti. Transporto priemonėje įrengto temperatūrinio valdiklio lauko temperatūros intervalas yra nuo –24 iki +70 laipsnių Celsijaus. Techniniu požiūriu, siekiant užtikrinti IDR vožtuvo, IDR radiatoriaus ir IDR radiatoriaus dangtelio patvarumą, taip pat dėl dyzelino kietųjų dalelių filtro ir turbokompresoriaus įrengti tokį temperatūrinį valdiklį būtina.
- 3 Temperatūrinis valdiklis dėl vyraujančios lauko temperatūros veikia beveik ištisus metus, todėl jis neabejotinai nėra valdiklis, kuris pagal Reglamento (EB) Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies a punktą neleidžiamas bet koku atveju (neatsižvelgiant į variklio apsaugą konkrečiu atveju).
- 4 Dėl nuolatinio teršalų mažinimo per IDR procesą veikiant temperatūriniam valdikliui neišvengiamai didėja variklyje atsirandančių NOx vertės. Siekiant kuo labiau sumažinti šių teršalų išmetimą, transporto priemonėje įrengtas katalizatorius su NOx saugykla. Jame per įprastą važiavimo procesą gali būti chemiškai sukaupti 50–70 % azoto oksidų. Tam, kad katalizatorius išliktų veiksmingas, jis turi reguliariai atsinaujinti vykstant deginimo procesui. Atsinaujinimas vyksta maždaug 3–10 sekundžių kas 5–10 km (priklausomai nuo gamintojo) transporto priemonei važiuojant. Atsinaujinimas transporto priemonėje, kuri yra ieškinio dalykas, vyksta kas 5 km, kai katalizatorius visiškai prisotinamas. Per atsinaujinimo procesą NOx išmetimas trumpam (3–10 sekundžių) padidėja.

- 5 Transporto priemonėje, kuri yra ieškinio dalykas, įrengtas *precon* (angl. *pre-conditioning* – transporto priemonės parengimas bandymui) įtaisas su važiavimo kreivės atpažinimo galimybe. Ši valdymo programa atpažįsta, kai transporto priemonė rengiama išmetamųjų dujų kiekiui matuoti bandymo stende. Tokiu atveju, nepriklausomai nuo to, kokia rida pasiekta po paskutinio atsinaujinimo ir koks katalizatoriaus prisotinimo lygis, pradedamas atsinaujinimo procesas. Taip pasiekama, kad tikrasis bandymo ciklas visuomet prasidėtų su atsinaujinusių katalizatoriumi.
- 6 Atliekant išmetamųjų dujų verčių bandymą bandymo stende, pagal Europos bandymų taisykles per standartizuotą bandymo ciklą (NEDC – naujasis Europos važiavimo ciklas) simuliuojamos tam tikros transporto priemonės važiavimo charakteristikos, kurios per 1 180 sekundžių laikotarpį maždaug 11 km ruože atitinka greitėjimo, tolygaus važiavimo ir lėtėjimo mieste ir ne mieste etapus. Dėl *precon* per simuliuojamą važiavimo procesą 11 km ruože katalizatoriaus atsinaujinimas ir su tuo susijęs trumpalaikis teršalų padidėjimas visuomet įvyksta du kartus ir niekuomet tris. Tai ne visada atitinka per realią eksploataciją vykstančius procesus, nes važiavimas 11 km ruožu gali prasidėti ir su beveik prisotintu katalizatoriumi. Skaičiuojant matematiškai, per realią eksploataciją, kai atsinaujinimo intervalas – 5 km, ruožas – 11 km, atsinaujinimas įvyksta 2,2 karto. Be *precon* važiavimo kreivės atpažinimo galimybės atsinaujinimas per bandymo ciklą galėtų įvykti ir tris kartus, skaičiuojant matematiškai – vienu iš penkių atvejų.
- 7 Ieškovai reikalavo (pagrindinis reikalavimas) jiems sumokėti 20 532 EUR su palūkanomis ir išlaidomis mainais gražinant transporto priemonę. Jų teigimu, transporto priemonės variklyje įrengtas neleidžiamas valdiklis.
- 8 Pirmosios instancijos teismas iš dalies tenkino ieškinio reikalavimą. Teismo manymu, nagrinėjamo EA 288 tipo variklyje (neleidžiamo) valdiklio nėra. Vis dėlto kitaip vertintinas įrengtas važiavimo kreivės atpažinimo įtaisas (*precon*), kai jis veikia bandymo stende, nes nuo važiavimo charakteristikų nepriklausoma atsinaujinimo – vienoks bandymo režimu, kitoks per realią eksploataciją – diferenciacija nėra skirta saugumui, net jei vien techniniu požiūriu niekas nėra „išjungiamas“.
- 9 Apeliacinis teismas ieškinio reikalavimo netenkino. Jo manymu, įtaisas nėra neleidžiamas valdiklis dėl šių priežasčių:
- 10 Taikant izoliuotą vertinimą, *precon* programą būtų galima vertinti kaip (neleidžiamą) valdiklį, nes dėl katalizatoriaus atsinaujinimo per bandymą vienas išmetamųjų teršalų kontrolės sistemos parametras pakeičiamas taip, kad „būtų galima“ sumažinti sistemos veiksmingumą. Vis dėlto sumažinimas, kaip jis suprantamas šiame kontekste, jokiū būdu nėra būtinas, nes katalizatoriaus atsinaujinimas gali įvykti ir realiai paskutinį kartą prieš bandymą atlikto važiavimo pabaigoje, taigi paskesnis realus važiavimas taip pat pradedamas su išvalytu katalizatoriumi, o tai atitinka bandomąjį važiavimą su *precon* bandymo

stende. Tokiu atveju sąlygos būtų visiškai tokios pačios kaip per bandymo ciklą, nes abiem atvejais pradedama važiuoti su išvalytu katalizatoriumi.

- 11 Vis dėlto teisiniu aspektu lemiamą reikšmę turi tai, kad pagal šiuo atveju taikytino Įgyvendinimo reglamento (EB) Nr. 692/2008 2 straipsnio 6 punktą (siejamą su šio reglamento III priedo 3.13 punktu ir JT EEK taisyklės 13 priedo 3 dalimi) numatyta tiek reguliariai atsinaujinanti sistema, tiek nuolat atsinaujinanti sistema; pastarajai nereikia taikyti specialios bandymų metodikos. Iš šių nuostatų matyti, kad įdiegti tokias sistemas leidžiama, o konkrečiai dėl katalizatoriaus atsinaujinimo atliekant transporto priemonės parengimą bandymo ciklui tai taikoma, jei per bandymą įvyksta bent dar vienas atsinaujinimas. Atliekant atsinaujinimą su *precon* užtikrinama, kad per bandymo ciklą, be išmestų teršalų, nebūtų fiksuojama jokių kitų katalizatoriuje per ankstesnį važiavimą sukauptų NOx verčių, nes tai reikštų užfiksuotų verčių iškreipimą.
- 12 Ieškovai dėl šio sprendimo padavė kasacinį skundą, kuriuo prašo tenkinti ieškinio reikalavimą.
- 13 Atsiliepime į kasacinį skundą atsakovė prašo atmesti kitos šalies kasacinį skundą, *in eventu* – jo netenkinti.

Svarbiausi pagrindinės bylos šalių argumentai

- 14 Ieškovai tvirtina, kad užprogramuoti du valdikliai – vienas priklausomas nuo temperatūros ir tuo pat metu vienas priklausomas nuo bandymo stendo, kitaip tariant, nuo realios eksploatacijos. Ieškovai teigia, kad buvo suklaidinti tyčinėmis atsakovės atstovų manipuliacijomis, todėl jie turi teisę į žalos atlyginimą natūra. Atsakovė taip pat turi deliktinę atsakomybę už neetišką žalos padarymą.
- 15 Atsakovė teigia, kad nagrinėjamo EA 288 tipo variklyje joks (neleidžiamas) valdiklis nėra įrengtas. Todėl temperatūrinio valdiklio temperatūros diapazonas yra tokio pločio, kad išmetamųjų dujų recirkuliacijos sistema Austrijoje veiktų 100 %. Siekiant gauti palygintinas išmatuotąsias vertes, *precon* įtaisas su važiavimo kreivės atpažinimo galimybe veikia taip, kad šiaip kas 5 km reguliariai vykstantis katalizatoriaus su NOx saugykla atsinaujinimas vyktų per transporto priemonės parengimo bandymui ciklą tam, kad tikrasis bandymo ciklas būtų reprezentatyvus.

Glaustas prašymo priimti prejudicinį sprendimą pagrindimas

- 16 Kasaciniame procese kyla klausimas, ar *precon* su važiavimo kreivės atpažinimo galimybe (valdymo programa, skirta katalizatoriui per transporto priemonės parengimo ciklą atsinaujinti) yra neleidžiamas valdiklis, kaip tai suprantama pagal Reglamento (EB) Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktą, siejamą su 5 straipsniu.

- 17 1.1. Pirmasis klausimas susijęs su tuo, ar nuolat atsinaujinanti sistema (skirtingai nei tik reguliariai atsinaujinanti sistema) apskritai gali būti valdiklis. *Oberster Gerichtshof* (Aukščiausiasis Teismas) preziumuoja, kad nagrinėjamas *precon* įtaisas yra nuolat atsinaujinanti sistema. Kaip konstatuota, tenkinamos tiek Įgyvendinimo reglamento 2 straipsnio 6 punkte, tiek jo III priedo 3.13.4 punkte nustatytos sąlygos, taikomos nuolat atsinaujinančiai sistemai.
- 18 1.2. Įgyvendinimo reglamento 2 straipsnio 6 punkte (tapačiame JT EEK taisyklės 2.10 punkto pirmam sakiniui) apibrėžta reguliariai atsinaujinanti sistema. Su šia nuostata siejamas Įgyvendinimo reglamento III priedo 3.13.4 punktas; jo pirmas sakinytis atitinka JT EEK taisyklės 2.10 punkto antrą sakinį. Antrame sakinyje (tapačiame JT EEK taisyklės 2.10 punkto trečiam sakiniui) nuolat atsinaujinanti sistema apibrėžta kaip speciali reguliariai atsinaujinančios sistemos forma ir nustatyta, kad nuolat atsinaujinančiai sistemai nereikia taikyti specialios bandymų metodikos.
- 19 Taigi reikia skirti reguliariai atsinaujinančią ir nuolat atsinaujinančią sistemas. Nuolat atsinaujinančios sistemos ypatumas yra tas, kad atsinaujinimas bent vieną kartą įvyksta per I tipo bandymą po to, kai jis jau bent vieną kartą buvo įvykęs per transporto priemonės parengimo ciklą.
- 20 Nurodymas, kad nuolat atsinaujinančiai sistemai nereikia taikyti specialios bandymų metodikos, reiškia, kad JT EEK taisyklės 13 priedo 3 dalis (siejama su Įgyvendinimo reglamento III priedo 3.13.1 punktu) netaikytina. Taigi bandymo procedūra pagal JT EEK taisyklės 13 priedo 3 dalį taikoma tik transporto priemonėms su reguliariai atsinaujinančia sistema, bet netaikoma transporto priemonėms su nuolat atsinaujinančia sistema. Šios sąsajos neabejotinai patvirtinamos (tapačiomis) JT EEK taisyklės 2.20 punkto nuostatomis. Jose aiškiai nurodyta, kad JT EEK taisyklės 13 priedas nuolat atsinaujinančioms sistemoms netaikomas. Vadinasi, nuolat atsinaujinančioms sistemoms taikoma bandymo procedūra pagal JT EEK taisyklės 14A priedą. Tokiu atveju išmetamųjų dujų kiekis matuojamas tik per tikrąjį bandymo ciklą. Reguliariai atsinaujinančių sistemų bandymo ciklą yra daugiau (transporto priemonės parengimo ciklas, atsinaujinimo ciklas).
- 21 1.3. Atsižvelgiant į Įgyvendinimo reglamento III priedo 3.13.4 punkto antrame sakinyje sukurtą teisinę fikciją, pagal kurią apibūdinta speciali reguliariai atsinaujinančios sistemos forma laikoma nuolat atsinaujinančia sistema, atliekant bandomąją eksploataciją (bandymo stende) reikia tarti, kad atsinaujinanti sistema veikia nuolat (nenutrūkstamai). Į atsinaujinimo proceso valdymą matuojant išmetamųjų dujų kiekį turi būti neatsižvelgiama, taigi, *Oberster Gerichtshof* manymu, preziumuotina, kad variklio veikimas (ir poveikis), kiek tai reikšminga matavimui, yra tolygus (vienodas).
- 22 Jei dėl apibūdintos teisinės fikcijos variklio veikimas per bandomąją eksploataciją yra vienodas, taip turėtų būti ir per realią eksploataciją, nes prasmingas palyginimas su realia eksploatacija (atsižvelgiant į nepalankias teises pasekmes

- dėl pokyčių, turinčių reikšmės teršalų išmetimui) galimas tik esant tokioms pačioms pradinėms sąlygoms, kiek tai susiję su išmetamųjų teršalų kontrolės sistemos veikimu. Todėl darytina prielaida, kad nuolat atsinaujinanti sistema ir per realią eksploataciją veikia nenutrūkstamai.
- 23 Tai reikštų, kad dėl nuolat atsinaujinančios sistemos nė viena išmetamųjų teršalų kontrolės sistemos dalis nėra įjungiama, nėra keičiamas ar sulėtinamas jos veikimas ir ji nėra išjungiamas, – dėl šių veiksmų būtų sumažinamas išmetamųjų teršalų kontrolės sistemos veiksmingumas per realią eksploataciją. Taikant šį požiūrį, tokia nuolat atsinaujinanti sistema nebūtų valdiklis, kaip tai suprantama pagal Reglamento (EB) Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktą.
- 24 2.1. Antrojo klausimo a ir b dalys susijusios su pateisinimo pagrindu, jei vis dėlto būtų preziumuotina, kad minėta sistema yra valdiklis.
- 25 2.2. Reglamento (EB) Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies c punkte numatytas aiškus pateisinimo pagrindas, kai, nepaisant to, kad naudojamas valdiklis, taikytinos bandymo procedūros sąlygų iš esmės laikomasi. Įgyvendinimo reglamento III priedo 3.13.4 punkte aiškiai numatytas *precon* (valdymo programa, skirta katalizatoriui per transporto priemonės parengimo ciklą atsinaujinti) naudojimas ir nustatyta, kad tam tikromis konkrečiau atvejo sąlygomis sistema laikoma nuolat atsinaujinančia, o tai reiškia, kad turi būti atliekamas I tipo bandymas. Šiuo atveju reikšmingose bandymo sąlygose dėl tam tikro (I tipo) registracijos bandymo taikymo numatyta, kad per transporto priemonės parengimo ciklą turi įvykti bent vienas taršos kontrolės įtaiso (katalizatoriaus) atsinaujinimas. Jei ši sąlyga nustatyta lemiamą reikšmę turinčios bandymo procedūros standartuose, turi būti tenkinamas ir išimties kriterijus pagal Reglamento (EB) Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies c punktą.
- 26 2.3. Pagal Reglamento (EB) Nr. 715/2007 5 straipsnio 1 dalį dalys, kurios gali turėti įtakos teršalų išmetimui, turi užtikrinti, kad transporto priemonė ir įprastomis eksploatacijos sąlygomis atitiktų Reglamente (EB) Nr. 715/2007 nustatytus reikalavimus, taigi visų pirma kad būtų laikomasi ribinių verčių. Šiuo klausimu Europos Sąjungos Teisingumo Teismas Sprendimo *CLCV*, C-693/18, 99 punkte pažymėjo, kad Reglamento (EB) Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktas turi būti aiškinamas taip, kad kompiuterinė programa, kuri pakeičia transporto priemonės išmetamųjų teršalų lygį pagal jos aptinkamas važiavimo sąlygas ir kuria išmetamųjų teršalų ribinių verčių paisymas užtikrinamas tik jeigu šios sąlygos atitinka per tipo patvirtinimo procedūras taikomas sąlygas, laikoma valdikliu, net jei išmetamųjų teršalų kontrolės sistemos didesnis veiksmingumas taip pat gali būti užfiksuotas *ad hoc*, įprastomis transporto priemonės naudojimo sąlygomis. Tai *e contrario* reiškia, kad valdiklis turi būti leidžiamas, jei toks išmetamųjų teršalų kiekis, koks buvo per bandymo ciklą, iš esmės arba daugeliu atvejų yra ir per realią eksploataciją.
- 27 Vertinamo *precon* atveju taip ir yra. Kaip konstatuota, atsinaujinimas per tikrąjį bandymo ciklą įvyksta du kartus, o per realią eksploataciją, skaičiuojant

matematiškai, kai atsinaujinimo intervalas – 5 km, o ruožas (panašus kaip per bandymo ciklą) – 11 km, – 2,2 karto. Taigi per realią eksploataciją atsinaujinimas gali įvykti ir tris kartus, skaičiuojant matematiškai – vienu iš penkių atvejų. Todėl jokiu būdu negalima preziumuoti, kad per realią eksploataciją (palyginti su bandomąja eksploatacija) atsinaujinimas reguliariai įvyksta tris kartus. Tai – priklausomai nuo katalizatoriaus įkrovos būsenos – įmanoma, vis dėlto daug dažnesnis – 80 % atvejų – atsinaujinimas du kartus. Taigi dauguma atvejų katalizatoriaus atsinaujinimas ir per realią eksploataciją vyksta taip, kad sąlygos yra tokios pačios kaip per bandomąją eksploataciją.

- 28 Kai taršos kontrolės įtaiso (katalizatoriaus) veikimas per realią ir per bandomąją eksploataciją 80 % toks pat, *Oberster Gerichtshof* manymu, negalima teigti, kad išmetamų teršalų sumažėjimas per realią eksploataciją gali būti užfiksuotas tik *ad hoc*.
- 29 3. Trečiasis klausimas susijęs su ieškovų argumentu, jog *precon* nėra nuolat atsinaujinanti sistema dėl to, kad įrengtas jungiklis, skirtas atsinaujinimo procesui pradėti arba pabaigti, per transporto priemonės parengimo ciklą naudojamas katalizatoriaus atsinaujinimui aktyvinti, o ne tik jam pabaigti. Tai, ieškovų teigimu, yra draudžiama pagal JT EEK taisyklės 13 priedo 3 dalį (taip pat žr. 3.2.3 punktą).
- 30 JT EEK taisyklės 13 priedo 3 dalis taikoma reguliariai atsinaujinančiai sistemai (kuriai taikoma speciali bandymų metodika pagal JT EEK taisyklės 13 priedą), bet netaikoma nuolat atsinaujinančiai sistemai (1 tipo bandymas pagal JT EEK taisyklės 4A priedą). Dėl nuolat atsinaujinančios sistemos įgyvendinimo reglamento III priedo 3.13.4 punkte (tapačiame JT EEK taisyklės 2.20 punkto trečiam sakiniui) aiškiai numatyta, kad ir per transporto priemonės parengimo ciklą bent vieną kartą turi įvykti katalizatoriaus atsinaujinimas. Taigi tai, kad šis atsinaujinimas aktyvinamas sąmoningai, todėl tikrasis bandymo ciklas prasideda su tuščiu katalizatoriumi, yra nustatyta ir nedaro žalos.