

**Byla C-308/23**

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

**Gavimo data:**

2023 m. gegužės 17 d.

**Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas:**

*Landgericht Duisburg* (Vokietija)

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

2023 m. balandžio 26 d.

**Ieškovas:**

YV

**Atsakovė:**

*Mercedes-Benz Group AG*

---

**Pagrindinės bylos dalykas**

Reglamento (EB) Nr. 715/2007 aiškinimas, susijęs su neleistiniais dyzelinių lengvųjų keleivinių automobilių valdikliais ir manipuliacijomis bandymų stende

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

Sąjungos teisės išaiškinimas, SESV 267 straipsnis; visų pirma

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. 1–16; toliau – Reglamentas Nr. 715/2007)

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; toliau – Direktyva 2007/46)

### Prejudiciniai klausimai

1. Ar transporto priemonės sudedamoji konstrukcijos dalis, registruojanti temperatūrą, transporto priemonės greitį, variklio sukimosi dažnį ( $\text{min}^{-1}$ ), perdavimo mechanizmo veikimą, slėgį kolektoriuje prieš droselinę sklendę arba bet kokį kitą parametą, kad priklausomai nuo nustatytų rezultatų galėtų keisti degimo proceso variklio veikimo parametrus, taip pat gali sumažinti išmetamųjų teršalų kontrolės sistemos veiksmingumą, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punkto c papunktį, ir dėl to gali būti laikoma valdikliu, kaip jis suprantamas pagal Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktą, jei dėl degimo proceso parametrų pakeitimo, kurį lemia sudedamosios konstrukcijos dalies atliekamas nustatymas, padidėja tam tikros kenksmingos medžiagos, pavyzdžiui, azoto oksidų, kiekis, tačiau kartu sumažėja vienos ar daugiau kitų kenksmingų medžiagų, pavyzdžiui, kietųjų dalelių, angliavandenilių, anglies monoksido ir (arba) anglies dioksido, kiekis?

2. Jei į pirmąjį klausimą būtų atsakyta teigiamai, kokiomis sąlygomis tokiu atveju konstrukcijos dalis yra valdiklis?

3. Ar transporto priemonės grandinė arba valdiklis, kuris pakeisdamas degimo proceso parametrus, viena vertus, padidina tam tikros kenksmingos medžiagos, pavyzdžiui, azoto oksidų, kiekį, tačiau kartu sumažina vienos ar daugiau kitų kenksmingų medžiagų, pavyzdžiui, kietųjų dalelių, angliavandenilių, anglies monoksido ir (arba) anglies dioksido, kiekį, gali būti neleistinas pagal Sąjungos teisę dėl kitų aspektų, o ne dėl to, kad joje yra valdiklis, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktą?

4. Jei į trečiąjį klausimą būtų atsakyta teigiamai, kokiomis sąlygomis taip yra?

5. Ar pagal Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies antro sakinio a punktą valdiklis, kaip jis suprantamas pagal šio reglamento 3 straipsnio 10 punktą, yra leistinas ir tuo atveju, jei jis, nors ir nėra būtinas variklio apsaugai nuo pažeidimo ar avarijos, yra būtinas tam, kad transporto priemonę būtų galima naudoti saugiai?

6. Jei į pirmąjį klausimą būtų atsakyta teigiamai, ar nacionalinės teisės nuostatos, pagal kurias transporto priemonės pirkėjui tenka pareiga įrodyti, kad yra įrengtas valdiklis, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktą, taip pat tai, kad nėra faktinių aplinkybių, kuriomis remiantis pagal Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies antro sakinio a punktą išimties tvarka leidžiama naudoti minėtą valdiklį, o transporto priemonės gamintojas neprivalo pateikti informacijos šiuo klausimu nagrinėjant įrodymus, prieštarauja 2023 m. kovo 21 d. Teisingumo Teismo sprendime (C-100/21) nurodytoms nuostatoms – Direktyvos 2007/46 18 straipsnio 1 daliai, 26 straipsnio

1 daliai ir 46 straipsniui, tiek, kiek iš šių nuostatų matyti, kad transporto priemonės pirkėjas turi turėti teisę reikalauti iš jos gamintojo atlyginti žalą, jei joje yra įmontuotas draudžiamas valdiklis (žr. to sprendimo 91 ir 93 punktus)?

7. Jei į šeštąjį klausimą būtų atsakyta teigiamai, koks yra įrodinėjimo pareigos paskirstymas pagal Sąjungos teisę, kai sprendžiamas transporto priemonės pirkėjo ir jos gamintojo teisinis ginčas dėl transporto priemonės pirkėjo reikalavimo atlyginti žalą, patirtą dėl to, kad transporto priemonėje buvo įrengtas valdiklis, kaip jis suprantamas pagal Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktą, ir kai bylos aplinkybės rodo, kad pagal Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies antro sakinio a punktą išimties tvarka leidžiama naudoti tokį valdiklį? Ar kiekvienu atveju šalys gali pasinaudoti palengvintomis įrodinėjimo priemonėmis, o jeigu taip, kokiomis? Ar joms taikomi tam tikri įpareigojimai ir, jei taip, tai kokie? Jei taikomi įpareigojimai, kokios yra jų nesilaikymo pasekmės?

8. Jei į trečiąjį klausimą būtų atsakyta teigiamai, ar nacionalinės teisės nuostatos, pagal kurias transporto priemonės pirkėjui tenka pareiga įrodyti, kad yra įrengta grandinė arba valdiklis, kuris nelaikytinas valdikliu, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktą, bet yra neleistinas dėl kitų priežasčių, o transporto priemonės gamintojas neprivalo pateikti informacijos šiuo klausimu nagrinėjant įrodymus, prieštarauja 2023 m. kovo 21 d. Teisingumo Teismo sprendime (C-100/21) nurodytoms nuostatomis – Direktyvos 2007/46 18 straipsnio 1 daliai, 26 straipsnio 1 daliai ir 46 straipsniui, tiek, kiek iš šių nuostatų matyti, kad transporto priemonės pirkėjas turi turėti teisę reikalauti iš jos gamintojo atlyginti žalą, jei joje yra įmontuotas draudžiamas valdiklis (žr. to sprendimo 91 ir 93 punktus)?

9. Jei į aštuntąjį klausimą būtų atsakyta teigiamai, koks yra įrodinėjimo pareigos paskirstymas pagal Sąjungos teisę, kai sprendžiamas transporto priemonės pirkėjo ir jos gamintojo teisinis ginčas dėl transporto priemonės pirkėjo reikalavimo atlyginti žalą, patirtą dėl to, kad transporto priemonėje buvo įrengta aštuntajame klausime nurodyto pobūdžio neleistina grandinė arba valdiklis? Ar kiekvienu atveju šalys gali pasinaudoti palengvintomis įrodinėjimo priemonėmis, o jeigu taip, ar joms taikomi tam tikri įpareigojimai ir, jei taip, tai kokie? Jei taikomi įpareigojimai, kokios yra jų nesilaikymo pasekmės?

### **Nurodytos Sąjungos teisės nuostatos**

SESV, visų pirma 267 straipsnis ir 67 straipsnio 1 ir 4 dalys

Reglamentas Nr. 715/2007, visų pirma 3 straipsnio 10 punktas ir 5 straipsnio 2 dalies antro sakinio a punktas

Direktyva 2007/46, visų pirma 18 straipsnio 1 dalis, 26 straipsnio 1 dalis, 46 straipsnis ir 3 straipsnio 36 punktas

## **Nacionalinės teisės nuostatos**

*Bürgerliches Gesetzbuch* (Vokietijos civilinis kodeksas, toliau – BGB)

*Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge* (Reglamentas dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, sudedamųjų dalių ir atskirų techninių blokų EB tipo patvirtinimo, toliau – EG FGV)

## **Faktinės aplinkybės ir procesas pagrindinėje byloje**

- 1 Ieškovas reikalauja atlyginti žalą, susijusią su vadinamuoju dyzelino skandalu.
- 2 Pagal 2016 m. rugsėjo 14 d. užsakymą ieškovas iš pardavėjo, kuris nėra tapatinamas su atsakove, įsigijo transporto priemonę „Mercedes Benz“ („Mercedes E 220 BlueTec“) (toliau – nagrinėjama transporto priemonė).
- 3 Transporto priemonėje įrengtas OM 651 tipo variklis, kuris turi atitikti išmetamųjų teršalų kiekio standarto „Euro 6“ reikalavimus. Šį variklį, kaip ir ieškovo transporto priemonę, pagamino atsakovė. Transporto priemonėje taip pat įrengtas selektyviosios katalizinės redukcijos katalizatorius (toliau – SKR katalizatorius), skirtas išmetamosioms dujoms papildomai apdoroti.
- 4 Iš esmės ieškovas prašo priteisti iš atsakovės 21 841,66 EUR ir palūkanas kartu su nuosavybės teisės perdavimu ir nagrinėjamos transporto priemonės pristatymu. Atsakovė prašo atmesti ieškinį.

## **Ieškovo argumentai**

- 5 Ieškovas, be kita ko, teigia, kad atsakovė tyčia ir elgdamasi nesąžiningai padarė jam žalą ir jį apgavo. Jis taip pat reiškia reikalavimą atsakovei pagal BGB 823 straipsnio 2 dalį, siejamą su EG FGV 6 straipsnio 1 dalimi ir 27 straipsniu, Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsniu ir Direktyvos 2007/46 nuostatomis, nes, priešingai, nei nurodyta atitikties liudijime, jo transporto priemonė neatitinka taikytinos Europos Sąjungos teisės.
- 6 Nagrinėjamoje transporto priemonėje buvo įrengtas mažiausiai vienas neteisėtas valdiklis, kuris atpažįsta, ar transporto priemonė veikia bandymų stende, ar eksploatuojama įprastu režimu, ir atitinkamai valdo išmetamųjų dujų papildomą apdorojimą. Nagrinėjama transporto priemonė turi temperatūros reguliuojamą valdiklį, kuris reaguoja į lauko temperatūrą. Be to, jis atpažįsta bandymų ciklą pagal NEDC, o ne įprastines važiavimo sąlygas.
- 7 Atsižvelgdamas į nustatytas skirtingas eksploataavimo sąlygas, variklio valdiklis įjungia arba išjungia išmetamųjų teršalų papildomo apdorojimo sistemą. Vienintelis valdiklio naudojimo tikslas yra atitikti išmetamųjų teršalų ribines

vertes bandymų sąlygomis, kad būtų galima gauti tipo patvirtinimą, be kita ko, keičiant išmetamųjų dujų recirkuliacijos greitį.

- 8 Nagrinėjamoje transporto priemonėje sumontuoto dyzelinio variklio veikimui įtakos daro programinė įranga, kuri naudoja lauko temperatūros matavimo duomenis.
- 9 Temperatūra bandymų stende yra nuo 20 °C iki 30 °C. Esant aukštesnei arba žemesnei lauko temperatūrai nei bandymo kameroje, išmetamųjų dujų recirkuliacija sumažinama arba net sustabdoma (temperatūros intervalo funkcija arba temperatūros reguliuojamas valdiklis). Dėl to nagrinėjama transporto priemonė įprastomis eksploataavimo sąlygomis išmeta gerokai daugiau azoto oksidų, nei atsakovė nurodė šios serijos transporto priemonei.
- 10 Be to, kai nagrinėjama transporto priemonė veikia bandymų stende, veikia vadinamoji aušinimo skysčio temperatūros nustatymo kontrolė. Ji užtikrina, kad, nustačius NEDC, būtų dirbtinai palaikoma žemesnė variklio temperatūra nei įprastomis eksploataavimo sąlygomis, taigi azoto oksidų ribinės vertės nebūtų viršijamos. O transporto priemonę įprastai eksploatuojant kelyje ši funkcija nėra aktyvi, todėl nustatytos ribinės vertės viršijamos.
- 11 Be to, transporto priemonės, kuriose sumontuotas tokio paties tipo variklis, eksploatuojant įprastiniu režimu aušintuvo sklendė atsidaro tik esant aukštesnei nei 105 °C aušinimo skysčio temperatūrai, o bandymų stende – esant aukštesnei nei 69 °C aušinimo skysčio temperatūrai.
- 12 Kadangi transporto priemonėje yra SKR katalizatorius, „AdBlue“ į išmetamąsias dujas patenka per katalizatorių, kuris azoto oksidus paverčia nekenksmingomis medžiagomis. Per bandymo ciklą valdymo blokas atpažįsta, kad transporto priemonė yra bandymų stende, ir į ją įpilamas didesnis „AdBlue“ kiekis nei važiuojant realiomis sąlygomis.
- 13 Be to, atsakovė savo transporto priemonėje sumontavo „Slipguard“, BITI3, BITI4 ir BIT 15 valdikius, kurie taip pat užtikrina, kad transporto priemonė bandymų stende atitiktų nustatytas ribines vertes.
- 14 Atsakovės valdyba ir inžinieriai žinojo, kad varikliuose bus montuojami valdikliai, kurie vėliau bus pateikti rinkai, apgaulės būdu gavus reikiamus tipo patvirtinimus ir leidimus.
- 15 Nagrinėjamos transporto priemonės pirkimo–pardavimo sutartis ieškovui buvo nepalanki, nes jis įsigijo transporto priemonę, kuri negali būti pripažinta tinkama registruoti.
- 16 Taigi, atsižvelgiant į transporto priemonės ridą, jis turi teisę reikalauti atlyginti ieškinio pareiškime nurodyto dydžio žalą.

*Atsakovės argumentai*

- 17 Atsakovė, be kita ko, nurodo, kad transporto priemonė turi galiojančią EB tipo patvirtinimą, kurio galiojimo terminas nėra pasibaigęs. Be to, nėra jokios rizikos, kad bus panaikinta registracija ar leidimas eksploatuoti. Išduotas EB tipo patvirtinimas paneigia galimybę, kad transporto priemonėje yra neleistinas valdiklis.
- 18 Visos funkcijos, dėl kurių veikimo skundžiasi ieškovas, veikia tokiomis pačiomis sąlygomis tiek įprastai eksploatuojant transporto priemonę kelyje, tiek bandymų stende.
- 19 Viena vertus, išmetamas azoto oksidų kiekis ir, kita vertus, kitų teršalų kiekis ir vartojimas yra tarpusavyje susiję. Todėl taikant išmetamųjų teršalų kontrolės priemonę sumažėja azoto oksidų kiekis ir atitinkamai padidėja kitų teršalų kiekis ir suvartojimas arba padidėja azoto oksidų kiekis, bet kartu sumažėja kitų teršalų kiekis ir suvartojimas.
- 20 Azoto oksidų ir kitų variklio išmetamųjų teršalų kiekis turi būti subalansuotas. Paprastai tarient, azoto oksidų daugiau išsiskiria esant aukštai degimo temperatūrai, o kietųjų dalelių – esant žemai degimo temperatūrai; tai taip pat taikoma tokiems išmetamiesiems teršalams kaip anglies monoksidas ir angliavandeniliai.
- 21 Vadinamąjį išmetamųjų azoto oksidų ir kitų teršalų kiekį bei suvartojimą lemia skirtingos atitinkamųjų išmetamųjų teršalų susidarymo sąlygos.
- 22 Sąjungos teisės aktų leidėjas aiškiai pripažino kompromisą nustatydamas mišrias ribines vertes. Pavyzdžiui, dyzelinių transporto priemonių išmetamo angliavandenilių kiekio atskira ribinė vertė nenustatyta, tik bendro išmetamųjų angliavandenilių ir azoto oksidų kiekio, t. y. 230 mg/km angliavandenilių (HC) ir NOx kartu, ribinė vertė.
- 23 Išmetamųjų teršalų kontrolės sistema skirtingomis eksploatavimo sąlygomis veikia skirtingai dėl techninių ir fizikinių priežasčių, visų pirma dėl to, kad skiriasi kompromisas dėl šalto ir šilto variklio eksploatacinės temperatūros.
- 24 Tai, kad „šalto“ ir „šilto“ variklio eksploatavimo sąlygomis išmetamųjų dujų recirkuliacija veikia skirtingai, nereiškia, kad išmetamųjų teršalų kontrolės sistemos veiksmingumas vienaip ar kitaip sumažėja, atsižvelgiant į visas ribinėmis vertėmis ribojamas išmetamųjų teršalų vertes. „Šalto“ ir „šilto“ variklio išmetamųjų teršalų kiekio palyginimas techniniu požiūriu nėra tikslingas, todėl jo atlikti negalima.
- 25 Reguluojant išmetamųjų dujų recirkuliacijos greitį, reikia atsižvelgti į kompromisą dėl kietųjų dalelių ir azoto oksidų išmetamųjų teršalų.



- 26 Išmetamųjų dujų recirkuliacijos temperatūros valdymas taip pat būtinas siekiant apsaugoti variklį nuo pažeidimų.
- 27 Dyzelino kietųjų dalelių filtro regeneravimas yra susijęs su padidėjusiu azoto oksidų kiekiu ir paprastai lemia papildomą išmetamųjų teršalų kiekį.
- 28 Kontroliuojamas aušinimo skysčio termostatas gali sumažinti išmetamųjų teršalų kiekį tam tikromis eksploataavimo sąlygomis, kai transporto priemonės variklis išyla. Valdant aušinimo skysčio termostatą galima optimizuoti variklio išmetamųjų teršalų kiekį, eksploatacines savybes ir sąnaudas. Taigi šis termostatas užtikrina santykinai geresnę azoto oksidų ir kietųjų dalelių išmetamųjų teršalų kiekio pusiausvyrą.
- 29 Žemesnė sudedamųjų dalių temperatūra ir geresnis cilindro kameros pripildymas deguonies esant žemesnei temperatūrai yra labai svarbūs azoto oksidų ir kietųjų dalelių išmetamųjų teršalų santykiui, kuris santykinai pagerėja dėl kontroliuojamo aušinimo skysčio termostato šildant variklį. Vos įšilus varikliui, šis poveikis išnyksta. Tolesnis šios funkcijos naudojimas šiuo atveju praktiškai neturi reikšmingo poveikio.
- 30 Nagrinėjamoje transporto priemonėje įrengta aušintuvo sklendė nėra išmetamųjų teršalų kontrolės sistemos dalis. SKR katalizatoriaus funkcijos nėra neleistinas valdiklis. Atsakovė atmetė ieškovo argumentą dėl „Slipguard“ programinės įrangos funkcijos. Be to, ieškovo nurodytos funkcijos BITI3, BIT14 ir BIT15 nagrinėjamoje transporto priemonėje nėra įdiegtos.
- 31 Transporto priemonė atitinka nustatytas azoto oksido ribines vertes. Šiuo atžvilgiu lemiamą reikšmę turi bandymų stende nustatytos vertės. *Kraftfahrtbundesamt* (Federalinė motorinių transporto priemonių tarnyba) neatšaukė nagrinėjamos transporto priemonės, nes kontroliuojamo aušinimo skysčio termostato funkcija nebuvo lemiamą nustatant atitiktį NEDC azoto oksidų ribinėms vertėms. Azoto oksido ribinės vertės nebūtų viršijamos net ir nesant reguliuojamo aušinimo skysčio termostato.

### **Prašymo priimti prejudicinį sprendimą pagrindimas**

- 32 Pagal SESV 267 straipsnį byla turi būti perduota Europos Sąjungos Teisingumo Teismui (toliau – Teisingumo Teismas), kad šis, be kita ko, atsižvelgdamas į 2023 m. kovo 21 d. Sprendimą *Mercedes-Benz Group (Transporto priemonių su valdikliais gamintojų atsakomybė)* (C-100/21, EU:C:2023:229), priimtų sprendimą dėl pateiktų prejudicinių klausimų.
- 33 Atsakymas į pirmąjį ir, jei taikytina, antrąjį prejudicinį klausimą bet kuriuo atveju yra svarbus tolesniam ginčo nagrinėjimui ir sprendimo priėmimui, net ir atsižvelgiant į minėtą Teisingumo Teismo sprendimą. Jis taip pat gali priklausyti nuo atsakymo į trečiąjį ir, jei prireiks, ketvirtąjį prejudicinį klausimą. Jei į pirmąjį

ir (arba) trečiąjį klausimus bus atsakyta teigiamai, gali būti, kad taip pat bus svarbūs atsakymai į penktąjį–devintąjį klausimus.

- 34 Pagal BGB 823 straipsnio 2 dalį ir 31 straipsnį, siejamus su Direktyvos 2007/46/EB 18 straipsnio 1 dalimi, 26 straipsnio 1 dalimi, 46 straipsniu ir 3 straipsnio 36 punktu, atsakovė būtų atsakinga už žalą, jei ieškovo transporto priemonėje būtų įrengtas bent vienas neleistinas valdiklis, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktą, ir (arba) bent viena grandinė ar valdiklis, turintis įtakos transporto priemonės išmetamųjų dujų kiekiui.
- 35 Tokiu atveju būtų laikytina, kad atsakovė išdavė klaidingą atitikties liudijimą, kaip tai suprantama pagal Direktyvos 2007/46 3 straipsnio 36 punktą. Pagal šią nuostatą atitikties liudijime būtų nurodoma, kad transporto priemonė jos pagaminimo metu atitiko visus teisės aktus, nors taip nebuvo. Taigi atsakovė pažeistų šios direktyvos 18 straipsnio 1 dalį, 26 straipsnio 1 dalį ir 46 straipsnį.
- 36 Teismo nuomone, nustačius, kad nagrinėjamoje transporto priemonėje yra neleistina grandinė ar valdiklis, turinti įtakos išmetamųjų teršalų kiekiui, iš atsakovės turi būti priteista atlyginti ieškovo patirtą žalą, bent jau iš esmės.

***Dėl pirmojo ir antrojo prejudicinių klausimų***

- 37 Kadangi ieškovas teigia, kad aušintuvo sklendė yra neleistinas valdiklis, tolesnių prašymo priimti prejudicinį sprendimą pateikusių teismo sprendimų turinys priklauso nuo atsakymo į pirmąjį prejudicinį klausimą ir, jei reikės, į antrąjį–ketvirtąjį klausimus.
- 38 Jei daroma prielaida, kad transporto priemonės sudedamoji konstrukcinė dalis lemia įvairius parametrus, kaip apibrėžta Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punkte, kad priklausomai nuo nustatytų rezultatų galėtų keisti variklio degimo proceso variklio veikimo parametrus, išmetamųjų teršalų kontrolės sistemos veiksmingumas *visada* sumažėja, todėl ta dalis yra valdiklis, kaip tai suprantama pagal šią nuostatą, jei dėl sudedamosios konstrukcinės dalies remiantis nustatytais rezultatais atlikto degimo proceso parametru pakeitimo padidėja tam tikros kenksmingos medžiagos, pavyzdžiui, azoto oksidų, kiekis, net jei tuo pat metu vienos ar daugiau kitų kenksmingų medžiagų, pavyzdžiui, angliavandenilių, kiekis sumažėja, todėl reikia daryti prielaidą, kad nagrinėjamos transporto priemonės aušintuvo sklendės atidarymo ir uždarymo valdiklis yra neleistinas valdiklis, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktą. Bet kuriuo atveju skundas būtų iš esmės pagrįstas. Šiuo atveju įrodymų rinkti nereikia.
- 39 Nagrinėjamoje transporto priemonėje įrengtas kompiuteris, valdantis aušintuvo sklendės atidarymą, yra konstrukcinė dalis, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktą (žr. 2020 m. gruodžio 17 d. Teisingumo Teismo sprendimą *CLCV ir kt. (Dyzelinio variklio valdiklis)* (C-693/18, EU:C:2020:1040, 68 punktas).



- 40 Aušintuvo sklendės atidarymo ir uždarymo valdymo įtaisas taip pat yra išmetamųjų teršalų kontrolės sistemos konstrukcinė dalis, nes turi įtakos transporto priemonės išmetamųjų teršalų kiekiui, taigi ir bandymų ciklui pagal NEDC.
- 41 Atsakovė taip pat privalo atlyginti žalą, jei minėto aušintuvo sklendės atidarymo ir uždarymo valdymo įtaisas nėra valdiklis, tačiau yra neleistinas dėl kitų priežasčių pagal Sąjungos teisę.
- 42 Pirmiausia, atsižvelgdamas, į tai, kad turi būti laikomasi tam tikrų išmetamųjų teršalų ribinių verčių, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas negali atmesti galimybės, kad net ir tuo atveju, jei minėto aušintuvo sklendės atidarymo ir uždarymo valdymo įtaisas nėra valdiklis, jis vis dėlto yra neleistinas atsižvelgiant į kitas Sąjungos teisės nuostatas, visų pirma susijusias su tam tikrų išmetamųjų teršalų ribinėmis vertėmis, bent jau tam tikromis sąlygomis.
- 43 Visų pirma prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui neaišku, ar, pavyzdžiui, dyzelinių transporto priemonių azoto oksidų ribinės vertės taikomos tik tuo atveju, jei dyzelinė transporto priemonė eksploatuojama po šalto variklio užvedimo tokiomis sąlygomis, kokios taikomos atliekant bandymą pagal NEDC, ar šių ribinių verčių reikia laikytis ir tuo atveju, jei dyzelinė transporto priemonė eksploatuojama, pavyzdžiui, po šilto variklio užvedimo tokiomis sąlygomis, arba net jei dyzelinu varoma transporto priemonė eksploatuojama po šalto variklio užvedimo, pavyzdžiui, esant 15 °C lauko temperatūrai, ir kitomis sąlygomis, kurios taikomos atliekant bandomąjį važiavimą pagal NEDC, todėl negalima naudoti valdymo įtaiso ar grandinės, kuri neleidžia to padaryti.
- 44 Kita vertus, jei daroma prielaida, kad transporto priemonėje sumontuota konstrukcinė dalis nustato įvairius parametrus, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktą, kad, priklausomai nuo šio nustatymo rezultato, pakeistų variklio degimo proceso parametrus, išmetamųjų teršalų kontrolės sistemos veiksmingumas *nesumažėja arba sumažėja tik tam tikromis sąlygomis net ir tokiu atveju* ir atitinkamai ta konstrukcinė dalis yra valdiklis, kaip tai suprantama pagal šią nuostatą, jei dėl jos atlikto degimo proceso parametrų pakeitimo, priklausomai nuo nustatymo rezultato, padidėja tam tikros kenksmingos medžiagos, pavyzdžiui, azoto oksidų, kiekis, tačiau kartu sumažėja vienos ar keleto kitų kenksmingų medžiagų, pavyzdžiui, kietųjų dalelių, angliavandenilių, anglies monoksido ir (arba) anglies dioksido, kiekis, ir kad toks konstrukcinis elementas taip pat nėra leistinas pagal kitus Sąjungos teisės aspektus arba yra leistinas tik tam tikromis sąlygomis, vis tiek gali būti neįmanoma be papildomo tyrimo daryti prielaidą, kad tai yra valdiklis, kaip tai suprantama pagal Reglamento (EB) Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktą.
- 45 Remiantis atsakovės argumentu, kuris taip pat iš esmės yra teisingas, grindžiamu kitose bylose pateiktais ekspertų teiginiais, esant kitoms pastovioms sąlygoms, sumažinus degimo temperatūrą, viena vertus, azoto oksido kiekis sumažėja, tačiau padidėja kitų kenksmingų medžiagų kiekis, kita vertus, padidinus degimo

temperatūrą, azoto oksido kiekis padidėja, tačiau sumažėja kitų kenksmingų medžiagų kiekis.

- 46 Jei dėl šių priežasčių aušintuvo sklendės atidarymo ir uždarymo valdymo įtaisas nėra valdiklis ir jei šis valdymo įtaisas nėra neleistinas ir dėl kitų priežasčių, atsakovė negali būti įpareigota atlyginti ieškovui žalą dėl aušintuvo sklendės veikimo.

#### *Dėl kitų prejudicinių klausimų*

- 47 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas neneigia, kad vien Teisingumo Teismo atsakymas į pirmąjį ir antrąjį prejudicinius klausimus gali padėti priimti galutinį sprendimą šioje byloje.
- 48 Vis dėlto prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas nemano, kad gali suformuluoti sąlygas, pagal kurias jau dabar būtų galima patikimai nustatyti, kad ginčą galima ar negalima išspręsti neatsakius į trečiąjį prejudicinį klausimą ir, jei taikytina, į ketvirtąjį prejudicinį klausimą. Dėl šios priežasties prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas mano, kad Teisingumo Teismas turi pateikti papildomus atsakymus į trečiąjį–devintąjį klausimus.
- 49 Dėl šio prašymo priimti prejudicinį sprendimą jau dabar galima tikėtis proceso sustabdymo mažiausiai dvejiems metams iki Teisingumo Teismo sprendimo priėmimo. Tikėtis, kad šalys šiuos klausimus kels tik vėlesniame proceso etape, negalima, nes dėl paskesnio prašymo Teisingumo Teismui priimti prejudicinį sprendimą tai vėl užtruktų mažiausiai dvejus metus.
- 50 Į atitinkamus klausimus galima atsakyti numatomame Teisingumo Teismo prejudiciniame sprendime. Nepateikti penktojo klausimo šio prašymo priimti prejudicinį sprendimą kontekste būtų nesuderinama su veiksminga teismine apsauga, suteikiama laisvės, saugumo ir teisingumo erdvėje (žr. SESV 67 straipsnį).
- 51 Kadangi į trečiąjį–devintąjį klausimus, ko gero, reikės atsakyti, siekiant proceso ekonomiškumo ir veiksmingos teisinės apsaugos tikslinga ir, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo nuomone, taip pat leistina juos užduoti jau dabar.

#### *Dėl trečiojo ir ketvirtojo prejudicinių klausimų*

- 52 Bylos negalima išnagrinėti neatsakius į pirmąjį prejudicinį klausimą ir, jei prireiks, į antrąjį–ketvirtąjį prejudicinius klausimus.
- 53 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas remiasi Teisingumo Teismo jurisprudencija – 2022 m. liepos 14 d. sprendimais *GSMB Invest* (C-128/20, EU:C:2022:570) ir *Volkswagen* (C-134/20, EU:C:2022:571), taip pat 2020 m. gruodžio 17 d. Sprendimu *CLCV ir kt. (Dyzelinio variklio valdiklis)* (C-

- 693/18, EU:C:2020:1040), pagal kuriuos išmetamųjų dujų recirkuliacijos temperatūros reguliavimas, kuriuo užtikrinamas Reglamente Nr. 715/2007 nustatytų išmetamųjų teršalų ribinių verčių laikymasis tik temperatūros intervale, yra valdiklis, kaip apibrėžta reglamento 3 straipsnio 10 punkte, ir yra leistinas tik esant tam tikroms sąlygoms.
- 54 2020 m. gruodžio 17 d. Teisingumo Teismo sprendimą *CLCV ir kt. (Dyzelinio variklio valdiklis)* (C-693/18, EU:C:2020:1040) galima suprasti taip, kad jei išmetamųjų dujų recirkuliacijos vožtuvas būtų veikęs įprastomis naudojimo sąlygomis, transporto priemonių išmetamo anglies dioksido kiekis taip pat būtų sumažėjęs, kaip ir per patvirtinimo procedūras.
- 55 2022 m. liepos 14 d. Teisingumo Teismo sprendimo *GSMB Invest* (C-128/20, EU:C:2022:570) 36 punkte nurodyta: „Vadinasi, jeigu tokia kompiuterinė programa turi poveikį išmetamųjų teršalų kontrolės sistemai ir mažina jos veiksmingumą, ji yra „sudedamoji konstrukcijos dalis“, kaip tai suprantama pagal <...>“. Ši išvada identišškai išdėstyta 2022 m. liepos 14 d. Teisingumo Teismo sprendime *Volkswagen* (C-134/20, EU:C:2022:571, 43 punktas) ir 2020 m. gruodžio 17 d. Teisingumo Teismo sprendime *CLCV ir kt. (Dyzelinio variklio valdiklis)* (C-693/18, EU:C:2020:1040, 66 punktas). Su valdikliais taip pat susijęs 2023 m. kovo 21 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Mercedes-Benz Group (Transporto priemonių su valdikliais gamintojų atsakomybė)* (C-100/21, EU:C:2023:229, 58 punktas). Nė viename iš šių sprendimų Teisingumo Teismas nenagrinėjo konkretaus klausimo, kuris yra šios bylos dalykas.
- 56 Teisingumo Teismas savo sprendimuose, susijusiuose su išmetamųjų dujų recirkuliacijos temperatūros valdymu, bent jau aiškiai nepateikė jokių išvadų dėl sąlygų, kuriomis, atsižvelgiant į priešingą poveikį įvairių nagrinėjamų kenksmingų medžiagų kiekiui, pakeitus išmetamųjų teršalų kontrolės sistemos dalies funkciją sumažėja išmetamųjų teršalų kontrolės sistemos veiksmingumas, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktą.
- 57 Taigi, taip pat atsižvelgiant į ankstesnę Teisingumo Teismo jurisprudenciją, būtina pateikti šį prašymą priimti prejudicinį sprendimą.
- 58 Visų pirma, atsižvelgdamas į tai, kad turi būti laikomasi tam tikrų išmetamųjų teršalų ribinių verčių, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas negali atmesti galimybės, kad net ir tuo atveju, jei nagrinėjamas išmetamųjų dujų recirkuliacijos arba aušinimo skysčio temperatūros valdymo įtaisas nėra valdiklis, jis gali būti kitais aspektais neleistinas pagal Sąjungos teisės nuostatas ir dėl to atsakovei gali kilti pareiga atlyginti žalą ieškovui.
- 59 Dėl šios priežasties prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas mano, kad, taip pat atsižvelgiant į nagrinėjamos transporto priemonės išmetamųjų dujų recirkuliacijos temperatūros valdymą, būtina kreiptis į Teisingumo Teismą dėl papildomo atsakymo į trečiąjį ir ketvirtąjį prejudicinius klausimus.

- 60 Kiti ieškovo teiginiai, susiję su „AdBlue“ priemaišomis, valdikliais „Slipguard“, BITI3, BIT 14 ir BIT15 bei funkcija „Slipguard“, nėra tinkami neleistino valdiklio buvimo sąlygai įrodyti.
- 61 Atsakovės argumentas, kad galiojančio EB tipo patvirtinimo buvimas neleidžia daryti prielaidos apie neleistiną valdiklį, neleidžia atmesti ieškinio neatsakius į pateiktus prejudicinius klausimus. Jei EB tipo patvirtinimas neatitinka teisinės situacijos, prireikus jis gali būti panaikintas.

*Dėl penktojo prejudicinio klausimo*

- 62 Kadangi prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, remdamasi prašomais pateikti Teisingumo Teismo atsakymais į pirmąjį ir antrąjį prejudicinius klausimus, daro išvadą, kad ieškovo transporto priemonėje yra įrengtas valdiklis, kyla klausimas dėl jo nepriimtimumo.
- 63 Gali būti, kad valdiklis nėra neleistinas, jei būtina valdyti išmetamųjų dujų recirkuliacijos temperatūrą, todėl kyla penktasis prejudicinis klausimas.
- 64 Teismas supranta, kad 2022 m. liepos 14 d. Teisingumo Teismo sprendimų *GSMB Invest* (C-128/20, EU:C:2022:570, 61 punktas) ir *Volkswagen* (C-134/20, EU:C:2022:571, 73 punktas) argumentai reiškia, jog valdiklis yra neleistinas, net jei jis nėra būtinas varikliui apsaugai nuo pažeidimo ar avarijos, tačiau vis dėlto yra būtinas tam, kad transporto priemonę būtų galima naudoti saugiai.
- 65 Prašymo priimti prejudicinį sprendimą pagrindą sudaro tai, kad, remiantis kitoje byloje pateiktais ekspertų teiginiais, dėl pernelyg didelio suodžių dalelių susidarymo labai retais atvejais dyzelino kietųjų dalelių filtras per regeneracijos procesą gali užsidegti ir sukelti transporto priemonės gaisrą. Kadangi dyzelino kietųjų dalelių filtras nėra variklio sudedamoji dalis, neigiamas atsakymas į penktąjį klausimą šiuo atveju lemtų, kad šis aspektas neturėtų būti toliau svarstomas nagrinėjant galimo valdiklio leistinumą nagrinėjamoje transporto priemonėje.

*Dėl šeštojo–devintojo prejudicinių klausimų*

- 66 2023 m. kovo 21 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Mercedes-Benz Group (Transporto priemonių su valdikliais gamintojų atsakomybė)* (C-100/21, EU:C:2023:229, 93 punktas) argumentai suteikia pagrindą išnagrinėti, ar Vokietijos teisėje numatytas įrodinėjimo pareigos, susijusios su valdikliais, paskirstymas yra suderinamas su Sąjungos teise.
- 67 Pagal Vokietijos teisę įrodinėjimo pareiga paskirstoma taip, kad visas faktines aplinkybes, susijusias su valdiklio buvimu, privalo įrodyti transporto priemonės pirkėjas. Taip yra todėl, kad jis turi įrodyti žalos faktą ir apsaugos įstatymo pažeidimą. Jei į pirmąjį klausimą būtų atsakyta neigiamai, abu šie faktai reiškia, kad buvo įrengtas valdiklis. Be to, toks apsaugos įstatymas yra šiuo atveju aptartos

Direktyvos 2007/46 nuostatos, kuriomis siekiama užtikrinti kiekvienos transporto priemonės, kuriai turi būti išduotas atitikties liudijimas, pirkėjo individualią apsaugą.

- 68 Nepateikus dokumentų ir programinės įrangos, kurios atsakovė pagal Vokietijos teisę paprastai neprivalo pateikti, valdiklio buvimą galima įrodyti tik faktiniais bandymais pagal „bandymų ir klaidų“ principą, kurie yra labai brangūs.
- 69 Tikėtina, kad įrodymų, jog yra valdiklis, surinkimas kainuos ne mažiau kaip 10 000 EUR. Jei įrodymų rinkimą reikės išplėsti, jis gali gerokai pabrangti. Pirkėjai, neturintys teisinių išlaidų draudimo, dažnai neišgali sumokėti arba tik su dideliais sunkumais gali sumokėti išlaidų avansą, kurio pagal Vokietijos civilinio proceso teisę turi būti prašoma įrodymams rinkti, ir susilaiko nuo savo teisių gynimo.
- 70 Jei netgi reikės pateikti įrodymus dėl išskirtinio valdiklio leistinumą pagal Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies antro sakinio a punktą, pirkėjas bent jau daugeliu atvejų praktiškai negalės pateikti priešingų įrodymų, kuriuos jis privalo pateikti pagal Vokietijos teisę, ypač jei jis neturi jokių dokumentų ir neišmano programavimo.
- 71 Tai reiškia, kad bet kuriuo atveju daugeliu atvejų kyla pavojus, kad pirkėjai negalės pasinaudoti Direktyvos 2007/46 18 straipsnio 1 dalyje, 26 straipsnio 1 dalyje, 46 straipsnyje ir 3 straipsnio 36 punkte numatytomis teisėmis, kurias jie turi pagal Teisingumo Teismo jurisprudenciją (2023 m. kovo 21 d. Sprendimas *Mercedes-Benz Group (Transporto priemonių su valdikliais gamintojų atsakomybė)*, C-100/21, EU:C:2023:229).
- 72 Vis dėlto jei bus renkami papildomi įrodymai, kils pirmiau minėti klausimai, visų pirma klausimas, kas turi mokėti galimai didelį bylinėjimosi išlaidų avansą ir kas patirs žalą, jei nebus nustatytos konkrečios faktinės aplinkybės, kurias reikia įrodyti.