

Byla C-251/23

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

Gavimo data:

2023 m. balandžio 19 d.

Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas:

Landgericht Duisburg (Vokietija)

Sprendimo dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą priėmimo data:

2023 m. balandžio 5 d.

Ieškovas:

OB

Atsakovė:

Mercedes-Benz Group AG

Pagrindinės bylos dalykas

Reglamento (EB) Nr. 715/2007 aiškinimas, susijęs su neleistinomis dyzelinių lengvųjų keleivinių automobilių valdiklių ir dinamometro manipuliacijomis

Prašymo priimti prejudicinį sprendimą dalykas ir teisinis pagrindas

Sąjungos teisės išaiškinimas, SESV 267 straipsnis ir 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, p. 1; 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, p. 1; toliau – Direktyva 2007/46)

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 (OL L 199, 2008, p. 1; toliau – Reglamentas Nr. 692/2008)

1980 m. gruodžio 16 d. Tarybos direktyva 80/1268/EEB dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių transporto priemonių degalų suvartojimą, suderinimo (OL L 375, p. 36; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 13 sk., 6 t, p. 77; toliau – Direktyva 80/1268/EEB)

1999 m. gruodžio 15 d. Komisijos direktyva 1999/100/EB[,] derinanti su technine pažanga Tarybos direktyvą 80/1268/EEB dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių transporto priemonių degalų suvartojimą, suderinimo (OL L 334, p. 36; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 13 sk., 24 t., p. 210; toliau – Direktyva 1999/100/EB)

Prejudiciniai klausimai

Pagal SESV 267 straipsnį byla perduota Europos Sąjungos Teisingumo Teismui (toliau – Teisingumo Teismas), kad šis priimtų prejudicinį sprendimą dėl pateiktų klausimų, iš esmės – dėl antrojo–penktojo klausimų, jei atsakymas į pirmąjį klausimą būtų neigiamas:

1. Ar dyzeliniu varomas lengvasis keleivinis automobilis, kuriam taikomas išmetamųjų teršalų kiekio standartas „Euro 5“, atitinka Sąjungos teisės nuostatas neatsižvelgiant į tai, ar jo valdymo bloke sumontuota grandinė, kuri konceptualiai turi būti klasifikuojama kaip valdiklis, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktą, jei dėl jo konstrukcijos ir valdymo bloke įdiegtų funkcijų nuo pat pradžių aišku, kad, varikliui įšilus, jis išmeta daugiau nei 180 mg/km azoto oksidų „mišinyje“, net jei tokiomis sąlygomis atliekamas bandomasis važiavimas pagal NEDC?

2. Ar transporto priemonės sudedamoji konstrukcijos dalis, registruojanti temperatūrą, transporto priemonės greitį, variklio sukimosi dažnį (min^{-1}), perdavimo mechanizmo veikimą, slėgį kolektoriuje prieš droselinę sklendę arba bet kokią 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 punktą, ir dėl to gali būti laikoma valdikliu, kaip jis suprantamas pagal Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktą, jei dėl degimo proceso parametų pakeitimo, kurį lemia sudedamosios konstrukcijos dalies atliekamas nustatymas, padidėja tam tikros kenksmingos medžiagos, pavyzdžiui, azoto oksidų, kiekis, tačiau tuo pačiu sumažėja vienos ar daugiau kitų kenksmingų medžiagų, pavyzdžiui, kietųjų dalelių, angliavandenilių, anglies monoksido ir (arba) anglies dioksido, kiekis?

3. Jei į antrąjį klausimą būtų atsakyta teigiamai, kokiomis sąlygomis tokiu atveju konstrukcijos dalis yra valdiklis, kaip apibrėžta Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punkte?

4. Jei į antrąjį klausimą būtų atsakyta teigiamai, ar nacionalinės teisės nuostatos, pagal kurias transporto priemonės pirkėjui tenka pareiga įrodyti, kad yra įrengtas valdiklis, kaip jis suprantamas pagal Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktą, o transporto priemonės gamintojas neprivalo pateikti informacijos šiuo klausimu nagrinėjant įrodymus, prieštarauja 2023 m. kovo 21 d. Teisingumo Teismo sprendime (*Mercedes-Benz Group (Transporto priemonių su valdikliais gamintojų atsakomybė)*, C-100/21, EU:C:2023:229) nurodytai Direktyvos 2007/46 18 straipsnio 1 daliai, 26 straipsnio 1 daliai ir 46 straipsniui tiek, kiek iš pastarųjų 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)?

5. Jei į ketvirtąjį 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? Ar kiekvienu atveju šalys gali pasinaudoti palengvintomis įrodinėjimo priemonėmis, 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 1 dalis

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

Reglamentas Nr. 692/2008, visų pirma 3 straipsnio 9 punktas

Nacionalinės teisės nuostatos

Bürgerliches Gesetzbuch (Vokietijos civilinis kodeksas, BGB)

Faktinės aplinkybės ir procesas pagrindinėje byloje

1. Ieškovas pareiškė reikalavimus atsakovei dėl žalos, susijusios su transporto priemonės pirkimu iš automobilių pardavėjo, atlyginimo, nes transporto

priemonėje buvo įmontuoti draudžiami valdikliai, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalį.

- 2 Ieškovas 2016 m. gegužės 25 d. pirkimo–pardavimo sutartimi už 23 700 EUR įsigijo naudotą transporto priemonę – *Mercedes Benz GLK 200 CDI* (toliau – nagrinėjama transporto priemonė), kurios bendra rida – 39 000 km. Pagal pirkimo–pardavimo sutartį transporto priemonė pirmą kartą buvo įregistruota 2012 m. lapkričio 21 d.
- 3 Transporto priemonėje buvo sumontuotas atsakovės gaminamas OM 651 tipo dyzelinis variklis. Šis variklis turi atitikti išmetamųjų teršalų kiekio standarto „Euro 5“ reikalavimus.
- 4 Transporto priemonėje nebuvo įrengtas selektyviosios katalizinės redukcijos katalizatorius (toliau – SKR katalizatorius), todėl išmetamosios dujos nebuvo papildomai apdorojamos SKR katalizatoriumi.
- 5 2019 m. gegužės 2 d. ieškovės transporto priemonėje buvo įdiegtas programinės įrangos naujinys.
- 6 Ieškovas teigia, kad atsakovė privalo atlyginti jam žalą. Iš esmės jis prašo priteisti iš atsakovės 23 700 EUR, nagrinėjamą transporto priemonę perduodant ir perleidžiant nuosavybėn, ir 953,35 EUR kompensaciją už naudojimąsi transporto priemone. Atsakovė prašo atmesti ieškinį.

Ieškovo argumentai

- 7 Ieškovas tvirtina, kad OM 651 tipo varikliai turi neteisėtus valdiklius ir temperatūros intervalus.
- 8 Siekiant sumažinti išmetamųjų teršalų vertes, buvo naudojama programinė įranga, kuri atpažindavo bandymo režimą ir perjungdavo kitą darbo režimą, dėl kurio išmetamųjų teršalų vertės būdavo mažesnės. Variklio tipo programinė įranga atpažįsta du skirtingus darbo režimus, kuriais valdoma išmetamųjų teršalų recirkuliacija. Jei važiuojama pagal bandymui laboratorinėmis sąlygomis nustatytą fiktyvų važiavimo ciklą, programinė įranga perjungia darbo režimą, kuriuo išmetama mažiau azoto oksidų. Ši programinė įranga naudojama visuose OM 651 tipo varikliuose.
- 9 Be to, išmetamųjų dujų vertėms sumažinti buvo naudojamas vadinamasis temperatūros intervalas. Taip užtikrinama, kad išmetamųjų dujų recirkuliacija, kuri padeda mažinti išmetamųjų azoto oksidų kiekį, būtų mažesnė esant žemai lauko temperatūrai. Kai lauko temperatūra yra 9 °C ir žemesnė, išmetamųjų teršalų recirkuliacija sumažinama arba visiškai išjungiama, todėl gerokai padidėja išmetamųjų azoto oksidų kiekis. Ši funkcija yra neleistina.
- 10 Variklis turi funkciją „Bit 15“, kuri išjungia išmetamųjų dujų valymą nuvažiavus 26 km. Be to, išmetamųjų dujų valymo sistemos veiksmingumas mažėja dėl

valdiklio, kai tik užvedus variklį išmetama 17,6 g azoto oksido. Po 1 200 sekundžių variklio valdymo sistema taip pat persijungia į „nešvarų“ režimą, t. y. režimą, kai išmetama daugiau teršalų.

- 11 Atnaujinus programinę įrangą atsirado dar vienas defektas. Taip atsitiko dėl to, kad nebuvo pašalintas pirminis defektas, susijęs su neleistinu valdikliu. Atnaujinus programinę įrangą atsirado kitas transporto priemonės defektas – padidėjo išmetamas azoto oksidų kiekis.
- 12 Variklio degalų sąnaudos ir išmetamųjų teršalų kiekis, išmatuoti pagal Direktyvą 80/1268/EEB su pakeitimais, padarytais Direktyva 1999/100/EB, būtų didesni, nei nurodyta brošiūroje. Esant įprastoms eksploatavimo sąlygoms kelyje papildomai sunaudojama vidutiniškai 2 l/100 km, o tai – požymis, kad naudojamas valdiklis.
- 13 Atsakovė sąmoningai nusprendė naudoti draudžiamą valdiklį.
- 14 Atsakovės apgaulingi veiksmai lėmė ieškovo sprendimą įsigyti transporto priemonę, o dėl jos įsigijimo ieškovas patyrė žalą, nes įsigijo teisės aktų reikalavimų neatitinkančią transporto priemonę.
- 15 Remiantis ne mažesne nei 500 000 km rida ir ieškinio pateikimo metu buvusia rida, apskaičiuota 953,35 EUR dydžio kompensacija už transporto priemonės naudojimą.

– *Atsakovės argumentai*

- 16 Atsakovė iš esmės teigia, kad ji nei tyčia pakenkė ieškovui, nei jį apgavo.
- 17 Transporto priemonė turėjo galiojantį EB tipo patvirtinimą ir galėjo būti naudojama be apribojimų. Vien dėl šios priežasties žalos nebuvo padaryta, juolab kad nagrinėjama transporto priemonė jau turėjo atnaujintą programinę įrangą, todėl joje nebegalėjo būti neleistino valdiklio. Pirkimo–pardavimo sutartis ieškovui nebuvo ekonomiškai nenaudinga. Transporto priemonės vertė dėl tariamų defektų nesumažėjo. Per teisės aktuose nustatytus bandymus ji atitiko azoto oksido ribines vertes. Būtent tai yra svarbiausias dalykas.
- 18 Šiuo atveju nebuvo jokių dinamometro pakeitimų, priešingai, nei nustatyta jurisprudencijoje dėl VW grupės transporto priemonių. Nagrinėjamoje transporto priemonėje nebuvo įrengtas manipuliacinis valdiklis, kuris atpažintų dinamometrą ir todėl dinamometre išmetamųjų teršalų kiekis būtų kitoks nei transporto priemonę eksploatuojant įprastai.
- 19 Nei nuo temperatūros priklausanti išmetamųjų dujų recirkuliacijos valdymo sistema, nei reguliuojamas aušinimo skysčio termostatas automobilyje nebuvo valdiklis.

- 20 Būtinai išmetamųjų teršalų kontrolės sistemos veiksmingumo nustatymo įrenginys kartu negali būti ir valdiklis.
- 21 Išmetamųjų dujų recirkuliacija turėjo būti valdoma atsižvelgiant į bendrąsias sąlygas, siekiant pakankamai sumažinti visų atitinkamų išmetamųjų teršalų kiekį, išvengti variklio ir išmetamosios sistemos gedimų ir užtikrinti saugų sistemos veikimą.
- 22 Azoto oksidų ir kitų variklio išmetamųjų teršalų kiekis turi būti subalansuotas. Taikomas vadinamasis išmetamųjų azoto oksidų ir kietųjų dalelių kompromisas. Skirtingų teršalų kompromisas yra pagrindinis išmetamųjų teršalų kontrolės sistemos projektavimo aspektas. Sąjungos teisės aktų leidėjas aiškiai pripažino kompromisą nustatydamas mišrias ribines vertes.
- 23 Išmetamųjų teršalų kontrolės sistema skirtingomis eksploataavimo sąlygomis veikia skirtingai dėl techninių ir fizikinių priežasčių. Negalima palyginti šalto ir šilto variklio išmetamųjų teršalų kiekio. Pagrindinė techninė išmetamųjų teršalų kontrolės sistemos konfigūracija bet kuriuo atveju nelaikoma valdikliu, jei konstrukcija pagrįsta techninėmis priežastimis, t. y. ji yra techniškai tinkama išmetamųjų teršalų kontrolės sistemos konstrukcija, pagrįstai išsprendžianti konkretų konfliktą mažinant išmetamųjų teršalų kiekį.
- 24 Jei pagrindinė išmetamųjų teršalų kontrolės sistemos konstrukcija būtų vertinama atsižvelgiant į draudimą naudoti valdiklius, būtų pasiektas nepagrįstas rezultatas – gamintojai susilaikytų nuo išmetamųjų teršalų kontrolės sistemų eksploataavimo optimaliomis sąlygomis ir didesnio efektyvumo. Taip yra todėl, kad pagal šią prielaidą veikimas mažesniu efektyvumu laipsniu visada būtų traktuojamas kaip valdiklis, kuris, ieškovo požiūriu, turėtų būti pateisinamas siaurąja prasme suprantamais variklių apsaugos pagrindais.
- 25 Ieškovo teiginiai apie nuo temperatūros priklausantį išmetamųjų dujų recirkuliacijos valdymą neleidžia daryti išvados, kad yra įrengtas neleistas valdiklis. Įstatymų leidėjo teigimu, išmetamųjų teršalų kontrolės sistema neturi veikti vienodai efektyviai esant bet kokiai temperatūrai.
- 26 Tai, kad varikliui išylant buvo naudojamas kitoks išmetamųjų dujų recirkuliacijos greitis nei, pavyzdžiui, varikliui veikiant, susiję su techninėmis ir fizikinėmis priežastimis, o ne su manipuliaciniais veiksmais.
- 27 Kontroliuojamas aušinimo skysčio termostatas nėra neleistas valdiklis, nes jis veikia vienodai ir naudojant dinamometrą, ir eksploatuojant transporto priemonę. Kai variklis yra darbinės temperatūros, valdomas aušinimo skysčio termostatas jau neturi įtakos išmetamųjų teršalų kontrolės sistemos veiksmingumui pagal Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktą.
- 28 Projektuojant nagrinėjamos transporto priemonės kontroliuojamo aušinimo skysčio termostatą buvo atsižvelgta į technines koreliacijas, susijusias su kontroliuojamo aušinimo skysčio termostatu, išmetamųjų dujų recirkuliacijos

rodikliais, taip pat šalto ir įšilusio variklio veikimo diapazonu. Ši konstrukcija atitiko taikomus norminius reikalavimus.

- 29 Aušinimo skysčio termostato reguliavimo funkcija buvo techniškai pagrįsta ir leistina priemonė, todėl ji nelaikytina valdikliu. Atsižvelgiant į variklio ir sudedamųjų dalių apsaugą bei saugų transporto priemonės eksploatavimą, bet kuriuo atveju aušinimo skysčio termostato valdymą reikėjo suprojektuoti taip, kad jo taikymo sritis būtų ribota.
- 30 Ieškovo teiginys dėl tam tikrų funkcijų yra neteisingas. Šios funkcijos nebuvo aktyvios nagrinėjamoje transporto priemonėje. Visų pirma nėra nei funkcijos, užtikrinančios, kad išmetamųjų dujų valymas būtų išjungtas nuvažiavus 26 km, nei funkcijos, užtikrinančios, kad išmetamųjų dujų valymas būtų išjungtas po 1 200 sekundžių, nei funkcijos, dėl kurios išmetamųjų dujų valymas būtų išjungtas išmetus 17,6 g azoto oksido.
- 31 Kalbant apie azoto oksido kiekį ir atitiktį teisės aktams, atsakovė vadovavosi pagrįstu teisiniu aiškinimu, kuris paneigia tyčią ar nesažiningumą. Atsakovė turėjo teisę manyti, kad nuo temperatūros priklausomo išmetamųjų dujų reguliavimo funkcija nėra valdiklis, tačiau bet kuriuo atveju yra leistina dėl variklio apsaugos.
- 32 Vidutinė numatoma bendra nagrinėjamos transporto priemonės rida yra 200 000 km.
- 33 Remdamasis 2021 m. lapkričio 12 d. įrodymų pateikimo nutartimi, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas surinko įrodymus, gavęs rašytinę eksperto nuomonę.

– ***Prašymo priimti prejudicinį sprendimą pagrindimas***

- 34 Pagal SESV 267 straipsnį byla turi būti perduota Teisingumo Teismui, kad šis priimtų prejudicinį sprendimą dėl pateiktų klausimų.
- 35 Atsakymas į pirmąjį prejudicinį klausimą turi lemiamą reikšmę ginčo baigčiai. Jei į pirmąjį klausimą būtų atsakyta neigiamai, taip pat būtų svarbūs antrasis ir trečiasis klausimai. Gali būti, kad bus svarbūs ir atsakymai į ketvirtąjį ir penktąjį klausimus, tačiau tai dar nėra aišku.
- 36 Nuo atsakymo į pateiktus prejudicinius klausimus priklausys, ar atsakovė turi būti pripažinta kalta, ar reikia iš anksto surinkti įrodymus ir, jei taip, dėl kokių teiginių, be to, kieno nenaudai galima priskirti bet kokį su sprendimu susijusios ir ginčijamos faktinės aplinkybės neišsiaiškinimą, kas turi sumokėti avansą už išlaidas, kurios galimai bus patirtos renkant įrodymus.
- 37 Ieškovas reiškia reikalavimą atlyginti žalą pagal Vokietijos civilinio kodekso (BGB) 823 straipsnio 2 dalį, siejamą su Direktyvos 2007/46 18 straipsnio 1 dalimi, 26 straipsnio 1 dalimi, 46 straipsniu ir 3 straipsnio 36 punktu, jei transporto priemonė neatitinka Sąjungos teisės nuostatų dėl išmetamųjų teršalų

kiekio ir (arba) jei joje sumontuotas neleistinas valdiklis, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktą. Tokiu atveju būtų nustatyta, kad atsakovė išdavė netinkamą atitikties sertifikatą, kaip tai suprantama pagal Direktyvos 2007/46 3 straipsnio 36 punktą.

- 38 Teismo nuomone, iš atsakovės turi būti priteista atlyginti ieškovės patirtą žalą, jei aplinkybė, kad ieškovės transporto priemonė, atliekant bandymą pagal NEDC su išilusiu varikliu, išmeta daugiau nei 180 mg azoto oksidų kilometrui „mišinyje“, neatitinka Sąjungos teisės aktuose nustatytų išmetamųjų dujų kiekio reikalavimų ir (arba) galima konstatuoti, kad transporto priemonėje yra neleistina grandinė ar valdiklis, turintis įtakos transporto priemonės išmetamųjų dujų kiekiui.

Dėl pirmojo prejudicinio klausimo

- 39 Teismo manymu, gali būti, kad nagrinėjama transporto priemonė neatitinka Sąjungos teisės nuostatų, visų pirma Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 1 dalies, vien dėl to, kad, remiantis iki šiol surinktais įrodymais, variklis, užvedamas jau esant darbinei temperatūrai, išmeta daugiau nei 180 mg azoto oksidų vienam kilometrui, net jei važiuojama atliekant bandomąjį važiavimą pagal NEDC. Vis dėlto šiuo klausimu jis nėra tikras.
- 40 Remdamasis iki šiol priimtais Teisingumo Teismo sprendimais, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas mano, kad azoto oksido ribinė vertė pagal išmetamųjų teršalų kiekio standartą „Euro 5“ taikoma ir tuo atveju, kai dyzelinu varomas lengvasis keleivinis automobilis su jau išilusiu varikliu bandomas pagal NEDC, kaip yra šiuo atveju.
- 41 Pirma, 2022 m. liepos 14 d. Teisingumo Teismo sprendime (*GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570*) nurodyta, kad pagal Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 1 dalį gamintojas turi įrengti transporto priemones taip, kad visos sudedamosios dalys, kurios gali turėti įtakos teršalų kiekiui, būtų suprojektuotos, sukonstruotos ir sumontuotos taip, kad įprastai naudojama transporto priemonė atitiktų reglamente ir jo įgyvendinimo priemonėse nustatytas išmetamųjų teršalų ribines vertes. Kadangi važiavimas užvedus „šiltą“ variklį yra vienas iš įprastų dyzelinių lengvųjų keleivinių automobilių naudojimo būdų Sąjungos teritorijoje, tai galėtų reikšti, kad dyzelinių lengvųjų automobilių, kuriems taikomas išmetamųjų teršalų kiekio standartas „Euro 5“, išmetamo azoto oksido ribinė vertė 180 mg/km taip pat taikoma, jei jie bandomi pagal NEDC bandymą, užvedus šiltą variklį.
- 42 Antra, pagal išmetamųjų teršalų kiekio standartą „Euro 5“ absoliučios ribinės vertės nebuvo nustatytos. Veikia buvo nustatytos ribinės vertės, kurių atitiktis buvo tikrinama atliekant bandymą pagal NEDC reikalavimus, ir atitinkamai – bent jau taip galima suprasti ribinių verčių reikalavimus – jų turėjo būti laikomasi tik atliekant tokį bandymą tokiomis sąlygomis, kuriomis buvo atliekamas bandymas pagal NEDC.

- 43 Vienas iš NEDC bandymų reikalavimų yra atlikti bandymą po šalto variklio užvedimo. Remiantis pateiktomis faktinėmis aplinkybėmis, aukšta degimo temperatūra yra neefektyvi siekiant mažo azoto oksidų kiekio.. Šilto variklio užvedimas daro nepalankų poveikį azoto oksidų kiekiui dėl padidėjusios degimo temperatūros.
- 44 Taigi kyla klausimas, ar azoto oksido ribinės vertės pagal išmetamųjų teršalų kiekio standartą „Euro 5“ turi būti laikomasi ir tuo atveju, jei bandymas pagal NEDC atliekamas ne po šalto, o po šilto variklio užvedimo. Nors 2022 m. liepos 14 d. Teisingumo Teismo sprendimuose (*GSMB Invest*, C-128/20, EU:C:2022:570, ir *Volkswagen*, C-134/20, EU:C:2022:571) pateiktos išvados gali reikšti, kad taip ir yra, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš šių sprendimų negali daryti aiškios išvados, todėl reikia, kad Teisingumo Teismas priimtų prejudicinį sprendimą šioje byloje.
- 45 Jei į pirmąjį prejudicinį klausimą bus atsakyta teigiamai, vadinasi, nagrinėjama transporto priemonė neatitinka Sąjungos teisės reikalavimų. Tokiu atveju atsakovė turės atlyginti ieškovui dėl to patirtą žalą. Tuomet atsakyti į kitus prejudicinius klausimus, bent jau dabartinėmis aplinkybėmis, nebūtina.

Dėl antrojo, trečiojo ir ketvirtojo prejudicinių klausimų

- 46 Jei į pirmąjį prejudicinį klausimą būtų atsakyta neigiamai, atsakovės atsakomybė ieškovui priklausytų nuo to, ar nagrinėjamoje transporto priemonėje buvo sumontuotas neleistinas valdiklis, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktą. Atsakymas į šį klausimą yra būtinas teisiniui ginčui galutinai išspręsti.
- 47 Toliau išdėstomos aplinkybės, susijusios su antruoju, trečiuoju ir ketvirtuoju klausimais.

Dėl klausimo, ar temperatūros intervalo funkcija yra neleistinas valdiklis

- 48 Ieškovas nurodė, o atsakovė iš esmės neginčijo, kad išmetamųjų dujų vertėms sumažinti buvo naudojama neleistina temperatūros intervalo funkcija, dėl kurios esant žemai lauko temperatūrai buvo sumažinama arba visiškai išjungiamą išmetamųjų dujų recirkuliacija, skirta azoto oksidų kiekiui mažinti, todėl azoto oksidų kiekis labai padidėjo.
- 49 Kompiuteris, valdantis išmetamųjų dujų recirkuliacijos vožtuvo atidarymą, yra konstrukcinė dalis, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktą. Išmetamųjų dujų recirkuliacija, kurios funkcija keičiama ir prireikus įjungiamą arba išjungiamą pagal tai, kiek atidarytas arba uždarytas išmetamųjų dujų recirkuliacijos vožtuvas, yra išmetamųjų teršalų kontrolės sistemos dalis (žr. 2020 m. gruodžio 17 d. Teisingumo Teismo sprendimą *CLCV ir kt. (Dyzelinio variklio valdiklis)*, C-693/18, EU:C:2020:1040, 68 ir

90 punktai). Į išmetamųjų dujų recirkuliacijos sistemą tiekiamų išmetamųjų dujų kiekis taip pat priklauso nuo temperatūros.

- 50 Jei daroma prielaida, kad transporto priemonėje sumontuota konstrukcinė dalis lemia įvairius parametrus, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktą, siekiant pakeisti variklio degimo proceso parametrus, priklausomai nuo šio nustatymo rezultato, išmetamųjų teršalų kontrolės sistemos veiksmingumas visada sumažėja, todėl tai yra valdiklis, kaip tai suprantama pagal šią nuostatą, jeigu dėl konstrukcinės dalies atlikto degimo proceso parametru pakeitimo remiantis nustatymo rezultatu padidėja išmetamas tam tikros kenksmingos medžiagos, pavyzdžiui, azoto oksidų, kiekis, net jeigu tuo pat metu dėl to sumažėja išmetamas vienos ar keleto kitų kenksmingų medžiagų, pavyzdžiui, angliavandenilių, kiekis; taigi tai yra valdiklis, kaip tai suprantama pagal Reglamento (EB) Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktą.
- 51 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 parametru pakeitimo, priklausomai nuo nustatymo rezultato, padidėja tam tikros kenksmingos medžiagos, pavyzdžiui, azoto oksidų, kiekis, tačiau kartu sumažėja vienos ar keleto kitų kenksmingų medžiagų, pavyzdžiui, angliavandenilių, kiekis, vis tiek gali būti neįmanoma be papildomo tyrimo daryti prielaidą, kad tai yra valdiklis, kaip jis suprantamas pagal Reglamento (EB) Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktą.
- 52 Remiantis iki šiol pateiktomis faktinėmis aplinkybėmis, degimo temperatūrą lemia išmetamųjų dujų kiekis, tiekiamas naujam degimui. Jei degimo temperatūra pakyla, padidėja transporto priemonės išmetamų azoto oksidų kiekis. Kita vertus, aukštesnė degimo temperatūra sumažina degalų sąnaudas, o kartu ir anglies dioksido kiekį, kuris yra proporcingas sąnaudoms, taip pat anglies monoksido, angliavandenilių, kietųjų dalelių ir klimatui kenkiančio metano kiekį.
- 53 Iš ekspertizės išvados matyti, kad ekspertas atliko du bandymus pagal NEDC. Pirmasis bandymas atliktas iš karto po šalto variklio užvedimo. Antrasis bandymas atliktas varikliui gerokai įšilus, todėl jo degimo temperatūra buvo aukštesnė.
- 54 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, remdamasis per šiuos du bandymus išmatuotomis vertėmis, daro išvadą, kad sumažinus azoto oksidų kiekį mažinant degimo temperatūrą, pavyzdžiui, naudojant išmetamųjų dujų recirkuliaciją, vieną trūkumą, kuris yra susijęs su azoto oksidų kiekiu, pakeičia kitas trūkumas – padidėjęs anglies dioksido (CO₂), anglies monoksido (CO), angliavandenilių (HC), kietųjų dalelių ir metano (CH₄) kiekis.

- 55 Teismas negali įvertinti, kuriam iš šių trūkumų teikti pirmenybę ir per kurį iš dviejų bandymų išmetamųjų teršalų kontrolės sistemos veiksmingumas buvo didesnis ar mažesnis. Šis vertinimas, kuris turi būti atliekamas pagal Sąjungos teisę, priklauso Teisingumo Teismo kompetencijai.
- 56 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), 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 ribotoms sąlygoms.
- 57 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 buvęs sumažintas, kaip ir pagal patvirtinimo procedūras.
- 58 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). 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) taip pat susijęs su valdikliais. Nė viename iš šių sprendimų Teisingumo Teismas nenagrinėjo konkretaus klausimo, kuris yra šios bylos dalykas.
- 59 Šioje byloje, priešingai nei pirmiau minėtuose sprendimuose, remiantis teismui pateiktais matavimo rezultatais, kyla klausimas, kad sumažinus išmetamųjų dujų recirkuliacijos būdu pasiektą azoto oksido kiekį dėl sumažėjusios degimo temperatūros padidėja kitų išmetamųjų teršalų, pavyzdžiui, anglies monoksido, angliavandenilių, metano ir kietųjų dalelių, kiekis.
- 60 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.

Dėl klausimo, ar aušinimo skysčio termostatas yra neleistinas valdiklis

- 61 Reguluojamas aušinimo skysčio termostatas yra išmetamųjų teršalų kontrolės sistemos dalis, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktą. Kompiuteris, kuris įjungia ir išjungia aušinimo skysčio termostatą ir kontroliuoja jo atidarymą ir uždarymą esant tam tikrai temperatūrai, priklausomai nuo transporto priemonės eksploatavimo sąlygų, yra sudedamoji dalis, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktą (žr. 2020 m. gruodžio 17 d. Sprendimą *CLCV ir kt. (Dyzelinio variklio valdiklis)*, C-693/18, EU:C:2020:1040, 90 ir 68 punktai).
- 62 Reikia išsiaiškinti, ar šis kompiuteris yra valdiklis. Taip yra todėl, kad, atsakovės teigimu, įjungus aušinimo skysčio termostatą, bent jau tam tikromis aplinkybėmis variklio temperatūra, taigi ir degimo temperatūra, ilgiau išlieka žemesnė nei išjungus termostatą, o tai lemia priešingus nei pirmiau aprašyti rezultatus.
- 63 Ieškovas teigia, kad, kaip jau minėta ir ką ginčija atsakovė, siekiant sumažinti išmetamųjų dujų vertes buvo naudojama programinė įranga, kuri atpažįsta bandomąjį režimą ir perjungia kitą darbo režimą, dėl kurio išmetamųjų dujų vertės yra mažesnės.
- 64 Šis įtaisas gali turėti įtakos tik degimo proceso parametrams, nes nagrinėjamoje transporto priemonėje neįrengtas išmetamųjų dujų papildomo apdorojimo įtaisas, pavyzdžiui, SKR katalizatorius. Dyzelino kietųjų dalelių filtras, jei ir įrengtas, šiuo atžvilgiu nėra svarbus.
- 65 Taigi kyla klausimas, ar perjungimo įtaisas, kuris turi būti įrengtas šiuo atveju, gali sumažinti išmetamųjų teršalų kontrolės sistemos veiksmingumą ir kiek jis gali būti laikomas valdikliu.
- 66 Tas pats pasakytina ir apie ieškovo argumentus dėl funkcijos „Bit 15“, išmetamųjų dujų valymo efektyvumo pablogėjimo ir variklio valdymo perjungimo į „nešvarų“ režimą po 1 200 sekundžių, kurie, jei jie yra, laikytini grandinėmis, darančiomis įtaką degimo parametrams.
- 67 Šiuo atžvilgiu sprendime dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą nurodyti klausimai, susiję su sąvokos „išmetamųjų teršalų kontrolės sistemos veiksmingumo sumažinimas“ supratimu, dėl pirmiau nurodytų priežasčių yra vienodai svarbūs.
- 68 Neatsakius į nurodytus klausimus, ieškovo teiginiai neleidžia nei surinkti įrodymų, nei priimti apkaltinamojo nuosprendžio atsakovės atžvilgiu. Neatsakius į prejudicinius klausimus, atsakovės pareiškimai neleidžia atmesti ieškinio.

Dėl penktojo prejudicinio klausimo

- 69 Net ir dabartiniame bylos nagrinėjimo etape reikia atsižvelgti į tikimybę, kad tam tikros nagrinėjamoje transporto priemonėje esančio valdiklio buvimo sąlygos gali

būti nei įrodytos, nei paneigtos. Tokiu atveju teismas turi paaiškinti, kam tenka atitinkamų sąlygų įrodinėjimo pareiga.

- 70 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 punktą) argumentai suteikia pagrindą išnagrinėti, ar Vokietijos teisėje numatytas įrodinėjimo pareigos, susijusios su valdikliais, paskirstymas yra suderinamas su Sąjungos teise.
- 71 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 žalą 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.
- 72 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.
- 73 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.
- 74 Iš Direktyvos 2007/46 18 straipsnio 1 dalies, 26 straipsnio 1 dalies ir 46 straipsnio matyti, kad transporto priemonės pirkėjas turi turėti teisę reikalauti iš gamintojo atlyginti žalą tuo atveju, jei transporto priemonėje buvo sumontuotas neteisėtas valdiklis (žr. Sprendimo *Mercedes-Benz Group (Transporto priemonių su valdikliais gamintojų atsakomybė)*, C-100/21, EU:C:2023:229, 91 ir 93 punktus).
- 75 Būtina išsiaiškinti, ar toks įrodinėjimo pareigos paskirstymas pagal Vokietijos teisę yra suderinamas su veiksmingumo principu pagal Sąjungos teisę ir kokia apimtimi ir kas šiuo atžvilgiu turi būti taikoma remiantis Sąjungos teise.
- 76 Dabartiniame proceso etape dar negalima numatyti, kiek įrodymų prireiks šalių pareiškimams ir kaip vystysis įrodymų rinkimas šioje byloje. Todėl taip pat neaišku, kokių mastu kils nurodytos problemos, susijusios su įrodinėjimo pareiga.
- 77 Vis dėlto jei bus renkami papildomi įrodymai, kils pirmiau minėti klausimai, visų pirma klausimas, kam reikia mokėti galimai didelį bylinėjimosi išlaidų avansą ir kas patirs žalą, jei nebus nustatytos konkrečios faktinės aplinkybės, kurias reikia įrodyti.

- 78 Dėl šio prašymo priimti prejudicinį sprendimą jau dabar galima tikėtis mažiausiai dvejų metų proceso sustabdymo iki Teisingumo Teismo sprendimo priėmimo. Tikėtis, kad šalys šiuos klausimus kels tik vėlesniame proceso etape, negalima, nes dėl tolesnio prašymo Teisingumo Teismui priimti prejudicinį sprendimą tai vėl užtruktų mažiausiai dvejus metus.
- 79 Į atitinkamus klausimus galima atsakyti numatomame Teisingumo Teismo 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).
- 80 Pagal SESV 267 straipsnį iš esmės pateikiami tik tie klausimai, į kuriuos, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo nuomone, reikia atsakyti, kad būtų galima priimti sprendimą. Nagrinėjamu atveju dar nėra aišku, ar atsakymas į klausimus būtinas. Vis dėlto dėl pirmiau išdėstytų priežasčių prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas mano, kad penktasis klausimas yra priimtinas.