



# Teismo praktikos rinkinys

GENERALINIO ADVOKATO  
ATHANASIOS RANTOS IŠVADA,  
pateikta 2022 m. birželio 2 d.<sup>1</sup>

**Byla C-100/21**

**QB**  
**prieš**

**Mercedes-Benz Group AG, buvusi Daimler AG**

(*Landgericht Ravensburg* (Ravensburgo apygardos teismas, Vokietija) pateiktas prašymas priimti prejudicinį sprendimą)

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Teisės aktų derinimas – Direktyva 2007/46/EB – Motorinių transporto priemonių patvirtinimas – 18 straipsnio 1 dalis, 26 straipsnio 1 dalis ir 46 straipsnis – Reglamentas (EB) Nr. 715/2007 – 5 straipsnio 2 dalis – Dizelinis variklis – Teršalų išmetimas – „Temperatūrų intervalo“ ribojamas išmetamo azoto dioksido kiekio mažinimas – Valdiklis – Pavienio transporto priemonės su draudžiamu valdikliu pirkėjo interesų gynimas – Deliktine atsakomybe grindžiama teisė gauti iš automobilio gamintojo žalos atlyginimą – Žalos atlyginimo apskaičiavimo būdas – Veiksmingumo principas – SESV 267 straipsnis – Galimybė vienam teisėjui kreiptis į Teisingumo Teismą su prašymu priimti prejudicinį sprendimą“

## I. Įvadas

1. Šis prašymas priimti prejudicinį sprendimą priskirtinas prie Teisingumo Teismui pateiktų bylų, susijusių su Sąjungos teisės nuostatų dėl dizelinių variklių išmetamų dujinių teršalų, be kita ko, azoto dioksido (NO<sub>x</sub>), pažeidimu. Šiuo klausimu pažymėtina, kad Teisingumo Teismas 2020 m. gruodžio 17 d. Sprendime *CLCV ir kt. (Dizelinio variklio valdiklis)* (C-693/18, toliau – Sprendimas *CLCV*, EU:C:2020:1040) jau nusprendė dėl „valdiklio“, kaip jis suprantamas pagal Reglamento (EB) Nr. 715/2007<sup>2</sup> 3 straipsnio 10 punktą, apibrėžties ir leidimo įrengti tokį valdiklį sąlygų atsižvelgiant į šio reglamento 5 straipsnio 2 dalies a punktą. Be to bylos *GSMB Invest* (C-128/20), *Volkswagen* (C-134/20) ir *Porsche Inter Auto ir Volkswagen* (C-145/20), kuriose 2021 m. rugsėjo 23 d. pateikiau bendrą išvadą<sup>3</sup>, yra susijusios su „temperatūrų intervalo“, nustatyto atitinkamose transporto priemonėse esančia variklio valdymo kompiuteryje įdiegta programine įranga, atitiktimi Sąjungos teisei.

<sup>1</sup> Originalo kalba: prancūzų.

<sup>2</sup> 2007 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas 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), iš dalies pakeistas 2008 m. liepos 18 d. Komisijos reglamentu (EB) Nr. 692/2008 (OL L 199, 2008, p. 1, toliau – Reglamentas Nr. 715/2007).

<sup>3</sup> Išvada, pateikta bylose *GSMB Invest*, *Volkswagen* ir *Porsche Inter Auto ir Volkswagen* (C-128/20, C-134/20 ir C-145/20, EU:C:2021:758). Rengiant šią išvadą, Teisingumo Teismas dar nėra priėmęs sprendimo šiose bylose.

2. Šioje byloje *Landgericht Ravensburg* (Ravensburgo apygardos teismas, Vokietija) Teisingumo Teismo klausia, ar pagal Direktyvą 2007/46/EB<sup>4</sup>, siejamą su Reglamentu Nr. 715/2007, pavieniam transporto priemonės, kuria nepaisoma šiame reglamente nustatytų išmetamo NOx kiekio apribojimų, pirkėjui suteikiama deliktine atsakomybe grindžiama teisė gauti iš automobilio gamintojo žalos atlyginimą, ir, jei taip, kokį žalos apskaičiavimo būdą turi nustatyti valstybės narės, siekdamos atitikties Sąjungos teisei.

3. Minėtas teismas taip pat siekia sužinoti, ar pagal SESV 267 straipsnį draudžiama nacionalinės teisės nuostata, kurioje nurodyta, kad jurisdikciją nagrinėti bylą turintis vienas teisėjas gali pateikti Teisingumo Teismui prašymą priimti prejudicinį sprendimą tik tuo atveju, jei šis teisėjas pirma pateikė bylą civilinių bylų kolegijai, kuri nusprendė neperimti bylos nagrinėjimo.

## II. Teisinis pagrindas

### A. Sąjungos teisė

#### 1. Reglamentas Nr. 715/2007

4. Reglamento Nr. 715/2007 1, 5 ir 6 konstatuojamosiose dalyse nurodyta:

„(1) Vidaus rinką sudaro vidaus sienų neturinti erdvė, kurioje turi būti užtikrintas laisvas asmenų, paslaugų, prekių ir kapitalo judėjimas. <...> Todėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo techniniai reikalavimai dėl išmetamųjų teršalų turėtų būti suderinti, kad skirtingose valstybėse narės reikalavimai nesiskirtų ir būtų užtikrintas aukštas aplinkos apsaugos lygis.

<...>

(5) Siekiant ES oro kokybės tikslų, būtinos nuolatinės pastangos mažinti iš transporto priemonių išmetamų teršalų kiekį. <...>

(6) Siekiant gerinti oro kokybę ir laikytis taršos ribinių verčių, ypač būtina labai sumažinti iš dyzelinių transporto priemonių išmetamų azoto oksidų kiekį. <...>“

5. Šio reglamento 1 straipsnio „Dalykas“ 1 dalyje nustatyta:

„Šiuo reglamentu nustatomi bendri variklinių transporto priemonių (toliau – transporto priemonės) ir pakaitinių dalių, pvz., pakaitinių taršos kontrolės įtaisų, tipo patvirtinimo, techniniai reikalavimai dėl jų išmetamų teršalų.“

<sup>4</sup> 2007 m. rugsėjo 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva, nustatanti motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, sudėtinų dalių ir atskirų techninių mazgų tvirtinimo pagrindus („Pagrindų direktyva“) (OL L 263, 2007, p. 1), iš dalies pakeista 2017 m. birželio 1 d. Komisijos reglamentu (ES) 2017/1151 (OL L 175, 2017, p. 1, toliau – Direktyva 2007/46).

6. Minėto reglamento 3 straipsnyje „Apibrėžimai“ nurodyta:

„Šiame reglamente ir jo įgyvendinimo priemonėse taikomi tokie apibrėžimai:

<...>

10) valdiklis – tai bet kokia sudedamoji konstrukcijos dalis, registruojanti temperatūrą, transporto priemonės greitį, variklio sukimosi dažnį ( $\text{min}^{-1}$ ), perdavimo mechanizmo veikimą, slėgį kolektoriuje prieš droselinę sklendę arba bet kokią kitą parametą, kad galėtų įjungti kiekvieną išmetamų teršalų kontrolės sistemos sudedamąją dalį, kuri, esant įprastoms ir pagrįstai numatytinoms transporto priemonės veikimo ir eksploatavimo sąlygoms, mažina išmetamų teršalų kontrolės sistemos veiksmingumą, arba tolygiai keisti jos veikimo parametrus, sulėtinti tos dalies veikimą ar ją išjungti;

<...>“

7. Minėto reglamento 5 straipsnio „Reikalavimai ir bandymai“ 1 ir 2 dalyse įtvirtinta:

„1. Gamintojai įrengia transporto priemonės taip, kad visos sudedamosios dalys, kurios gali turėti įtakos teršalų išmetimui, būtų suprojektuotos, sukonstruotos ir sumontuotos taip, kad įprastai naudojama transporto priemonė atitiktų šį reglamentą ir jo įgyvendinimo priemonės.

2. Išmetamųjų teršalų kontrolės sistemų veiksmingumą mažinančius valdiklius naudoti draudžiama. Draudimas netaikomas tokiais atvejais:

a) įtaiso būtinumas pateisinamas dėl variklio apsaugos nuo pažeidimo ar avarijos ir jis būtinas saugiam transporto priemonės naudojimui;

<...>“

2. *Direktyva 2007/46*

8. Direktyvos 2007/46<sup>5</sup> 1 straipsnyje „Dalykas“ nustatyta:

„Šia direktyva nustatoma suderinta sistema, kurią sudaro į jos taikymo sritį patenkančių visų naujų transporto priemonių ir tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, sudėtinių dalių ir atskirų techninių mazgų patvirtinimui taikomos administracinės nuostatos ir bendri techniniai reikalavimai, siekiant palengvinti transporto priemonių registravimą, pardavimą bei eksploatavimo pradžią [Sąjungoje].

<...>

Konkretūs techniniai reikalavimai dėl transporto priemonių konstrukcijos ir veikimo nustatyti šios direktyvos taikymui skirtuose norminiuose aktuose, kurių išsamus sąrašas pateiktas IV priede.“

<sup>5</sup> Direktyva 2007/46 buvo panaikinta 2018 m. gegužės 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2018/858 dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo ir rinkos priežiūros, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 715/2007 ir (EB) Nr. 595/2009 bei panaikinama Direktyva 2007/46/EB (OL L 151, 2018, p. 1), nuo 2020 m. rugsėjo 1 d., pagal šio reglamento 88 straipsnį. Vis dėlto atsižvelgiant į aptariamą faktines aplinkybes pagrindinėje byloje lieka taikoma Direktyva 2007/46.

9. Šios direktyvos 18 straipsnio „Atitikties liudijimas“ 1 dalyje nurodyta:

„Gamintojas, kuris yra transporto priemonės EB tipo patvirtinimo turėtojas, pateikia atitikties liudijimą kartu su kiekviena pagal patvirtintą transporto priemonės tipą pagaminta komplektine, nekomplektine ar sukomplektuota transporto priemone.

<...>“

10. Minėtos direktyvos 26 straipsnio „Transporto priemonių registravimas, pardavimas ir eksploatavimo pradžia“ 1 dalyje įtvirtinta:

„Nepažeisdamos 29 ir 30 straipsnių nuostatų, valstybės narės užregistruoja, leidžia parduoti ar pradėti eksploatuoti transporto priemones tik tada, kai jos turi galiojantį atitikties liudijimą, išduotą pagal 18 straipsnį.

<...>“

11. Minėtos direktyvos 46 straipsnis „Sankcijos“ suformuluotas taip:

„Valstybės narės nustato sankcijas, taikomas už šios direktyvos nuostatų, ypač 31 straipsnyje nustatyto arba iš jo kylančio draudimo, ir IV priedo I dalyje išvardytų norminių aktų nuostatų pažeidimus, ir imasi visų būtinų priemonių joms įgyvendinti. Šios nustatytos sankcijos turi būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios. Valstybės narės apie šias nuostatas praneša Komisijai ne vėliau kaip 2009 m. balandžio 29 d. ir kuo greičiau – apie jų tolesnius pakeitimus.“

## **B. Vokietijos teisė**

12. *Bürgerliches Gesetzbuch* (Civilinis kodeksas, toliau – BGB) 823 straipsnyje „Pareiga atlyginti žalą“ nustatyta:

„1. Tas, kas tyčia ar dėl neatsargumo neteisėtai sukėlė pavojų kito asmens gyvybei, kūnui, sveikatai, laisvei, nuosavybei ar kitoms teisėms, privalo atlyginti dėl to padarytą žalą.

2. Tokia pat pareiga tenka kiekvienam, pažeidžiančiam įstatymą, kuriuo siekiama apsaugoti kitą asmenį. Jei pagal įstatymo turinį galima jį pažeisti ir be kaltės, pareiga atlyginti žalą atsiranda tik kaltės atveju.“

13. BGB 826 straipsnyje „Tyčiniai neetiški veiksmai, kuriais pažeidžiama viešoji tvarka“, nurodyta:

„Tas, kas pažeisdamas viešąją tvarką tyčia neetiškai padaro žalą kitam asmeniui, privalo ją atlyginti.“

14. 2011 m. vasario 3 d. *Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-Fahrzeugenehmigungsverordnung)* (Nutarimas dėl motorinių transporto priemonių, jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir techninių mazgų

patvirtinimo (Reglamentas dėl motorinių transporto priemonių EB tipo patvirtinimo))<sup>6</sup> 6 straipsnio „Atitikties liudijimas ir ženklavimas“ 1 dalis suformuluota taip:

„Dėl kiekvienos patvirtintą tipą atitinkančios transporto priemonės EB tipo patvirtinimo turėtojas turi pateikti atitikties liudijimą, kaip tai suprantama pagal Direktyvos [2007/46] 18 straipsnį, siejamą su jos IX priedu. Pagal Direktyvos [2007/46] 18 straipsnio 3 dalį atitikties liudijimas parengiamas taip, kad būtų užkirstas kelias jį suklastoti.“

15. Šio nutarimo 27 straipsnio „Registravimas ir pardavimas“ 1 dalyje įtvirtinta:

„Naujos transporto priemonės, techniniai mazgai ar komponentai, dėl kurių reikalingas atitikties liudijimas pagal Direktyvos [2007/46] IX priedą, Direktyvos 2002/24/EB<sup>7</sup> IV priedą arba Direktyvos 2003/37/EB III priedą<sup>8</sup>, gali būti siūlomos parduoti, parduodamos ar pateikiamos rinkai Vokietijoje kelių eismo tikslais tik jei pridedamas galiojantis dėl jų išduotas atitikties liudijimas. Tai netaikoma transporto priemonėms, kaip jos suprantamos pagal Direktyvos [2003/37] 8 straipsnį.“

16. *Zivilprozessordnung* (Civilinio proceso kodeksas, toliau – ZPO) 348 straipsnis „Pirminę jurisdikciją turintis vienas teisėjas“ suformuluotas taip:

„(1) Civilinių bylų kolegija priima sprendimą per vieną iš savo narių, kaip vienas teisėjas. Tai netaikoma, kai:

<...>

(3) Vienas teisėjas pateikia bylą civilinių bylų kolegijai, kuri sprendžia, ar perimti jos nagrinėjimą, jei:

- 1) byla kelia ypatingų faktinio ar teisinio pobūdžio sunkumų;
- 2) byla turi esminę reikšmę arba
- 3) abi šalys to prašo.

Kolegija perima bylos nagrinėjimą, jeigu įvykdytos pirmo sakinio 1 arba 2 punktuose nurodytos sąlygos. Šiuo klausimu ji nusprendžia išklausiusi šalis priimdama nutartį. Byla negali būti vėl perduota vienam teisėjui.

<...>“

<sup>6</sup> BGBl. 2011 I, p. 126.

<sup>7</sup> 2002 m. kovo 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva dėl dviračių ir triračių motorinių transporto priemonių tipo patvirtinimo, panaikinanti Tarybos direktyvą 92/61/EEB (OL L 124, 2002, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 13 sk., 29 t., p. 399).

<sup>8</sup> 2003 m. gegužės 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva dėl žemės ar miškų ūkio traktorių, jų priekabų ir keičiamos velkamosios įrangos, jų sistemų, sudėtinių dalių ir atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo ir panaikinanti Direktyvą 74/150/EEB (OL L 171, 2003, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 13 sk., 31 t., p. 311).

### III. Pagrindinė byla, prejudiciniai klausimai ir procesas Teisingumo Teisme

17. 2014 m. kovo 20 d. QB iš *Auto Y GmbH* už 29 999 EUR įsigijo naudotą *Mercedes-Benz C 220 CDI* su 28 591 km rida (toliau – aptariama transporto priemonė). Ši transporto priemonė, kurią rinkai pateikė automobilių gamintoja *Daimler AG* ir kuri pirmą kartą įregistruota 2013 m. kovo 15 d., yra su dyzeliniu varikliu OM 651, atitinkančiu išmetamųjų teršalų kiekio standartą „Euro 5“.

18. Minėtoje transporto priemonėje įdiegta variklio valdymo programinė įranga, numatant temperatūrų intervalą (toliau – atitinkama programinė įranga) taip, kad vėsesnės lauko temperatūros sąlygomis išmetamųjų dujų recirkuliacija transporto priemonėje sumažinama (toliau – aptariamas temperatūrų intervalas), todėl transporto priemonė išmeta daugiau NOx (azoto oksido). Pagrindinės bylos šalys nesutaria, nuo kurios lauko temperatūros ribos konkrečiai ir koku mastu išmetamųjų dujų recirkuliacija sumažinama.

19. QB pareiškė *Mercedes-Benz Group* ieškinį *AG Landgericht Ravensburg* (Ravensburgo apygardos teismas), prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teisme, teigdamas, kad atitinkamoje programinėje įrangoje, be aptariamo temperatūrų intervalo, yra ir kitų draudžiamų valdiklių, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalį, mažinančių išmetamųjų teršalų kontrolės sistemų poveikį realiomis kelių eismo sąlygomis. Jis tvirtina, kad *Mercedes-Benz Group* šiuo atžvilgiu ji tyčia neetiškai suklaidino ir privalo atlyginti padarytą žalą. QB priduria, kad atsižvelgiant į tyčinius *Mercedes-Benz Group* veiksmus jis neprivalo mokėti kompensacijos už naudojamą aptariama transporto priemone. Vis dėlto jis preventyviai sutinka sumokėti kompensaciją už nuvažiuotus kilometrus; šią kompensaciją savo nuožiūra turėtų nustatyti teismas. QB nuomone, ši kompensacija daugiausia galėtų siekti 75 % pirkimo kainos, atsižvelgiant į netinkamą išmetamųjų dujų valdymą.

20. *Mercedes-Benz Group* teigia, jog iš Sprendimo *CLCV* matyti, kad valdiklis, kaip jis suprantamas pagal Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalį, yra tik įtaisas, leidžiantis atpažinti sąlygas, būdingas su teršalų išmetimu susijusiam tipo patvirtinimo bandymui, atliekamam laboratorijoje, ir manipulytviai tikslingai sumažinti azoto oksido emisiją vien EB tipo patvirtinimo procedūros tikslais. Tačiau tokio įtaiso aptariamoje transporto priemonėje nėra.

21. *Mercedes-Benz Group* neginčija, kad išmetamųjų dujų recirkuliacija sumažinama jau nuo 0 °C temperatūros ribos. Iš tikrųjų, jei recirkuliacija vykėtų esant žemai temperatūrai, išmetamųjų dujų sudedamosios dalys kondensuotųsi, todėl variklyje kauptųsi įvairios nepageidaujamos nuosėdos, o nuolat eksploatuojamas tokios būsenos jis galėtų patirti ilgalaikę žalą. Taigi, siekiant apsaugoti variklį, gali reikėti mažinti išmetamųjų dujų recirkuliaciją priklausomai nuo lauko temperatūros. Tai yra visų automobilių gamintojų nuo seno naudojamas pramonės standartas, kuriuo atsižvelgiama į fizikinius ir techninius vidaus degimo variklių ypatumus. *Mercedes-Benz Group* priduria, kad, net darant prielaidą, jog šis standartas reiškia valdiklį, kaip tai suprantama pagal Reglamentą Nr. 715/2007, jos veiksmai nepažeidžia viešosios tvarkos ir nėra neetiški, nes ji remiasi tinkama ar bent jau priimtina Sąjungos teisės aktuose, susijusiuose su išmetamosiomis dujomis, įtvirtintų normų samprata.

22. Be to, *Mercedes-Benz Group* teigia, kad QB nepatyrė žalos, nes aptariama transporto priemonė turi galiojančią EB tipo patvirtinimą, gali būti naudojama be jokių apribojimų ir jos vertė nėra sumažėjusi. Ji taip pat teigia, kad sukūrė ir nemokamai suteikė aptariamai transporto priemonei programinės įrangos naujinį.

23. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pabrėžia, kad aptariamas temperatūrų intervalas, jo preliminariniu vertinimu, yra draudžiamas valdiklis, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktą, siejamą su šio reglamento 5 straipsnio 2 dalimi, atsižvelgiant į Sprendimą *CLCV*. Vis dėlto *Mercedes-Benz Group* neveikė pažeisdama viešąją tvarką ir neetiškai (tai būtų šiurkštus pažeidimas), todėl ketinimas, tikslas, priemonės ir pasekmės šiuo atžvilgiu turi būti išsamiai įvertinti. Šiuo atžvilgiu neatmestina, kad tuo metu, kai aptariama transporto priemonė buvo pateikta rinkai, *Mercedes-Benz Group*, vadovaudamasi savo pateikiamu Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies aiškinimu, sąmoningai nesiekė pakenkti galimiems pirkėjams. Todėl QB negali naudotis teise į žalos atlyginimą, grindžiamą deliktine atsakomybe pagal BGB 826 straipsnį.

24. QB galėtų remtis tokia teise į žalos atlyginimą taikant BGB 823 straipsnio 2 dalį, susijusią su paprasčiausiu neatsargumu. Vis dėlto ši nuostata suponuoja įstatymo, kurio paskirtis – apsaugoti kitus, pažeidimą, o tai pagal *Bundesgerichtshof* (Federalinis Aukščiausiasis Teismas, Vokietija) jurisprudenciją reiškia, kad ja siekiama bent jau apsaugoti asmenį arba asmenų grupę nuo konkretaus teisinio intereso pažeidimo. Pakanka, kad šis įstatymas būtų skirtas ir privataus asmens interesams apsaugoti, įtraukiant tai į įstatymo tikslus, net jeigu jis iš esmės susijęs su bendruoju interesu. Be to, minėta nuostata reiškia, kad pavojus, nuo kurio įstatymu siekiama apsaugoti kitus asmenis, pasireiškė konkrečia žala ir kad konkrečią žalą patyręs asmuo turi patekti į pažeisto įstatymo taikymo asmenims sritį. Todėl kyla klausimas, ar Direktyvos 2007/46 18 straipsnio 1 dalis, 26 straipsnio 1 dalis ir 46 straipsnis, siejami su Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalimi, gina ne tik bendruosius interesus, bet ir pavienio transporto priemonės pirkėjo interesą neišgyti Sąjungos teisės reikalavimų neatitinkančios transporto priemonės, visų pirma transporto priemonės su valdikliu, draudžiamu pagal šį reglamentą.

25. Vokietijos teismų jurisprudencijoje ir teisinėje literatūroje reiškiamos įvairios nuomonės šiuo klausimu. *Bundesgerichtshof* (Federalinis Aukščiausiasis Teismas) mano, kad, nors atitikties sertifikate, numatytaime Direktyvoje 2007/46, pateikta informacija, kalbant apie asmenis, yra susijusi ir su pavieniu transporto priemonės pirkėju, ji neapsaugo šio pirkėjo ekonominio apsisprendimo teisės. Kai kurių kitų nacionalinių teismų manymu, Direktyvos 2007/46 18 straipsnio 1 dalis, 26 straipsnio 1 dalis ir 46 straipsnis bei Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalis gina ir individus.

26. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas teigia, jog net darant prielaidą, kad šios nuostatos gina tik bendruosius teisinius interesus, o ne pavienių pirkėjų interesus, vis dėlto gali būti, kad, remiantis veiksmingumo principu, taikomas reikalavimas skirti sankcijas už kiekvieną kaltą (dėl neatsargumo padarytą arba tyčinį) automobilių gamintojo veiksmą teikiant rinkai transporto priemones su draudžiamais valdikliais, leidžiant pirkėjui pareikšti šiam gamintojui deliktine atsakomybe grindžiamą reikalavimą atlyginti žalą.

27. Tuo atveju, jei QB galėtų naudotis tokia teise į žalos atlyginimą remiantis BGB 823 straipsnio 2 dalimi, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui kyla klausimas, ar, siekiant užtikrinti taikytinų Sąjungos teisės aktų praktinį veiksmingumą, reikia netaikyti kompensacijos už naudojimąsi aptariama transporto priemone išskaitymo iš reikalavimo atlyginti žalą sumos arba taikyti jį ribotai. Ir šiuo klausimu nacionalinių teismų jurisprudencijoje ir teisinėje literatūroje reiškiamos įvairios nuomonės. *Bundesgerichtshof* (Federalinis Aukščiausiasis Teismas) mano, jog, atsižvelgiant į žalos atlyginimą reglamentuojančiuose nacionalinės teisės aktuose įtvirtintą draudimą nepagrįstai praturtėti, žalą patyręs asmuo negali atsidurti geresnėje

padėtyje nei ta, kuri būtų susidariusi, jei nebūtų buvę žalą sukėlusio įvykio, be to, iš reikalavimo atlyginti žalą sumos turi būti išskaitoma tik su šiuo įvykiu susijusi nauda, neproporcingai nepalengvinant kaltininko finansinės naštos.

28. Galiausiai prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pažymi, kad pagal ZPO 348 straipsnio 3 dalies 1 ir 2 punktus tuo atveju, jei byla kelia ypatingų faktinio pobūdžio sunkumų arba jei byla turi esminę reikšmę<sup>9</sup>, pirminę jurisdikciją turintis vienas teisėjas privalo pateikti bylą civilinių bylų kolegijai, kuri sprendžia, ar perimti bylos nagrinėjimą. Vienas teisėjas šiuo atžvilgiu neturi diskrecijos. Iš *Bundesgerichtshof* (Federalinis Aukščiausiasis Teismas) jurisprudencijos matyti, kad tik tuo atveju, jei ši kolegija atsisakytų perimti bylos nagrinėjimą, šis teisėjas galėtų pateikti prašymą priimti prejudicinį sprendimą, vadovaudamasis konstitucine teise į pagal įstatymą įsteigtą teismą, įtvirtinta 1949 m. gegužės 23 d. *Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland* (Vokietijos Federacinės Respublikos Konstitucija)<sup>10</sup> 101 straipsnio 1 dalies antrame sakinyje.

29. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pažymi, kad pagal doktriną nacionalinė proceso teisė neturi trukdyti pateikti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pagal SESV 267 straipsnio antrą pastraipą, pirmiausia jei atitinkamas teismas mano, kad aukštesnės instancijos teismo pateiktas vertinimas gali lemti Sąjungos teisei prieštaraujančio sprendimo priėmimą. Todėl iš SESV 267 straipsnio antros pastraipos, atrodo, išplaukia, kad ZPO 348 straipsnio 3 dalies 1 ir 2 punktai netaikytini pirminę jurisdikciją turinčio vieno teisėjo priimtiems sprendimams dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą. Nagrinėjamu atveju, jei Sąjungos teisės viršenybė prieš nacionalinę proceso teisę nėra aiškiai nustatyta, vieno teisėjo jurisdikcija galėtų būti ginčijama pasinaudojant teisių gynimo priemonėmis.

30. Šiomis aplinkybėmis *Landgericht Ravensburg* (Ravensburgo apygardos teismas) nusprendė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:

„1. Ar Direktyvos [2007/46] 18 straipsnio 1 dalis, 26 straipsnio 1 dalis ir 46 straipsnis, siejami su Reglamento [Nr. 715/2007] 5 straipsnio 2 dalimi, yra skirti ir motorinių transporto priemonių individualių pirkėjų interesams apsaugoti?

Jeigu taip:

2. Ar individualaus transporto priemonės pirkėjo interesai apima ir interesą neįsigyti transporto priemonės, kuri neatitinka Sąjungos teisėje nustatytų reikalavimų, be kita ko, transporto priemonės su pagal Reglamento [Nr. 715/2007] 5 straipsnio 2 dalį draudžiamu valdikliu?

Jei į pirmąjį klausimą būtų atsakyta neigiamai:

3. Ar situacija, kai pirkėjas, įsigijęs gamintojo rinkai pateiktą transporto priemonę su pagal Reglamento [Nr. 715/2007] 5 straipsnio 2 dalį draudžiamu valdikliu, nors tokios transporto priemonės įsigyti nenorėjo, deliktine civiline atsakomybe grindžiamus reikalavimus atlyginti žalą, be kita ko, reikalavimą pagal principą „vienas už vieną“ grąžinti už transporto priemonę

<sup>9</sup> Savo rašytinėse pastabose QB pabrėžė, kad nacionalinių teismų jurisprudencija aiškinama taip, jog Teisingumo Teismui pateiktas prejudicinis klausimas priskiriamas klausimui, kuris turi „esminę reikšmę“.

<sup>10</sup> *BGBI*. 1949, p. 1.



sumokėtą kainą mainais į transporto priemonės grąžinimą ir nuosavybės teisės į ją perdavimą, transporto priemonės gamintojui išimties tvarka gali pareikšti tik tuomet, jeigu transporto priemonės gamintojas veikė tyčia ir neetiškai, yra nesuderinama su Sąjungos teise?

Jeigu taip:

4. Ar pagal Sąjungos teisę transporto priemonės pirkėjas visada turi galėti iš transporto priemonės gamintojo reikalauti atlyginti žalą remdamasis deliktine civiline atsakomybe tuo atveju, kai transporto priemonės gamintojas, pateikdamas rinkai transporto priemonę su pagal Reglamento [Nr. 715/2007] 5 straipsnio 2 dalį draudžiamu valdikliu, veikė kaltai (dėl neatsargumo arba tyčia)?

Nepriklausomai nuo atsakymų į pirmąjį–ketvirtąjį prejudicinius klausimus:

5. Ar tai, kad nacionalinėje teisėje numatyta, jog transporto priemonės pirkėjas, reikalaujantis iš gamintojo, taikant deliktinę atsakomybę, pagal principą „vienas už vieną“ grąžinti pirkimo kainą, sumokėtą už rinkai pateiktą transporto priemonę su pagal Reglamento [Nr. 715/2007] 5 straipsnio 2 dalį draudžiamu valdikliu, mainais grąžinant transporto priemonę ir perduodant nuosavybės teisę į ją, privalo sutikti su kompensacijos už faktinį naudojimąsi motorine transporto priemone išskaitymu, yra nesuderinama su Sąjungos teise?

Jeigu ne:

6. Ar tai, kad ši kompensacija už naudojimąsi siekia visą pirkimo kainą, neatskaitant iš jos jokios sumos dėl sumažėjusios transporto priemonės vertės dėl įmontuoto draudžiamo valdiklio ir (arba) neatsižvelgiant į tai, kad pirkėjas nenorėjo naudotis Sąjungos teisės aktu neatitinkančia transporto priemone, yra nesuderinama su Sąjungos teise?

Nepriklausomai nuo atsakymų į pirmąjį–šeštąjį prejudicinius klausimus:

7. Ar [ZPO] 348 straipsnio 3 dalis, kiek ji susijusi ir su nutarčių dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą priėmimu pagal SESV 267 straipsnio antrą pastraipą, yra nesuderinama su nacionalinių teismų teise teikti prašymus priimti prejudicinį sprendimą pagal SESV 267 straipsnio antrą pastraipą, todėl turi būti netaikoma priimant nutartis dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą?“

31. Rašytines pastabas pateikė QB, *Mercedes-Benz Group* ir Europos Komisija. Šios šalys, taip pat Vokietijos vyriausybė, pateikė ir žodines pastabas per 2022 m. kovo 8 d. įvykusį posėdį.

## IV. Analizė

### A. Pirminės pastabos

32. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pažymi, kad, jo preliminariu vertinimu, aptariamasis temperatūrų intervalas reiškia draudžiamą valdiklį, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktą, siejamą su šio reglamento 5 straipsnio 2 dalies a punktu. Iš tikrųjų, jeigu išmetamųjų teršalų kontrolės sistemos veiksmingumas sumažėja, kai lauko temperatūra yra didesnė nei 0 °C, šią situaciją apima įprastos ir pagrįstai numatytinos transporto priemonės veikimo ir eksploatavimo sąlygos, kaip tai

suprantama pagal minėto 3 straipsnio 10 punktą. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas priduria, jog tai, kad aptariamasis temperatūrų intervalas neleidžia nustatyti tipo patvirtinimo parametrų siekiant patikrinti teršalų išmetimo lygį, nelabai svarbu, nes tokio reikalavimo nenustatyta nei Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalyje, nei Sprendime *CLCV*. Be to, šis intervalas nėra leidžiamas taikant šio reglamento 5 straipsnio 2 dalies a punkte įtvirtintą nukrypti leidžiančią nuostatą, nes šiame sprendime nustatyta, kad valdiklio naudojimą gali pateisinti tik tiesioginė pažeidimų, keliančių konkretų pavojų vairuojant transporto priemonę, grėsmė<sup>11</sup>. Tačiau nagrinėjamu atveju *Mercedes-Benz Group* teigia, kad aptariamam temperatūrų intervalu siekiama užkirsti kelią nepageidaujamų nuosėdų kaupimuisi variklyje, t. y. apsaugoti jį nuo susidėvėjimo, o tai, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo teigimu, neatitinka griežtų Teisingumo Teismo nustatytų reikalavimų, kad valdiklis būtų teisėtas.

33. Šiuo klausimu pažymėtina, kad Sprendime *CLCV* Teisingumo Teismas konstatavo, jog Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktas turi būti aiškinamas taip, kad įtaisas, kuriuo nustatomas bet koks su šiame reglamente numatytų tipo patvirtinimo procedūrų vykdymu susijęs parametras, siekiant išmetamų teršalų kontrolės sistemą per šias procedūras padaryti veiksmingesnę esant įprastoms transporto priemonės naudojimo sąlygoms ir taip gauti transporto priemonės tipo patvirtinimą, net jei didesnis jos veiksmingumas taip pat gali būti užfiksuotas *ad hoc*, yra „valdiklis“, kaip jis suprantamas pagal šią nuostatą<sup>12</sup>. Be to, Teisingumo Teismas patikslino, kad šio reglamento 5 straipsnio 2 dalies a punktas turi būti aiškinamas taip, kad valdikliui, kuris transporto priemonių išmetamų teršalų kontrolės sistemą sistemingai padaro veiksmingesnę per tipo patvirtinimo procedūras, kad būtų laikomasi šiame reglamente nustatytų ribinių išmetimo verčių ir taip būtų patvirtintas šių transporto priemonių tipas, negali būti taikoma šioje nuostatoje numatyta tokių valdiklių draudimo išimtis, susijusi su variklio apsauga nuo pažeidimų ar avarijos ir saugiu transporto priemonės naudojimu, net jei šis įtaisas padeda užkirsti kelią variklio senėjimui ar užteršimui<sup>13</sup>.

34. Byla, kurioje priimtas Sprendimas *CLCV*, buvo susijusi su transporto priemonėmis su įdiegta kompiuterine programa, galinčia pakeisti išmetamųjų teršalų kontrolės sistemą pagal važiuojimo sąlygas<sup>14</sup>. Iš tikrųjų ši kompiuterinė sistema leisdavo nustatyti parametrus, atitinkančius su teršalų išmetimu susijusio tipo patvirtinimo bandymo, atliekamo laboratorijoje, parametrus.

35. Kitaip nei ta byla, susijusi su „perjungimo sistema“, bylos *GSMB Invest (C-128/20)*, *Volkswagen (C-134/20)* ir *Porsche Inter Auto ir Volkswagen (C-145/20)* yra susijusios su temperatūrų intervalu, kaip ir pagrindinė byla. Savo bendroje išvadoje, pateiktoje šiose trijose bylose<sup>15</sup>, siūliau Teisingumo Teismui laikytis nuomonės, kad Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktas, siejamas su šio reglamento 5 straipsnio 1 dalimi, turi būti aiškinamas taip, kad „valdiklis“ yra įtaisas, kuriuo, eksploatuojant transporto priemonę realiomis sąlygomis, visapusiška išmetamųjų dujų recirkuliacija užtikrinama tiksliai esant 15–33 °C lauko temperatūrai ir mažesniame nei 1 000 metrų virš jūros lygio aukštyje, o temperatūrai nukrypus nuo šio intervalo iki 10 °C ir aukščiau padidėjus 250 metrų virš 1 000 metrų virš jūros lygio recirkuliuojamų išmetamųjų dujų kiekis tolygiai sumažėja iki 0, todėl išmetamas NOx kiekis viršija minėtame reglamente nustatytas ribines vertes<sup>16</sup>.

<sup>11</sup> Žr. Sprendimo *CLCV* 114 punktą.

<sup>12</sup> Sprendimo *CLCV* 102 punktas.

<sup>13</sup> Sprendimo *CLCV* 115 punktas.

<sup>14</sup> Sprendimo *CLCV* 2 punktas.

<sup>15</sup> Žr. šios išvados 1 punktą.

<sup>16</sup> Minėtos išvados 104 punktas.

36. Šioje byloje prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pažymi, kad pagrindinės bylos šalys nesutaria, nuo kurios lauko temperatūros ribos konkrečiai ir koku mastu išmetamųjų dujų recirkuliacija sumažinama. Būtent prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas yra kompetentingas nustatyti ir įvertinti pagrindinės bylos aplinkybes, taip pat išnagrinėti sąlygas, kuriomis veikia aptariamas temperatūrų intervalas. Kaip nurodžiau minėtoje išvadoje<sup>17</sup>, oficialiais duomenimis, vidutinė metinė temperatūra Vokietijoje 2017 m. buvo 9,6 °C, 2018 m. – 10,4 °C, o 2019 m. – 10,2 °C. Atsižvelgdamas į šiuos duomenis, taip pat į vidutinę metinę temperatūrą kitose Sąjungos valstybėse narėse<sup>18</sup>, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas turi patikrinti, ar, kaip jis mano, atitinkama programinė įranga sumažina išmetamųjų teršalų kontrolės sistemos veiksmingumą „esant įprastoms ir pagrįstai numatytinoms transporto priemonės naudojimo sąlygoms“. Jei taip, ši programinė įranga yra „valdiklis“, kaip jis suprantamas pagal Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktą.

37. Jei taip ir yra, pritariu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo nuomonei, kad šis valdiklis negali būti pateisintas remiantis šio reglamento 5 straipsnio 2 dalies a punktu, jeigu jis tik padeda užkirsti kelią variklio senėjimui ar užteršimui<sup>19</sup>. Mano manymu, tik tuo atveju, jei nuosėdos, besikaupiančios recirkuliuojant išmetamosioms dujoms, lemtų sutrikimą, galintį iškart kelti staigų pavojų paties variklio veikimui, savo ruožtu keliantį konkretų pavojų vairuojant transporto priemonę, netgi reguliariai ir tinkamai ją prižiūrint, toks valdiklis galėtų patekti į minėto 5 straipsnio 2 dalies a punkto taikymo sritį<sup>20</sup>. Ir tokiu atveju prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas turi patikrinti, ar galimas toks sutrikimas.

38. Jei prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, atlikęs šiuos patikrinimus, patvirtintų savo vertinimą, pagal kurį aptariamas temperatūrų intervalas reiškia draudžiamą valdiklį, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies a punktą, kyla klausimas dėl teisės į žalos atlyginimą, kurį galėtų gauti transporto priemonės su tokiu valdikliu pirkėjas ir kuris yra pirmųjų šešių prejudicinių klausimų dalykas.

## **B. Dėl pirmojo ir antrojo prejudicinių klausimų**

39. Pirmuoju ir antruoju prejudiciniaus klausimais, kurie nagrinėtini kartu, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Direktyvos 2007/46 18 straipsnio 1 dalis, 26 straipsnio 1 dalis ir 46 straipsnis turi būti aiškinami taip, kad jais ginami pavienio motorinės transporto priemonės pirkėjo interesai, be kita ko, interesas neįsigyti transporto priemonės su draudžiamu valdikliu, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalį.

40. Šiuo atžvilgiu pažymėtina, kad pagal Teisingumo Teismo jurisprudenciją iš Reglamento Nr. 715/2007 1, 5 ir 6 konstatuojamųjų dalių matyti, jog šiuo reglamentu siekiama užtikrinti aukštą aplinkos apsaugos lygį ir pagerinti oro kokybę Sąjungoje<sup>21</sup>. Šiame reglamente vienintelį kartą pavartotos sąvokos „vartotojas“ ir „naudotojas“ – jo 17 konstatuojamojoje dalyje, pagal kurią „būtina užtikrinti, kad *vartotojams ir naudotojams* būtų teikiama objektyvi ir tiksli

<sup>17</sup> Žr. išvados, pateiktos bylose *GSMB Invest, Volkswagen ir Porsche Inter Auto ir Volkswagen* (C-128/20, C-134/20 ir C-145/20, EU:C:2021:758) 100 punktą.

<sup>18</sup> Taip pat žr. minėtos išvados 100 punktą.

<sup>19</sup> Šiuo klausimu žr. Sprendimo *CLCV* 115 punktą.

<sup>20</sup> Šiuo klausimu žr. mano išvados, pateiktos bylose *GSMB Invest, Volkswagen ir Porsche Inter Auto ir Volkswagen* (C-128/20, C-134/20 ir C-145/20, EU:C:2021:758), 125 ir 126 punktus.

<sup>21</sup> Žr. Sprendimo *CLCV* 86, 87 ir 113 punktus.

informacija<sup>22</sup>, kiek tai susiję su transporto priemonių degalų suvartojimu ir išmetamo anglies dioksido kiekiu. Be to, šio reglamento 4 straipsnio 3 dalyje nurodyta, kad „perkant transporto priemonę *pirkėjui* pateikiamame dokumente gamintojai turi pateikti anglies dioksido išmetimo ir degalų suvartojimo duomenis“<sup>23</sup>. Tai taip pat vienintelis kartas, kai visame šiame reglamente daroma nuoroda į „pirkėją“. Taigi Reglamente Nr. 715/2007 nustatytos konkrečios vartotojo ir naudotojo informavimo prievolės, susijusios su atitinkamos transporto priemonės eksploatavimu, siekiant leisti jiems, turint visapusišką informaciją, nuspręsti, ar įsigyti šią transporto priemonę. Vis dėlto matyti, kad šias pareigas informuoti apima šiuo reglamentu siekiamas tikslas užtikrinti aukštą aplinkos apsaugos lygį mažinant išmetamų teršalų kiekį. Be minėtų pareigų, šiame reglamente nėra nurodyta aiškaus ryšio tarp automobilio gamintojo ir atskiro transporto priemonės pirkėjo siekiant apginti pastarojo interesus.

41. Šiuo klausimu Reglamente Nr. 715/2007 5 straipsnio 1 ir 2 dalyse nurodyta, jog gamintojas įrengia transporto priemones taip, kad visos sudedamosios dalys, kurios gali turėti įtakos teršalų išmetimui, būtų suprojektuotos, sukonstruotos ir sumontuotos taip, kad įprastai naudojama transporto priemonė atitiktų šį reglamentą ir jo įgyvendinimo priemones ir kad išmetamųjų teršalų kontrolės sistemą mažinančius valdiklius naudoti draudžiama. Taigi šios nuostatos susijusios tik su gamintojais. Todėl pritariu Komisijos požiūriui, pagal kurį pačiu šiuo reglamentu, pirmiausia jo 5 straipsnio 1 ir 2 dalimis, tiesiogiai nesiekama ginti pavienio motorinės transporto priemonės su draudžiamu valdikliu pirkėjo interesus.

42. Vis dėlto siekiant atsakyti į du pirmuosius prejudicinius klausimus reikia atsižvelgti į Reglamente Nr. 715/2007 kontekstą. Iš tikrųjų Direktyva 2007/46, kuria nustatomas motorinių transporto priemonių patvirtinimo *pagrindas*, yra pagrindinis teisės aktas šio reglamento atžvilgiu. Kaip nurodyta šios direktyvos 3 konstatuojamojoje dalyje, norminiais aktais, kuriuose nustatyti taikomi techniniai reikalavimai, pirmiausia turėtų būti siekiama užtikrinti kelių eismo saugumą, sveikatos apsaugą, aplinkos apsaugą, energijos vartojimo efektyvumą ir užkirsti kelią neteisėtam naudojimui. Vis dėlto, mano nuomone, priešingai, nei teigia *Mercedes-Benz Group* ir Vokietijos vyriausybė, iš minėtos direktyvos nuostatų matyti, kad ja taip pat siekiama ginti pavienio transporto priemonės su draudžiamu valdikliu pirkėjo interesus.

43. Iš tikrųjų Direktyvos 2007/46 3 straipsnio 5 punkte „EB tipo patvirtinimas“ apibrėžiamas kaip „procedūra, pagal kurią valstybė narė patvirtina, kad transporto priemonės, sistemos, sudėtinės dalies ar atskiro techninio mazgo tipas atitinka tam tikras šios direktyvos ir IV arba XI prieduose išvardytų norminių aktų administracines nuostatas ir techninius reikalavimus“. Šio IV priedo „Suteikiant transporto priemonės EB tipo patvirtinimą taikomi reikalavimai“ I dalyje „Neribojamos serijos gamybos transporto priemonių EB tipo patvirtinimui taikomi norminiai aktai“ nurodytas Reglamentas Nr. 715/2007, kiek tai susiję su „lengvųjų transporto priemonių išmetam[aisiais] teršalai[s] ([E]uro 5 ir 6) ir (arba) informacijos prieiga“.

44. Be to, kaip nurodyta Direktyvos 2007/46 5 straipsnio 1 dalyje, „gamintojas yra atskaitingas įgaliotajai institucijai dėl visų patvirtinimo proceso aspektų ir dėl gamybos atitikties užtikrinimo, neatsižvelgiant į tai, ar gamintojas tiesiogiai dalyvauja visuose transporto priemonės, sistemos, sudėtinės dalies ar atskiro techninio mazgo gamybos etapuose“. Todėl gamintojas, dėl transporto priemonių prašydamas EB tipo patvirtinimo, privalo laikytis Reglamente Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies.

<sup>22</sup> Pasviruoju šriftu išskirta mano.

<sup>23</sup> Pasviruoju šriftu išskirta mano.

45. Jei šių reikalavimų būtina laikytis dėl šio EB tipo patvirtinimo, pabrėžtina, kad šis laikymasis tiesiogiai susijęs ir su transporto priemonės pirkėju, *per atitikties liudijimą*. Pastarasis Direktyvos 2007/46 3 straipsnio 36 punkte apibrėžiamas kaip „IX priede nustatytas gamintojo išduotas dokumentas, paliudijantis, kad pagal direktyvą patvirtintų tipų serijoms priklausanti transporto priemonė atitiko visus norminius aktus jos gamybos metu“. Šiame IX priede „EB atitikties sertifikatas“ yra 0 punktas „Tikslai“, jame nurodyta, kad atitikties sertifikatas – *transporto priemonės gamintojo* pareiškimas *pirkėjui*, siekiant jį patikinti, kad įsigyta transporto priemonė atitinka teisės aktus, galiojusius Europos Sąjungoje tuo metu, kai ji buvo pagaminta<sup>24</sup>. Todėl Direktyvoje 2007/46, kitaip nei Reglamente Nr. 715/2007, nustatytas *aiškus ryšys* tarp automobilio gamintojo ir pavienio transporto priemonės pirkėjo, siekiant pastarajam užtikrinti, kad įsigyta transporto priemonė atitinka taikytinus Sąjungos teisės aktus.

46. Šiomis aplinkybėmis Direktyvos 2007/46 18 straipsnio 1 dalyje nurodyta, kad gamintojas, kuris yra transporto priemonės EB tipo patvirtinimo turėtojas, pateikia atitikties liudijimą kartu su kiekviena pagal patvirtintą transporto priemonės tipą pagaminta transporto priemone. Šis dokumentas pagal šios direktyvos 26 straipsnio 1 dalį privalomas registruojant ar parduodant transporto priemonę. Be to, šios direktyvos 46 straipsnyje nurodyta, kad valstybės narės nustato sankcijas, taikomas už šios direktyvos nuostatų, ypač 31 straipsnyje nustatyto arba iš jo kylančio draudimo, ir Direktyvos 2007/46 IV priedo I dalyje išvardytų norminių aktų nuostatų pažeidimus, ir imasi visų būtinų priemonių joms įgyvendinti. Pagal Teisingumo Teismo jurisprudenciją šio 46 straipsnio pagrindinis tikslas – vidaus rinkos, kuriai būdinga sąžininga gamintojų konkurencija, sukūrimas ir veikimas; be šio tikslo, minėtame 46 straipsnyje nurodytos sankcijos taip pat turi užtikrinti, kad *transporto priemonės pirkėjas* turės atitikties sertifikatą, sudarantį jam sąlygas, kaip nurodyta šios direktyvos IX priede, užregistruoti šią transporto priemonę bet kurioje valstybėje narėje, neprivalėdamas pateikti papildomų techninių dokumentų<sup>25</sup>.

47. Iš šių įvairių Direktyvos 2007/46 nuostatų matyti, kad siekdamas gauti EB tipo patvirtinimą gamintojas turi, be kita ko, laikytis su valdikliais susijusių reikalavimų, nurodytų Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 1 ir 2 dalyse. Tik tokiu atveju šis gamintojas gali išduoti transporto priemonės pirkėjui atitikties sertifikatą, leidžiantį šiam pirkėjui užregistruoti arba parduoti šią transporto priemonę. Taigi šiuo atitikties sertifikatu, reiškiančiu garantiją, siekiama apsaugoti pirkėją nuo to, kad gamintojas nevykdytų savo pareigos teikti rinkai transporto priemones, atitinkančias taikytinus Sąjungos teisės aktus.

48. Vis dėlto EB tipo patvirtinimas, gali, be kita ko, būti gautas tipo patvirtinimo institucijai nežinant, kad yra įrengtas draudžiamas valdiklis, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 1 ir 2 dalis<sup>26</sup>. Be to, atitinkama transporto priemonė gali neatitikti patvirtinto tipo. Transporto priemonės su tokiu draudžiamu valdikliu pardavimo atskiram pirkėjui atveju dėl šios transporto priemonės nėra išduota tikslaus atitikties sertifikato, taigi ji, taikant Direktyvos 2007/46 26 straipsnio 1 dalį, negalėtų būti užregistruota arba perparduota. Tokiu atveju tokios transporto priemonės pardavėjo interesai nėra apsaugoti, dėl to jis patiria žalą.

<sup>24</sup> Atsižvelgdamas į šią formuluotę, nepritariu *Mercedes-Benz Group* per posėdį išdėstytam požiūriui, kad atitikties sertifikatas skirtas ne pirkėjui.

<sup>25</sup> 2018 m. spalio 4 d. Sprendimas *Komisija / Vokietija* (C-668/16, EU:C:2018:802, 87 punktą).

<sup>26</sup> Šiuo klausimu žr. mano išvados, pateiktos byloje *GSMB Invest, Volkswagen ir Porsche Inter Auto ir Volkswagen* (C-128/20, C-134/20 ir C-145/20, EU:C:2021:758) 149 punktą.

49. Be to, kaip nurodė Komisija, pirkėjas patiria turtinę žalą dėl prarastos atitinkamos transporto priemonės vertės, nes atskleidus faktą apie programinę įrangą, manipuliuojančią išmetamųjų dujų kiekio duomenimis, už sumą, kuri buvo sumokėta įsigyjant tokią transporto priemonę, buvo gauta transporto priemonė su defektu, taigi turinti mažesnę vertę<sup>27</sup>. Turėdamas transporto priemonę, kuri neatitinka Sąjungos teisės aktų nuostatų aplinkos apsaugos srityje, nes išmetamų dujinių teršalų kiekis viršija nustatytas ribines vertes, šis pirkėjas, mano manymu, patiria ir neturtinę žalą.

50. Šiomis aplinkybėmis į pirmąjį ir antrąjį prejudicinius klausimus siūlau atsakyti, kad Direktyvos 2007/46 18 straipsnio 1 dalis, 26 straipsnio 1 dalis ir 46 straipsnis turi būti aiškinami taip, kad jais ginami pavienio motorinės transporto priemonės pirkėjo interesai, be kita ko, interesas neįsigyti transporto priemonės su draudžiamu valdikliu, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalį.

### C. Dėl trečiojo–šeštojo prejudicinių klausimų

51. Trečiuoju–šeštuoju klausimais, kurie nagrinėtini kartu<sup>28</sup>, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Direktyva 2007/46 turi būti aiškinama taip, kad pagal ją valstybės narės privalo numatyti, kad transporto priemonės pirkėjas turėtų teisę iš automobilio gamintojo gauti žalos atlyginimą, kai šioje transporto priemonėje įrengtas draudžiamas valdiklis, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalį, ir, jei taip, kokios apimties kompensaciją už faktinį naudojimąsi šia transporto priemone valstybės narės turi numatyti išskaityti iš reikalavimo atlyginti žalą sumos.

52. Pirmiausia pažymėtina, kad QB pareiškė ieškinį *Mercedes-Benz Group*, t. y. gamintojui, o ne asmeniui, kuris jam pardavė šią naudotą transporto priemonę. Todėl Direktyva 1999/44/EB<sup>29</sup>, kuri susijusi su vartotojo ir pardavėjo santykiais, negali būti taikoma tokioje byloje, kaip pagrindinė. Be to, QB nurodė Direktyvos 2005/29/EB<sup>30</sup>, susijusios su nesąžininga komercine veikla, bet rėmėsi deliktine atsakomybe, nurodyta BGB nuostatose. Šiomis aplinkybėmis prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas siekia sužinoti, kiek nacionalinės teisės aktai atitinka Sąjungos teisę, kalbant apie teisę į žalos atlyginimą ir jo apskaičiavimo būdą.

53. Dėl deliktinės atsakomybės pažymėtina, kad iš to, kaip siūlau atsakyti į du pirmuosius prejudicinius klausimus, matyti, jog Direktyva 2007/46 sukuria pirkėjui palankias teises jo santykių su gamintoju srityje, jeigu jis įsigyja transporto priemonę su draudžiamu valdikliu, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalį. Be to, šios direktyvos 46 straipsnyje nurodyta, kad valstybės narės nustato sankcijas, taikomas už šios direktyvos IV priedo I dalyje išvardytų norminių aktų pažeidimus, ir imasi visų būtinų priemonių joms įgyvendinti; šios sankcijos turi būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios<sup>31</sup>. Taigi šis

<sup>27</sup> Šiuo klausimu žr. 2020 m. liepos 9 d. Sprendimą *Verein für Konsumenteninformation* (C-343/19, EU:C:2020:534, 34 punktą).

<sup>28</sup> Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pažymi, kad trečiąjį klausimą jis pateikia tam atvejui, jei būtų neigiamai atsakyta į pirmąjį klausimą. Be to, ketvirtasis klausimas papildo trečiąjį klausimą. Vis dėlto siekdamas naudingai atsakyti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui kartu nagrinėsiu visus klausimus, susijusius su teise į žalos atlyginimą ir jo dydžiu.

<sup>29</sup> 1999 m. gegužės 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 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).

<sup>30</sup> 2005 m. gegužės 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva dėl nesąžiningos įmonių komercinės veiklos vartotojų atžvilgiu vidaus rinkoje ir iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 84/450/EEB, Europos Parlamento ir Tarybos direktyvas 97/7/EB, 98/27/EB bei 2002/65/EB ir Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 2006/2004 („Nesąžiningos komercinės veiklos direktyva“) (OL L 149, 2005, p. 22).

<sup>31</sup> Atsakydama į Teisingumo Teismo raštu pateiktą klausimą Vokietijos vyriausybė patikslino įvairių sankcijų, taikomų nacionaliniu lygiu atsižvelgiant į Direktyvos 2007/46 46 straipsnį ir Reglamento Nr. 715/2007 13 straipsnį, pobūdį.

straipsnis taikomas tuo atveju, jei, kiek tai susiję su EB tipo patvirtinimu, atitinkamose transporto priemonėse pažeidžiant Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalį įrengtas draudžiamas valdiklis<sup>32</sup>.

54. Taigi šios sankcijos turi būti naudingos ne tik atitinkamai valstybei narei, kiek tai susiję su EB tipo patvirtinimu, bet ir pavieniam transporto priemonės su draudžiamu valdikliu pirkėjui. Kitaip tariant, pagal Direktyvą 2007/46 valstybės narės privalo numatyti, kad transporto priemonės pirkėjas turėtų teisę į žalos atlyginimą, jei gamintojas padarė pažeidimą, pateikdamas rinkai tokią transporto priemonę. Tačiau šioje direktyvoje tik nurodyta, kad valstybės narės turi nustatyti veiksmingas, proporcingas ir atgrasančias sankcijas<sup>33</sup>.

55. Pagal Teisingumo Teismo jurisprudenciją, nesant Sąjungos teisės aktų atitinkamoje srityje, kiekvienos valstybės narės vidaus teisės sistema turi nustatyti kompetentingą teismą ir procesines teisių gynimo teisme normas, užtikrinančias teisės subjektams Sąjungos teisės suteikiamų teisių apsaugą<sup>34</sup>. Taigi, nepažeidžiant teisės į žalos atlyginimą, kurios pagrindas tiesiogiai įtvirtintas Sąjungos teisėje, kai tik šios sąlygos yra įvykdytos, reikia nustatyti, kaip turi būti atlyginta padaryta žala, remiantis nacionaline teise dėl atsakomybės ir atsižvelgiant į tai, kad nacionalinės teisės aktuose nustatytos žalos atlyginimo sąlygos turi leisti taikyti veiksmingas, proporcingas ir atgrasančias sankcijas.

56. Nagrinėjamu atveju prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas klausia, pirma, ar atitinka Sąjungos teisę tai, kad transporto priemonės su draudžiamu valdikliu pirkėjas turi teisę iš gamintojo reikalauti atlyginti žalą remdamasis deliktine civiline atsakomybe tik tokiomis aplinkybėmis, jei gamintojas tyčia padarė žalą kitam asmeniui, pažeisdamas viešąją tvarką ir veikdamas neetiškai, kaip tai suprantama pagal BGB 826 straipsnį.

57. Šiuo klausimu pagal veiksmingumo principą<sup>35</sup> prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas turi nustatyti, ar BGB 826 straipsnyje nurodytos sąlygos yra tokios, kad dėl jų tampa beveik neįmanoma arba pernelyg sudėtinga įgyvendinti teisę į žalos atlyginimą, kurią transporto pirkėjui suteikia Direktyva 2007/46. Jei taip, šios nacionalinės procesinės teisės normos neatitinka Sąjungos teisės.

58. Šiame analizės etape pažymėtina, kad prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas savo sprendime dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą nurodė, jog mažai tikėtina, kad BGB 826 nustatytos sąlygos, kaip jas išaiškino nacionaliniai teismai, atitinka Direktyvos 2007/46 46 straipsnį, nes šias sąlygas atitinka tik išimtiniai atvejai, taigi pagal šiuo

<sup>32</sup> Kaip savo išvadoje, pateiktoje byloje *Komisija / Vokietija* (C-668/16, EU:C:2018:230, 94 punktas), pažymėjo generalinis advokatas P. Mengozzi, Direktyvos 2007/46 46 straipsnyje nustatyta pareiga skirti veiksmingas, proporcingas ir atgrasančias sankcijas už šios direktyvos nuostatų nesilaikymą turi būti vykdoma nepriklausomai nuo šios direktyvos 12 ir 30 straipsniuose nustatytos pareigos atkurti atitiktį patvirtintam tipui.

<sup>33</sup> Be to, Reglamento Nr. 715/2007 13 straipsnio 1 dalyje nurodyta, kad valstybės narės numato sankcijų už šio reglamento nuostatų pažeidimus, kuriuos padaro gamintojai, skyrimo tvarką ir imasi visų priemonių, būtinų jų vykdymui užtikrinti; numatytos sankcijos turi būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios.

<sup>34</sup> 2022 m. vasario 24 d. Sprendimas *ORLEN KolTrans* (C-563/20, EU:C:2022:113, 63 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija). Savo rašytinėse pastabose *Mercedes-Benz Group*, laikydamosi nuomonės, kad aptariamas transporto priemonės pirkėjas neturi teisės į žalos atlyginimą, remiasi, be kita ko, 2017 m. vasario 16 d. Sprendimu *Schmitt* (C-219/15, EU:C:2017:128, 49–60 punktai). Vis dėlto, mano manymu, šiame sprendime atlikta analizė krypta ta pačia linkme kaip ir analizė, kurią teikiu šioje byloje.

<sup>35</sup> Dėl šio principo žr. 2021 m. spalio 6 d. Sprendimą *Consorzio Italian Management ir Catania Multiservizi* (C-561/19, EU:C:2021:799, 63 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

metu galiojančią teisę gamintojui nereikia nuogaštai, kad jam bus pareikštas ieškinys, todėl jis visai neturi paskatų griežtai laikytis Sąjungos teisės aktų tam, kad išvengtų deliktinės atsakomybės<sup>36</sup>.

59. Tuo atveju, jei prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas patvirtintų šį vertinimą, jis turėtų remtis BGB 823 straipsnio 2 dalimi, kuri, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo teigimu, taikoma nustačius paprasčiausią neatsargumą. Pažymėtina, kad prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas nurodo, jog net darant prielaidą, kad reikšmingomis Sąjungos teisės nuostatomis siekiama ginti vien bendrąjį interesą, jų veiksmingumas būtų užtikrinamas tik tuomet, jei pirkėjams būtų leidžiama reikšti deliktine atsakomybė grindžiamus reikalavimus gamintojams atlyginti žalą ir pažeidimų dėl neatsargumo atvejais, o gamintojai turėtų į tai atsižvelgti nuo pat pradžių.

60. Antra, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas siekia sužinoti, ar, kiek tai susiję su transporto priemonės su draudžiamu valdikliu pirkėjo teise į žalos atlyginimą, pagal Sąjungos teisę draudžiama, kad kompensacija už faktinį naudojimąsi transporto priemone būtų išskaitoma iš grąžinamos šios transporto priemonės pirkimo kainos.

61. Kaip matyti iš Teisingumo Teismo jurisprudencijos, kiek tai susiję su žalos atlyginimo forma ir dydžio apskaičiavimo būdu, žalos, padarytos privatiems asmenims dėl Sąjungos teisės pažeidimo, atlyginimas turi atitikti patirtą žalą, kad būtų užtikrinta veiksminga jų teisių apsauga<sup>37</sup>. Kaip minėta, būtent valstybių narių teisėje turi būti nustatytos žalos, padarytos privačiam asmeniui dėl Direktyvos 2007/46 nuostatų pažeidimo, atlyginimo apskaičiavimo taisyklės<sup>38</sup>. Šiuo klausimu pažymėtina, jog nacionaliniai teismai turi teisę užtikrinti, kad pagal Sąjungos teisės sistemą suteiktų teisių apsauga neleistų nepagrįstai praturtėti tų teisių turėtojų<sup>39</sup>.

62. Vadinasi, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas turi patikrinti, kiek kompensacijos už faktinį naudojimąsi transporto priemone – įprastomis naudojimosi sąlygomis – išskaitymas iš jos pirkimo kainos užtikrintų tinkamą žalos atlyginimą pirkėjui. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pažymi, kad iki šiame teisme įvykusio posėdžio QB aptariama transporto priemone buvo nuvažiavęs daugiau kaip 60 000 km ir kad, jei reikėtų išskaičiuoti kompensaciją už naudojimąsi, siekiant apskaičiuoti išskaičiuojamos sumos dydį reikėtų nustatyti, kiek sumažėjo šios transporto priemonės vertė. Šiuo klausimu, kaip matyti iš šios išvados pirmesniame punkte nurodytos jurisprudencijos, minėtas teismas turi teisę atsižvelgti į tai, kad Direktyva 2007/46 užtikrinamų teisių apsauga nelemtų nepagrįsto QB praturtėjimo. Todėl kompensacija už faktinį naudojimąsi aptariama transporto priemone gali būti išskaitoma iš grąžinamos transporto priemonės pirkimo kainos. Vis dėlto, mano nuomone, aišku, kad, jei šis išskaitymas lemtų tai, kad QB galiausiai visiškai nebūtų atlyginta patirta žala, šis apskaičiavimo būdas neužtikrintų veiksmingos jo apsaugos ir neatitiktų Sąjungos teisės.

63. Trečia, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui kyla klausimas, ar kompensacija už faktinį naudojimąsi aptariama transporto priemone turi būti apskaičiuojama remiantis visa transporto priemonės pirkimo kaina, neatskaitant iš jos jokios sumos dėl sumažėjusios transporto priemonės vertės dėl įmontuoto draudžiamo valdiklio ir (arba) naudojimosi Sąjungos teisės aktų neatitinkančia transporto priemone. Ir dėl šio klausimo

<sup>36</sup> *Mercedes-Benz Group* ginčija šį prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo teiginį, tvirtindama, kad gamintojų padaryti Sąjungos teisės pažeidimai gali lemti dideles baudas ir sankcijas.

<sup>37</sup> Šiuo klausimu žr. 2010 m. lapkričio 25 d. Sprendimą *Fuß* (C-429/09, EU:C:2010:717, 92 punktą ir jame nurodyta jurisprudencija).

<sup>38</sup> Šiuo klausimu žr. 2010 m. lapkričio 25 d. Sprendimą *Fuß* (C-429/09, EU:C:2010:717, 94 punktą).

<sup>39</sup> Žr. 2021 m. kovo 25 d. Sprendimą *Balgarska Narodna Banka* (C-501/18, EU:C:2021:249, 125 punktą ir jame nurodyta jurisprudencija).



pažymėtina, kad, nesant Sąjungos teisės reglamentavimo, Teisingumo Teismas neturi gilintis į valstybių narių teisę tam, kad nurodytų, kaip turėtų būti apskaičiuojamas patirtos žalos atlyginimas<sup>40</sup>. Pagal Sąjungos teisę tik reikalaujama, kad žalos atlyginimas būtų tinkamas, t. y. toks, kuriuo būtų užtikrinama veiksminga pirkėjo teisių apsauga.

64. Galiausiai pažymėtina, kad nors reikalavimų, nustatytų Direktyvos 2007/46 IV priede, pirmiausia dėl Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 1 ir 2 dalių taikymo, automobilių gamintojai turi paisyti dėl naujų transporto priemonių<sup>41</sup>, šie reikalavimai susiję ir su naudotomis transporto priemonėmis deliktinės atsakomybės srityje, jei gamintojas padaro pažeidimą, įmontuodamas draudžiamą valdiklį.

65. Atsižvelgdamas į tai, kas išdėstyta, siūlau į trečiąjį–šeštąjį prejudicinius klausimus atsakyti, kad Direktyva 2007/46 turi būti aiškinama taip, jog pagal ją valstybės narės privalo numatyti, kad transporto priemonės pirkėjas turėtų teisę iš automobilio gamintojo gauti žalos atlyginimą, jei šioje transporto priemonėje įrengtas draudžiamas valdiklis, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalį. Valstybės narės turi nustatyti taisykles, susijusias su pirkėjui padarytos žalos apskaičiavimo būdu, su sąlyga, kad, taikant veiksmingumo principą, šis žalos atlyginimas atitiktų patirtą žalą.

#### ***D. Dėl septintojo prejudicinio klausimo***

66. Septintuoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar SESV 267 straipsnis turi būti aiškinamas taip, kad pagal jį draudžiama nacionalinės teisės nuostata, kurioje nurodyta, kad jurisdikciją nagrinėti bylą turintis vienas teisėjas gali pateikti Teisingumo Teismui prašymą priimti prejudicinį sprendimą tik tuo atveju, jei šis teisėjas pirma pateikė bylą civilinių bylų kolegijai, kuri nusprendė neperimti bylos nagrinėjimo.

##### *1. Dėl priimtimumo*

67. *Mercedes-Benz Group* teigia, kad septintasis prejudicinis klausimas nepriimtinas, nes vykstant procedūrai pagal SESV 267 straipsnį Teisingumo Teismas nėra kompetentingas spręsti dėl nacionalinės teisės suderinamumo su Sąjungos teise<sup>42</sup>.

68. Vokietijos vyriausybė per posėdį pabrėžė, kad šis klausimas nėra svarbus siekiant priimti sprendimą pagrindinėje byloje.

69. Komisija pažymi, kad jai kyla abejonių dėl šio klausimo priimtimumo. Iš tikrųjų atsakymas į šį klausimą neturi reikšmės sprendimui pagrindinėje byloje, kuri susijusi su teisės į žalos atlyginimą transporto priemonės pirkėjui dėl draudžiamo valdiklio naudojimo egzistavimu. Be to, atrodo, kad šis klausimas yra hipotetinis. Iš tikrųjų, kaip matyti iš sprendimo dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą, kreipimosi į Teisingumo Teismą momentu jis nebuvo ieškinio dalykas. Todėl neatrodo, kad atsakius į septintąjį prejudicinį klausimą prašymą priimti prejudicinį sprendimą

<sup>40</sup> Šiuo klausimu pritariu Vokietijos vyriausybei, kad valstybės narės, įgyvendindamos savo deliktų teisę, turi galėti nuspręsti, kaip atlyginti privataus asmens patirtą žalą. Vis dėlto norėčiau pridurti, kad pagal šią deliktų teisę turi būti laikomasi Sąjungos teisėje nustatytų principų.

<sup>41</sup> Žr. 2019 m. sausio 24 d. Sprendimą *RDW ir kt.* (C-326/17, EU:C:2019:59, 61 punktą).

<sup>42</sup> Ši šalis remiasi, be kita ko, 2001 m. lapkričio 29 d. Sprendimu *De Coster* (C-17/00, EU:C:2001:651, 23 punktą).

pateikusiam teismui būtų pateiktas Sąjungos teisės išaiškinimas, kuris leistų jam išspręsti nacionalinės teisės procesinius klausimus prieš pradėdant iš esmės nagrinėti jame iškeltą bylą<sup>43</sup>.

70. Dėl septintojo prejudicinio klausimo priimtimumo iš sprendimo dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą matyti, kad pagal nacionalinės teisės nuostatas tuo atveju, jei byla kelia ypatingų faktinio ar teisinio pobūdžio sunkumų arba ji turi esminę reikšmę, vienas teisėjas, į kurį kreiptasi, privalo pateikti bylą civilinių bylų kolegijai, kuri sprendžia, ar perimti jos nagrinėjimą. Iš šio sprendimo matyti, kad prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, t. y. vienas teisėjas, nepateikė šios bylos civilinių bylų kolegijai ir pats pateikė Teisingumo Teismui prašymą priimti prejudicinį sprendimą.

71. Pagal suformuotą jurisprudenciją Teisingumo Teismas gali atsisakyti priimti sprendimą dėl nacionalinio teismo pateikto prejudicinio klausimo tik jei akivaizdu, kad prašomas Sąjungos teisės išaiškinimas visiškai nesusijęs su pagrindinėje byloje nagrinėjamo ginčo aplinkybėmis ar dalyku, jei problema hipotetine arba Teisingumo Teismas neturi informacijos apie faktines ir teisines aplinkybes, būtinas tam, kad naudingai atsakytų į jam pateiktus klausimus<sup>44</sup>.

72. Šiuo klausimu pažymėtina, kad pagrindinė byla susijusi su teise į žalos atlyginimą ir jo apskaičiavimo būdu, kiek tai susiję su pavieniu transporto priemonės su draudžiamu valdikliu, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalį, pirkėju. Remiantis Teisingumo Teismo suformuota jurisprudencija, net darant prielaidą, kad pagal reikšmingas nacionalinės proceso teisės normas prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, kurį sudaro vienas teisėjas, turėjo pateikti pagrindinę bylą civilinių bylų kolegijai, pirmieji šeši prejudiciniai klausimai, susiję su šia teise į žalos atlyginimą, yra priimtini. Iš tikrųjų Teisingumo Teismas neturi tikrinti, ar sprendimas dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą buvo priimtas pagal nacionalines teismo veiklos organizavimo ir proceso taisykles<sup>45</sup>.

73. Dėl septintojo prejudicinio klausimo pažymėtina, kad jis susijęs su paties SESV 267 straipsnio, kuris nėra ginčijamas sprendžiant ginčą pagrindinėje byloje, išaiškinimu. Be to, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas tik nurodo, kad vieno teisėjo jurisdikcija galėtų būti ginčijama pasinaudojant teisių gynimo priemonėmis. Tačiau, viena vertus, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas nepatiksina, kokią reikšmę tai galėtų turėti sprendimui dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą. Kita vertus, iš Teisingumo Teismui pateiktos bylos medžiagos nematyti, kad šioje stadijoje sprendimas dėl prašymo priimti sprendimą būtų ieškinio dalykas.

74. Šiomis aplinkybėmis esu tos nuomonės, kad septintuoju prejudiciniu klausimu prašomas išaiškinimas nėra objektyviai būtinas sprendimui, kurį turi priimti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas<sup>46</sup>. Taigi, mano manymu, šis klausimas yra hipotetinis, todėl jį reikia atmesti kaip nepriimtina.

<sup>43</sup> Komisija remiasi 2020 m. liepos 2 d. Nutartimi *S.A.D. Maler und Anstreicher* (C-256/19, EU:C:2020:523, 44 ir 48 punktai).

<sup>44</sup> 2021 m. liepos 15 d. Sprendimas *The Department for Communities in Northern Ireland* (C-709/20, EU:C:2021:602, 55 punktas).

<sup>45</sup> Šiuo klausimu žr. 2018 m. gruodžio 13 d. Sprendimą *Rittinger ir kt.* (C-492/17, EU:C:2018:1019, 29–34 punktai).

<sup>46</sup> Šiuo klausimu žr. 2020 m. liepos 9 d. Sprendimą *Land Hessen* (C-272/19, EU:C:2020:535, 62 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija). Taip pat pažymėtina, kad prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas analogišką klausimą pateikė su šia byla nesusijusiose bylose, būtent bylose *Bank 11 für Privatkunden und Handel* (C-336/20), *C. Bank ir Bank D. K.* (C-47/21) ir *Volkswagen Bank ir Audi Bank* (C-232/21).

## 2. Dėl esmės

75. Tuo atveju, jei Teisingumo Teismas manytų, kad septintasis prejudicinis klausimas yra priimtinas, norėčiau priminti jurisprudenciją, pagal kurią nacionaliniai teismai turi labai plačią diskreciją teikti Teisingumo Teismui klausimus dėl svarbių Sąjungos teisės nuostatų išaiškinimo; ši diskrecija tampa pareiga teismams, priimančioms sprendimus paskutiniąja instancija, išskyrus tam tikras Teisingumo Teismo jurisprudencijoje pripažintas išimtis. Ir ši diskrecija, ir ši pareiga iš esmės neatsiejamos nuo SESV 267 straipsnyje nustatytos nacionalinių teismų ir Teisingumo Teismo bendradarbiavimo sistemos ir teismo, kuriam pavesta taikyti Sąjungos teisę, funkcijų, pagal šią nuostatą patikėtų nacionaliniams teismams. Taigi, kai byla nagrinėjantis nacionalinis teismas mano, kad toje byloje keliamas su Sąjungos teisės aiškinimu ar galiojimu susijęs klausimas, jis turi diskreciją arba, nelygu aplinkybės, pareigą kreiptis į Teisingumo Teismą su prejudiciniu klausimu, o nacionaliniuose įstatymuose ar jurisprudencijoje suformuluotos taisyklės negali sudaryti kliūčių pasinaudoti šia diskrecija ar įvykdyti šią pareigą<sup>47</sup>.

76. Kalbant apie nacionalinį teismą, kurio sprendimus galima apskūsti naudojantis nacionalinėje teisėje numatytomis teisių gynimo priemonėmis, pasakytina, jog pagal SESV 267 straipsnį nedraudžiama, kad teismo, kuris kreipėsi į Teisingumo Teismą su prašymu priimti prejudicinį sprendimą, sprendimui apskūsti būtų taikomos įprastos nacionalinėje teisėje numatytos teisių gynimo priemonės. Vis dėlto dėl naudojimosi tokia teisių gynimo priemone negalima riboti šio teismo pagal SESV 267 straipsnį suteikiamos kompetencijos kreiptis į Teisingumo Teismą, nusprendus, kad nagrinėjama byla kelia klausimų dėl Sąjungos teisės aiškinimo ar galiojimo, todėl reikia, kad pastarasis priimtų sprendimą<sup>48</sup>. Taigi tam, kad veiktų Teisingumo Teismo ir nacionalinių teismų bendradarbiavimo sistema, įtvirtinta SESV 267 straipsnyje, ir būtų laikomasi Sąjungos teisės viršenybės principo, reikia, kad nacionalinis teismas galėtų laisvai pateikti Teisingumo Teismui bet kurį, jo nuomone, būtiną prejudicinį klausimą bet kuriuo tinkamu bylos nagrinėjimo momentu<sup>49</sup>, įskaitant atvejus, kai kalbama apie vieną teisėją<sup>50</sup>.

77. Taigi esu tos nuomonės, kad pagal SESV 267 straipsnį draudžiama nacionalinės teisės nuostata, kurioje nurodyta, jog vienas teisėjas, manydamas, kad jo nagrinėjamoje byloje keliamas klausimas, kuris susijęs su Sąjungos teisės aiškinimu ar galiojimu ir dėl kurio būtinas Teisingumo Teismo sprendimas, privalo perduoti šio klausimo nagrinėjimą civilinių bylų kolegijai, taigi jam kliudoma kreiptis į Teisingumo Teismą su prašymu priimti prejudicinį sprendimą<sup>51</sup>.

## V. Išvada

78. Atsižvelgdamas į tai, kas išdėstyta, siūlau Teisingumo Teismui taip atsakyti į *Landgericht Ravensburg* (Ravensburgo apygardos teismas, Vokietija) pateiktus prejudicinius klausimus:

1. Iš dalies pakeistos 2007 m. rugsėjo 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2007/46/EB, nustatančios motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, sudėtinių dalių ir atskirų techninių mazgų tvirtinimo pagrindus („Pagrindų direktyva“), 18 straipsnio 1 dalis, 26 straipsnio 1 dalis ir 46 straipsnis turi būti

<sup>47</sup> 2021 m. lapkričio 23 d. Sprendimas *IS (Nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą neteisėtumas)* (C-564/19, EU:C:2021:949, 68–70 punktai ir juose nurodyta jurisprudencija).

<sup>48</sup> Šiuo klausimu žr. 2008 m. gruodžio 16 d. Sprendimą *Cartesio* (C-210/06, EU:C:2008:723, 93 punktas).

<sup>49</sup> Šiuo klausimu žr. 2020 m. liepos 16 d. Sprendimą *Adusbef ir kt.* (C-686/18, EU:C:2020:567, 30 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

<sup>50</sup> Šiuo klausimu žr. 2018 m. gruodžio 13 d. Sprendimą *Rittinger ir kt.* (C-492/17, EU:C:2018:1019, 29–34 punktai).

<sup>51</sup> Šiuo klausimu žr. 2016 m. balandžio 5 d. Sprendimą *PFE* (C-689/13, EU:C:2016:199, 36 punktas).

aiškinami taip, kad jais ginami pavienio motorinės transporto priemonės pirkėjo interesai, be kita ko, interesas neįsigyti transporto priemonės su draudžiamu valdikliu, kaip tai suprantama pagal iš dalies pakeisto 2007 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (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 5 straipsnio 2 dalį.

2. Iš dalies pakeista Direktyva 2007/46 turi būti aiškinama taip, jog pagal ją valstybės narės privalo numatyti, kad transporto priemonės pirkėjas turėtų teisę iš automobilio gamintojo gauti žalos atlyginimą, jei šioje transporto priemonėje įrengtas draudžiamas valdiklis, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalį. Valstybės narės turi nustatyti taisykles, susijusias su šiam pirkėjui padarytos žalos apskaičiavimo būdu, su sąlyga, kad, taikant veiksmingumo principą, šis žalos atlyginimas atitiktų patirtą žalą.