GENERALINIO ADVOKATO
ATHANASIOS RANTOS IŠVADA,
pateikta 2021 m. rugsėjo 23 d.[1]

Bylos C-128/20, C-134/20 ir C-145/20

GSMB Invest GmbH & Co. KG
prieš
Auto Krainer Gesellschaft mbH
(*Landesgericht Klagenfurt* (Klagenfurto apygardos teismas, Austrija) pateiktas prašymas priimti prejudicinį sprendimą)
ir
IR
prieš
Volkswagen AG
(*Landesgericht Eisenstadt* (Eizenštato apygardos teismas, Austrija) pateiktas prašymas priimti prejudicinį sprendimą),
taip pat
DS
prieš
Porsche Inter Auto GmbH & Co. KG,
Volkswagen AG

(*Oberster Gerichtshof* (Aukščiausiasis Teismas, Austrija) pateiktas prašymas priimti prejudicinį sprendimą)

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Teisės aktų derinimas – Reglamentas (EB) Nr. 715/2007 – Motorinės transporto priemonės – 3 straipsnio 10 punktas – 5 straipsnio 1 ir 2 dalys – Dyzelinis variklis – Išmetamieji teršalai – Variklio valdymo kompiuteryje įdiegta kompiuterinė programa – Išmetamųjų dujų recirkuliacijos vožtuvas – Iš dyzelinių transporto priemonių išmetamų azoto oksidų kiekio sumažinimas – Valdiklis – Leidimas naudoti tokį įtaisą, kai įtaiso būtinumas pateisinamas variklio apsauga nuo pažeidimo ar avarijos – Transporto priemonės remonto metu įrengtas įtaisas – Direktyva 1999/44/EB – Vartojimo prekių pardavimas ir susijusios garantijos – Pardavimo sutartį atitinkanti prekė – 2 straipsnio 2 dalies d punktas – Prekės, kuri pasižymi tokia kokybe ir veikimu, kurie paprastai yra būdingi tokio paties pobūdžio prekėms ir kurių vartotojas gali pagrįstai tikėtis, atitikties prezumpcija – Galiojantis EB tipo patvirtinimas – 3 straipsnio 6 dalis – Atitinkamos transporto priemonės įsigijimas net tuo atveju, kai vartotojas ją įsigydamas žinojo, kad toks valdiklis yra – Nedidelė neatitiktis“

[1] Originalo kalba: prancūzų.

I. Įvadas

1. Kaip nurodyta SESV 11 straipsnyje, „nustatant ir įgyvendinant Sąjungos politikos ir veiklos kryptis, ypač siekiant skatinti tvarią plėtrą, turi būti atsižvelgiama į aplinkos apsaugos reikalavimus“. Visuomenė vis sąmoningiau suvokia aplinkos apsaugos svarbą, ir tai, be kita ko, matyti iš Europos Sąjungos teisės aktų leidėjo siekio riboti išmetamų teršalų kiekį [2].

2. Dėl šios priežasties motorinėms transporto priemonėms buvo nustatomos vis griežtesnės taisyklės [3], visų pirma, priėmus Reglamentą (EB) Nr. 715/2007 [4]. Automobilių gamintojai privalo prisitaikyti prie naujų bendrų techninių reikalavimų, susijusių su tokių transporto priemonių patvirtinimu, ir dėl to gali kilti ginčų su valstybės institucijomis ir vartotojais.

3. Taigi byloje, kurioje priimtas 2020 m. gruodžio 17 d. Sprendimas *X (Dyzelinio variklio valdiklis)* (C-693/18, toliau – Sprendimas X, EU:C:2020:1040), atitinkamas automobilių gamintojas kaltinamas tuo, kad išleido į apyvartą transporto priemonių, turinčių kompiuterinę programą, kurios tikslas – iškraipyti išmetamųjų dujų, be kita ko – NOx, teršalų išmetimo kontrolės rezultatus [5]. Tame sprendime Teisingumo Teismas pirmą kartą aiškino sąvoką „valdiklis“, kaip ji suprantama pagal Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktą, ir kiek toks prietaisas yra neteisėtas atsižvelgiant į šio reglamento 5 straipsnio 2 dalies a punktą, kuriame numatytos draudimo naudoti valdiklį išimtys, tarp kurių yra poreikis apsaugoti variklį nuo sugadinimo ar avarijos ir saugus transporto priemonės veikimas.

4. Visos trys nagrinėjamos bylos yra tarsi tos bylos tęsinys, nes yra susijusios su transporto priemonėmis, kurių variklio valdymo kompiuteryje įdiegta programinė įranga, kuria, atsižvelgiant į tam tikras lauko temperatūros sąlygas ir eismo aukštį, ribojamas išmetamo NOx kiekis, o tai lemia, kad viršijamos Reglamente Nr. 715/2007 nustatytos ribinės vertės. Iš esmės pateikti šie klausimai: ar tokio tipo programinė įranga yra „valdiklis“, kaip tai suprantama pagal šio reglamento 3 straipsnio 10 punktą? Jei taip, ar tokia kompiuterinė programa gali būti leidžiama pagal minėto reglamento 5 straipsnio 2 dalies a punktą? Jeigu minėta kompiuterinė programa neleidžiama, ar dėl jos naudojimo, remiantis Direktyva 1999/44/EB [6], pirkimo–pardavimo sutartis gali būti panaikinta dėl transporto priemonės neatitikties sutarčiai?

5. Atsižvelgiant į šių bylų sąsajas, be kita ko, dėl to, kad jose keliami teisiniai klausimai iš esmės sutampa, reikia pateikti bendrą išvadą dėl šių bylų, nors Teisingumo Teismas, atsižvelgdamas į konkrečias kiekvienos iš jų aplinkybes, nusprendė jų nesujungti.

[2] Pasaulio sveikatos organizacijos (PSO) duomenimis, oro tarša yra didžiausią riziką sveikatai keliantis aplinkos veiksnys. Žr. jos ataskaitą „Ambient air pollution: A global assessment of exposure and burden of disease“, 2016 m. gegužės 13 d., p. 15.

[3] Dėl vėlesnių euro standartų azoto oksidų emisijos srityje (NOx) žr. Europos Audito Rūmų informacinį dokumentą „ES atsakas į „dyzelgeito“ skandalą“, 2019 m. vasario mėn., p. 9.

[4] 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, įgyvendinančiu ir iš dalies keičiančiu Reglamentą Nr. 715/2007 (OL L 199, 2008, p. 1, toliau – Reglamentas Nr. 715/2007).

[5] Žr. Sprendimo *X* 27 punktą.

[6] 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).

II. Teisinis pagrindas

A. Sąjungos teisė

1. Direktyva 1999/44

6. Direktyvos 1999/44 1 ir 8 konstatuojamosiose dalyse nurodyta:

„(1) kadangi [EB] 153 straipsnio 1 ir 3 dalyse numatyta, kad priemonėmis, kurių Bendrija imasi pagal [EB] 95 straipsnį, ji turėtų prisidėti prie aukšto lygio vartotojų apsaugos sukūrimo;

<…>

(8) kadangi, siekiant palengvinti [atitikties] sutarčiai principo taikymą, yra naudinga nustatyti nepaneigiamą atitikimo sutarčiai prezumpciją, apimančią labiausiai paplitusias situacijas; kadangi ta prielaida neapriboja sutarties laisvės principo; kadangi, be to, tada, kai nėra specifinių sutarties sąlygų, taip pat kai yra taikoma minimalios apsaugos sąlyga, šioje prielaidoje paminėti elementai gali būti naudojami nustatant, kad nėra prekių [atitikties] sutarčiai; kadangi kokybė ir veikimas, kurių vartotojai gali pagrįstai tikėtis, priklausys, *inter alia*, nuo to, ar prekės yra naujos, ar naudotos; kadangi prielaidoje paminėti elementai yra kaupiamojo pobūdžio; kadangi tam tikru atveju [paaiškėjus], kad bet kuris konkretus elementas yra aiškiai netinkamas, likę prielaidos elementai vis tiek taikomi“.

7. Šios direktyvos 1 straipsnio „Taikymo sritis ir sąvokos“ 1 dalyje numatyta:

„Šios direktyvos tikslas – suderinti valstybių narių įstatymus ir kitus teisės aktus dėl vartojimo prekių pardavimo ir su tuo susijusių garantijų tam tikrų aspektų, siekiant užtikrinti vieningą minimalų vartotojų apsaugos vidaus rinkoje lygį.“

8. Direktyvos 2 straipsnyje „[Atitiktis] sutarčiai“ nustatyta:

„1. Pardavėjas privalo pateikti vartotojui prekes, kurios atitinka pardavimo sutartį.

2. „Vartojimo prekės laikomos atitinkančiomis sutartį, jeigu jos:

a) atitinka pardavėjo pateiktą aprašymą ir turi tokias savybes kaip ir prekės, kurias pardavėjas pateikė vartotojui kaip pavyzdį ar modelį;

b) yra tinkamos bet kokiai konkrečiai paskirčiai, dėl kurios jos yra reikalingos vartotojui ir apie kurią jis sutarties sudarymo metu pranešė pardavėjui, o pardavėjas jai pritarė;

c) yra tinkamos paskirčiai, kuriai paprastai naudojamos tokio paties pobūdžio prekės;

d) pasižymi tokia kokybe ir veikimu, kurie paprastai yra būdingi tokio paties pobūdžio prekėms ir kurių vartotojas gali pagrįstai tikėtis, atsižvelgdamas į tų prekių pobūdį ir į bet kokius pardavėjo, gamintojo arba jo atstovo pateiktus viešus pareiškimus dėl jų specifinių savybių, ypač reklamoje arba ant etiketės.

3. Taikant šį straipsnį laikoma, kad neatitikimo nėra, jeigu sutarties sudarymo metu vartotojas žinojo arba pagrįstai negalėjo nežinoti apie neatitikimą, arba jeigu neatitikimas atsirado iš vartotojo pateiktos medžiagos.

<…>“

9. Direktyvos 3 straipsnyje „Vartotojo teisės“ numatyta:

„1. Pardavėjas yra atsakingas vartotojui už bet kokį neatitikimą, esantį prekių pateikimo metu.

2. Esant neatitikimui, vartotojas turi teisę į nemokamą prekių atitikimo sutarčiai užtikrinimą jas pataisant ar pakeičiant pagal šio straipsnio 3 dalį, arba teisę į atitinkamą kainos sumažinimą arba su tomis prekėmis susijusios sutarties nutraukimą pagal šio straipsnio 5 ir 6 dalis.

3. Vartotojas pirmiausia gali reikalauti, kad pardavėjas nemokamai pataisytų arba pakeistų prekes, nebent tai yra neįmanoma ar neproporcinga.

Teisės gynimo priemonė laikoma neproporcinga, jeigu ja, palyginti su alternatyvia teisės gynimo priemone, pardavėjui nustatomos nepagrįstos išlaidos, atsižvelgiant į:

– vertę, kurią prekės turėtų, jeigu nebūtų neatitikimo,

– neatitikimo reikšmingumą

ir

– tai, ar alternatyvi teisės gynimo priemonė galėtų būti įgyvendinta nesukeliant didelių nepatogumų vartotojui.

Bet koks prekių pataisymas ar pakeitimas atliekamas per protingą laiką ir nesukeliant jokių didelių nepatogumų vartotojui, atsižvelgiant į prekių pobūdį ir paskirtį, dėl kurios tos prekės vartotojui buvo reikalingos.

<…>

5. Vartotojas gali reikalauti atitinkamai sumažinti kainą arba nutraukti sutartį, jeigu:

– vartotojas neturi teisės nei į prekių pataisymą, nei į jų pakeitimą,

arba

– pardavėjas per protingą laiką neįgyvendino teisės gynimo priemonės,

arba

– pardavėjas neįgyvendino teisės gynimo priemonės nesukeldamas didelių nepatogumų vartotojui.

6. Vartotojas neturi teisės nutraukti sutarties, jeigu neatitikimas yra nedidelis.“

2. Reglamentas Nr. 715/2007

10. Reglamento Nr. 715/2007 7 ir 17 konstatuojamosiose dalyse nurodyta:

„(7) Nustatant išmetamųjų teršalų standartus svarbu atsižvelgti į padarinius rinkoms ir gamintojų konkurencingumui, tiesiogines ir netiesiogines privalomas įmonių sąnaudas ir naudą naujovių skatinimo, oro kokybės gerinimo, išlaidų sveikatai mažinimo ir gyvenimo trukmės ilginimo aspektais, taip pat į bendrą poveikį CO_2 išmetimui.

<…>

(17) Siekiant užtikrinti, kad neiškiltų prekybos tarp valstybių narių techninių kliūčių, būtinas standartizuotas transporto priemonių degalų suvartojimo ir išmetamo anglies dioksido kiekio matavimo metodas. Be to, taip pat būtina užtikrinti, kad vartotojams ir naudotojams būtų teikiama objektyvi ir tiksli informacija.“

11. Šio reglamento 1 straipsnio „Dalykas“ 1 dalyje numatyta:

„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.“

12. Minėto reglamento 3 straipsnio „Apibrėžimai“ 10 ir 13 punktuose numatyta:

„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 (min^{-1}), perdavimo mechanizmo veikimą, slėgį kolektoriuje prieš droselinę sklendę arba bet kokį kitą parametrą, 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;“

<…>

13) pakaitinis taršos kontrolės įtaisas – tai taršos kontrolės įtaisas ar tokių įtaisų mazgas, skirtas pakeisti originalų taršos kontrolės įtaisą ir kurį galima patvirtinti kaip atskirą techninį mazgą, kaip apibrėžta Direktyvoje 70/156/EEB [7]“.

13. To paties reglamento 4 straipsnio „Gamintojų įsipareigojimai“ 1 ir 2 dalyse nurodyta:

„1. Gamintojai įrodo, kad visų naujų transporto priemonių, kurios buvo parduotos, registruotos ar pradėtos eksploatuoti Bendrijoje, tipas yra patvirtintas pagal šio reglamento ir jo įgyvendinimo priemonių nuostatas. Gamintojai taip pat įrodo, kad visų naujų pakaitinių taršos kontrolės įtaisų,

[7] 1970 m. vasario 6 d. Tarybos direktyva dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių motorinių transporto priemonių ir jų priekabų tipo patvirtinimą, suderinimo (OL L 42, 1970, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 13 sk., 1 t., p. 44).

kurių tipas turi būti patvirtintas ir kurie buvo parduoti ar pradėti eksploatuoti Bendrijoje, tipas yra patvirtintas pagal šio reglamento ir jo įgyvendinimo priemonių nuostatas.

Šie įsipareigojimai apima I priede ir 5 straipsnyje nurodytose įgyvendinimo priemonėse nustatytų išmetamųjų teršalų kiekio ribas.

2. Gamintojai užtikrina, kad būtų laikomasi tipo patvirtinimo procedūrų, skirtų gamybos atitikčiai, taršos kontrolės įtaisų patvarumui ir eksploataciniam tinkamumui patikrinti.

Be to, gamintojai turi imtis tokių techninių priemonių, kurios užtikrintų, jog, remiantis šio reglamento nuostatomis, pro išmetamąjį vamzdį būtų išmetamas iš tiesų ribotas teršalų ir degalų garavimo išlakų kiekis, visą normalų transporto priemonės veikimo laikotarpį, esant įprastoms eksploatavimo sąlygoms. <…>“

14. Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio „Reikalavimai ir bandymai“ 1 ir 2 dalys suformuluotos taip:

„1. Gamintojai 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.

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;

b) įtaisas veikia tik variklio užvedimo momentu;

arba

c) reikalavimai iš esmės įtraukti į degalų garavimo išlakų ir pro išmetamąjį vamzdį išmetamųjų teršalų tikrinimo procedūrą.“

15. Šio reglamento I priede „Išmetamųjų teršalų ribos“ nustatytos NOx išmetamųjų teršalų ribinės vertės, be kita ko, euro 5 standartą atitinkančioms transporto priemonėms, kurios nurodytos 1 lentelėje.

3. Direktyva 2007/46/EB

16. Direktyva 2007/46/EB[8] buvo panaikinta Reglamentu (ES) 2018/858[9], įsigaliojusiu 2020 m. rugsėjo 1 d., kaip numatyta šio reglamento 88 straipsnyje. Tačiau, atsižvelgiant į faktinių aplinkybių klostymosi datą, ši direktyva taikoma pagrindinėse bylose.

[8] 2007 m. rugsėjo 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva, nustatanti motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, sudėtinių dalių ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo pagrindus (Pagrindų direktyva) (OL L 263, 2007, p. 1), iš dalies pakeista 2014 m. vasario 25 d. Komisijos reglamentu (ES) Nr. 214/2014 (OL L 69, 2014, p. 3, toliau – Direktyva 2007/46).

[9] 2018 m. gegužės 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas 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).

17. Šios direktyvos 3 konstatuojamojoje dalyje buvo nurodyta:

„Sistemoms, sudėtinėms dalims, atskiriems techniniams mazgams ir transporto priemonėms taikomi techniniai reikalavimai turėtų būti suderinti bei nurodyti norminiuose aktuose. Šiais norminiais aktais pirmiausia turėtų būti siekiama užtikrinti [aukšto lygio] kelių eismo saugumą, sveikatos apsaugą, aplinkos apsaugą, energijos vartojimo efektyvumą ir užkirsti kelią neteisėtam naudojimui.“

18. Tos pačios direktyvos 1 straipsnyje „Dalykas“ buvo 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 Bendrijoje.

<…>

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

19. Direktyvos 2007/46 3 straipsnio „Sąvokų apibrėžimai“ 5 ir 36 punktuose buvo numatyta:

„Šioje direktyvoje ir IV priede išvardytuose norminiuose aktuose, nebent juose būtų nustatyta kitaip:

<…>

5) EB tipo patvirtinimas – 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;

<…>

36) atitikties liudijimas – IX priede nustatytas gamintojo išduotas dokumentas, paliudijantis, kad pagal direktyvą patvirtintų tipų serijoms priklausanti transporto priemonė atitiko visus norminius aktus jos gamybos metu.“

20. Šios direktyvos 4 straipsnyje „Valstybių narių įsipareigojimai“ buvo nustatyta:

„1. Valstybės narės užtikrina, kad gamintojai, kurie kreipiasi dėl patvirtinimo, atitinka šia direktyva nustatytus jų įsipareigojimus.

2. Valstybės narės patvirtina tik šios direktyvos reikalavimus atitinkančias transporto priemones, sistemas, sudėtines dalis ir atskirus techninius mazgus.

3. Valstybės narės registruoja arba leidžia parduoti ar pradėti eksploatuoti tik šios direktyvos reikalavimus atitinkančias transporto priemones, sudėtines dalis ir atskirus techninius mazgus.

<…>“

21. Šios direktyvos 5 straipsnio „Gamintojų pareigos“ 1 dalis buvo suformuluota taip:

„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.“

22. Šios direktyvos 18 straipsnio „Atitikties liudijimas“ 1 dalyje buvo nustatyta:

„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.

<…>“

23. Direktyvos 2007/46 26 straipsnio „Transporto priemonių registravimas, pardavimas ir eksploatavimo pradžia“ 1 dalies pirmoje pastraipoje buvo numatyta:

„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.

<…>“

24. Šios direktyvos IV priedo „Suteikiant transporto priemonės EB tipo patvirtinimą taikomi reikalavimai“ I dalyje „Neribojamos serijos gamybos transporto priemonių EB tipo patvirtinimui taikomi norminiai aktai“ buvo nurodytas Reglamentas Nr. 715/2007, kiek tai susiję su „[l]engvųjų transporto priemonių išmetamaisiais teršalais (euro 5 ir 6) ir (arba) informacijos prieiga“.

25. Minėtos direktyvos IX priede [10] „EB atitikties sertifikatas“ buvo 0 punktas „Tikslai“, jame buvo 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.

4. Reglamentas Nr. 692/2008

26. Reglamento Nr. 692/2008 1 straipsnyje „Dalykas“ nurodyta:

„Šiuo reglamentu nustatomos Reglamento (EB) Nr. 715/2007 4, 5 ir 8 straipsnių įgyvendinimo priemonės.“

[10] Šio priedo tekstas suformuluotas remiantis 2017 m. birželio 1 d. Komisijos reglamentu (ES) 2017/1151, kuriuo papildomas 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, iš dalies keičiama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/46/EB, Komisijos reglamentas (EB) Nr. 692/2008 bei Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1230/2012 ir kuriuo panaikinamas Komisijos reglamentas (EB) Nr. 692/2008 (OL L 175, 2017, p. 1).

27. Direktyvos 692/2008 2 straipsnio „Apibrėžtys“ 8 ir 18 punktuose numatyta:

„Šiame reglamente:

<…>

8. „taršos kontrolės įtaiso tipas“ – tai deginių filtrai katalizatoriai ir kietųjų dalelių gaudyklės, kurios nesiskiria tokiais esminiais aspektais kaip:

<…>

18. „išmetamųjų teršalų kontrolės sistema“ – TPĮD [vidinė diagnostikos sistema] sistemos atžvilgiu tai elektroninis variklio valdiklis ir kiekviena teršalų išmetimo arba garavimo sistemoje esanti sudedamoji su išmetamųjų teršalų kiekiu susijusi dalis, tam valdikliui teikianti įvesties duomenis arba iš jo gaunanti išvesties duomenis.“

28. Šio reglamento 3 straipsnio „Tipo patvirtinimo reikalavimai“ 9 dalis suformuluota taip:

„VIII priede nustatyti VI tipo bandymai, kurių metu matuojami teršalų kiekiai, išmetami esant žemai temperatūrai, su dyzelinu varomomis transporto priemonėmis neatliekami.

Tačiau, pateikdami paraiškas patvirtinti tipą, gamintojai patvirtinimo institucijai turi pateikti informaciją, įrodančią, kad NOx papildomo apdorojimo įtaisas įkaista iki pakankamos temperatūros, kad, užvedus variklį esant – 7 °C temperatūrai, kaip nurodyta VI tipo bandymo aprašyme, veiksmingai veiktų 400 sekundžių.

Be to, gamintojas pateikia patvirtinimo institucijai informaciją apie išmetamųjų dujų recirkuliacijos (IDR) sistemos veikimo strategiją, įskaitant informaciją apie šios sistemos veikimą esant žemai temperatūrai.

<…>“

29. Šios direktyvos 10 straipsnio „Taršos kontrolės įtaisai“ 1 dalyje nustatyta:

„Gamintojas užtikrina, kad pakaitiniams taršos kontrolės įtaisams, kaip atskiriems techniniams mazgams, apibrėžtiems Direktyvos [2007/46] 10 straipsnio 2 dalyje ir skirtiems įtaisyti transporto priemonėse, kurioms suteiktas EB tipo patvirtinimas ir kurios patenka į Reglamento [Nr. 715/2007] taikymo sritį, pagal šio reglamento 12 ir 13 straipsnius bei XIII priedą būtų suteiktas EB tipo patvirtinimas.

Šiame reglamente taršos kontrolės įtaisais laikomi deginių filtrai katalizatoriai ir kietųjų dalelių gaudyklės.“

30. Šio reglamento I priedo „Administracinės nuostatos dėl EB tipo patvirtinimo“ 3.3 punkte „Tipo išplėtimo patvirtinimo suteikimas atsižvelgiant į taršos kontrolės įtaisų patvarumą (V tipo bandymas)“ nurodyta:

„3.3.1. Tipo išplėtimo patvirtinimas suteikiamas skirtingiems transporto priemonių tipams, jei toliau nurodyti transporto priemonės, variklio arba taršos kontrolės sistemos parametrai yra tokie patys arba neviršija nustatytų leidžiamų nuokrypių:

3.3.1.1. Transporto priemonė:

<…>

3.3.1.2. Variklis

<…>

3.3.1.3. Taršos kontrolės sistemos parametrai:

<…>

c) IDR:

taikoma / netaikoma,

tipas (vėsinama ar nevėsinama, aktyvaus ar pasyvaus valdymo, didelio ar mažo slėgio).

<…>“

31. Reglamento Nr. 692/2008 XI priedo „Variklinėms transporto priemonėms skirta transporto priemonėje įrengta diagnostikos (TPĮD) sistema“ 2 priedėlyje „Transporto priemonių šeimos pagrindinės charakteristikos“ numatyta:

„<…>

Variklis:

<…>

Išmetamųjų teršalų kontrolės sistema:

<…>

– kietųjų dalelių gaudyklės tipas;

<…>

– išmetamųjų dujų recirkuliacija (t. y. taikoma ar netaikoma);

<…>“

5. Reglamentas (ES) 2016/427

32. Reglamento (ES) 2016/427 1, 2 ir 4 konstatuojamosiose dalyse nurodyta [11]:

„(1) [Reglamentu Nr. 715/2007] reikalaujama, kad Komisija peržiūrėtų Komisijos reglamente [Nr. 692/2008] nurodytas tipo patvirtinimo procedūras, bandymus ir reikalavimus bei juos atnaujintų taip, kad, jei reikia, jie tinkamai atspindėtų įprastinėmis važiavimo sąlygomis išmetamus teršalus;

(2) Komisija, remdamasi savo moksliniais tyrimais ir išorės informacija, atliko išsamią analizę ir nustatė, kad išmetamų teršalų kiekis įprastinėmis važiavimo sąlygomis keliuose euro 5/6 transporto priemonėmis gerokai viršija išmetamų teršalų kiekį, išmatuotą taikant reguliuojamąjį naująjį Europos važiavimo ciklą (NEVC), ypač dyzelinių variklių išmetamo NOx kiekio atžvilgiu;

<…>

(4) 2011 m. sausio mėnesį Komisija įsteigė iš visų suinteresuotųjų šalių sudarytą darbo grupę, kad būtų parengta įprastinėmis važiavimo sąlygomis išmetamo teršalų kiekio (ĮVSITK) bandymo procedūra, geriau pritaikyta atsižvelgiant į kelyje matuojamą išmetamų teršalų kiekį. <…>“

33. Reglamento Nr. 2016/427 1 straipsnyje nustatyta:

„Reglamentas [Nr. 692/2008] iš dalies keičiamas taip:

1) 2 straipsnis papildomas 41 ir 42 punktais:

„41. įprastinėmis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekis (ĮVSITK) – įprastomis transporto priemonės eksploatavimo sąlygomis išmetamas teršalų kiekis;

42. nešiojamoji išmetamųjų teršalų matavimo sistema (NITMS) – IIIA priedo 1 priedėlyje nustatytus reikalavimus atitinkanti nešiojamoji išmetamųjų teršalų kiekio matavimo sistema.““

6. Reglamentas 2017/1151

34. Reglamento 2017/1151 [12] 1–3 konstatuojamosiose dalyse nustatyta:

„(1) [Komisijos reglamentu Nr. 692/2008], kuriuo įgyvendinamas ir iš dalies keičiamas [Reglamentas Nr. 715/2007], nustatoma, kad lengvieji krovininiai automobiliai turi būti išbandomi taikant naująjį Europos važiavimo ciklą (toliau – NEVC);

[11] 2016 m. kovo 10 d. Komisijos reglamentas, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 692/2008 dėl išmetamųjų teršalų kiekio iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (euro 6) (OL L 82, 2016, p. 1).

[12] Iš dalies pakeisto 2017 m. birželio 7 d. Komisijos reglamentu (ES) 2017/1154 (OL L 175, 2017, p. 708) (toliau – Reglamentas 2017/1151).

(2) atsižvelgiant į [Reglamento Nr. 715/2007] 14 straipsnio 3 dalyje nustatytos nuolatinės atitinkamų procedūrų, bandymų ciklų ir bandymų rezultatų peržiūros rezultatus, akivaizdu, kad taikant naująjį Europos važiavimo ciklą gaunama informacija apie bandomų transporto priemonių degalų sąnaudas ir išmetamą CO_2 kiekį nebėra pagrįsta ir nebeatitinka įprastinėmis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekio;

(3) atsižvelgiant į tai, įdiegus pasaulinę suderintą lengvųjų automobilių bandymų procedūrą (toliau – WLTP), Sąjungos teisės aktais tikslinga nustatyti naują privalomą bandymų procedūrą“.

35. Reglamento 2017/1151 1 straipsnyje „Dalykas“ nurodyta:

„Šiame reglamente nustatomos [Reglamento Nr. 715/2007] įgyvendinimo taisyklės.“

36. Reglamento 2017/1151 IIIA priede „Realiomis (įprastomis) važiavimo sąlygomis išmetamo teršalų kiekio tikrinimas“ numatyta:

„<…>

4.1. Įprastomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekis pagrindžiamas su transporto priemonėmis atliekant bandymus keliuose, taikant įprastus važiavimo ciklus, sąlygas ir apkrovas. RDE bandymas atliekamas tokiomis pat sąlygomis, kokios susidaro transporto priemonėms važiuojant įprastais maršrutais ir taikant įprastą jų apkrovą.

<…>

5.2.1. Bandymas atliekamas šiame skirsnyje nustatytomis aplinkos oro sąlygomis. Aplinkos oro sąlygų parametrų verčių diapazonas laikomas „išplėstiniu“, jeigu bent viena iš temperatūros ir altitudės sąlygų yra išplečiama. Korekcinis koeficientas dėl išplėstų temperatūros ir altitudės sąlygų turi būti taikomas tik kartą. Jeigu sąlygos, kuriomis atliekama bandymo dalis arba jis visas, neatitinka įprastinių arba išplėstų sąlygų, bandymas turi būti laikomas negaliojančiu.

5.2.2. Vidutinio aukščio diapazono sąlygos: altitudė mažesnė negu 700 metrų virš jūros lygio arba jam lygi.

5.2.3. Išplėstinio aukščio diapazono sąlygos: altitudė didesnė negu 700 metrų virš jūros lygio ir mažesnė negu 1 300 metrų virš jūros lygio arba jam lygi.

5.2.4. Vidutinio temperatūros diapazono sąlygos: aukštesnė negu 273,15 K (0 °C) arba jai lygi ir žemesnė negu 303,15 K (30 °C) arba jai lygi.

5.2.5. Išplėstinio temperatūros diapazono sąlygos: aukštesnė negu 266,15 K (– 7 °C) arba jai lygi, žemesnė negu 273,15 K (0 °C) arba aukštesnė negu 303,15 K (30 °C) ir žemesnė negu 308,15 K (35 °C) arba jai lygi.

<…>“

7. Direktyva (ES) 2019/771

37. Pagal Direktyvos (ES) 2019/771 [13] 23 straipsnį Direktyva 1999/44 buvo panaikinta nuo 2022 m. sausio 1 d.

38. Direktyvos 2019/771 1 straipsnyje „Tikslas ir principai“ nustatyta:

„Šios direktyvos tikslas – užtikrinant aukštą vartotojų apsaugos lygį prisidėti prie tinkamo vidaus rinkos veikimo, nustatant šiuo tikslu bendrąsias taisykles dėl tam tikrų reikalavimų, susijusių su tarp pardavėjų ir vartotojų sudarytomis pirkimo–pardavimo sutartimis, visų pirma taisykles dėl prekių atitikties sutarčiai, teisių gynimo priemonių tokios neatitikties sutarčiai atveju, naudojimosi tomis teisių gynimo priemonėmis būdų ir dėl komercinių garantijų.“

39. Šios direktyvos 7 straipsnio „Objektyvieji atitikties reikalavimai“ 1 dalyje numatyta:

„Be subjektyviųjų atitikties reikalavimų prekės turi:

a) atitikti paskirtį, kuriai tos rūšies prekės būtų paprastai naudojamos, atsižvelgiant, kai taikytina, į visą esamą Sąjungos ir nacionalinę teisę, techninius standartus arba, jei tokių techninių standartų nėra, taikytinus elgesio kodeksus, skirtus konkrečiam pramonės sektoriui;

<…>“

B. Austrijos teisė

40. *Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch* (Civilinis kodeksas, toliau – ABGB) 871 straipsnio 1 dalyje nustatyta:

„Tuo atveju, kai viena iš šalių darė klaidingas prielaidas dėl savo pačios padaryto pareiškimo arba kitos šalies gauto pareiškimo turinio esmės ar esminių bruožų, su kuriais buvo susijęs ir dėl kurių buvo pareikštas ketinimas, prievolės šiai šaliai neatsiranda, jeigu suklydimą lėmė kitos šalies veiksmai arba jeigu pastaroji akivaizdžiai turėjo suklydimą pastebėti iš aplinkybių, arba suklydimas dar laiku išaiškėjo“.

41. ABGB 879 straipsnio 1 dalyje numatyta:

„Sutartis, kurioje nepaisoma teisinių draudimų arba kuri prieštarauja moralės principams, yra niekinė.“

42. ABGB 922 straipsnio 1 dalyje nurodyta:

„Tas, kas kitam asmeniui perleidžia daiktą už atlygį, garantuoja, kad daiktas atitinka sutartį. Taigi jis atsako už tai, kad daiktas turėtų sutartas arba įprastai suponuojamas savybes, kad atitiktų aprašymą, bandinį arba pavyzdį ir kad galėtų būti naudojamas pagal sandorio arba sudaryto susitarimo pobūdį.“

[13] 2019 m. gegužės 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva dėl tam tikrų prekių pirkimo–pardavimo sutarčių aspektų, kuria iš dalies keičiami Reglamentas (ES) 2017/2394 ir Direktyva 2009/22/EB bei panaikinama Direktyva 1999/44/EB (OL L 136, 2019, p. 28).

43. ABGB 932 straipsnio 1 ir 4 dalys suformuluotos taip:

„1. Dėl trūkumo perėmėjas gali reikalauti daiktą pataisyti (pašalinti jo trūkumus arba papildyti tai, ko trūksta), daiktą pakeisti, atitinkamai sumažinti pirkimo kainą arba nutraukti sutartį (pripažinti negaliojančia).

<…>

4. Jeigu daikto pataisyti arba pakeisti neįmanoma arba jeigu perdavėjui tai sukeltų neproporcingų sąnaudų, perėmėjas turi teisę į atitinkamą pirkimo kainos sumažinimą arba, jeigu trūkumas yra didelis, reikalauti pripažinti sutartį negaliojančia. <…>“

C. Vokietijos teisė

44. V*erordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-Fahrzeugehmigungsverordnung)* (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, toliau – EG-FGV) 25 straipsnio 2 dalyje išdėstyta:

„Siekdama pašalinti trūkumus ir užtikrinti jau įregistruotų transporto priemonių, sudėtinių dalių arba techninių mazgų atitiktį, [*Kraftfahrt-Bundesamt* (Federalinė motorinių transporto priemonių tarnyba, Vokietija, toliau – KBA)] gali *a posteriori* priimti papildomas nuostatas.“

III. Pagrindinės bylos, prejudiciniai klausimai ir procesai Teisingumo Teisme

A. Byla C-128/20

45. 2011 m. sausio 9 d. *GSMB Invest GmbH & Co. KG* ir *Auto Krainer Gesellschaft mbH* sudarė vieno *Volkswagen* markės *VW Caddy Maxi Confortline 4MOTION* modelio automobilio su EA 189 tipo euro 5 standarto 2 litrų darbo tūrio dyzeliniu varikliu (toliau – 1 transporto priemonė) pirkimo–pardavimo sutartį. Šioje transporto priemonėje yra EGR vožtuvas.

46. 2017 m. gruodžio 27 d. *GSMB Invest* pareiškė ieškinį prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiame teisme *Landesgericht Klagenfutr* (Klagenfurto apygardos teismas, Austrija), prašydama panaikinti šią pirkimo–pardavimo sutartį pagal ABGB 879 straipsnio 1 dalį ir 932 straipsnio 4 dalį mainais už mokestį už automobilio naudojimą.

47. Šiame teisme *GSMB Invest* tvirtino, jog minėtos pardavimo sutarties sudarymo dieną ji buvo įsitikinusi, kad nusipirko naują aplinkos neteršiantį automobilį ir kad, be kita ko, jo išmetamųjų dujų rodikliai atitinka teisės aktų reikalavimus. Tačiau, *Volkswagen* atnaujinus 1 transporto priemonės variklio valdymo kompiuteryje įdiegtą kompiuterinę programą (toliau – nagrinėjama kompiuterinė programa), išmetamųjų dujų valymas joje išjungiamas esant žemesnei nei 15 °C ir aukštesnei nei 33 °C lauko temperatūrai ir eismui vykstant daugiau nei 1 000 metrų aukštyje virš jūros lygio (toliau – temperatūros intervalas). Toks temperatūros intervalas yra neteisėta sistema,

nes jo negalima pateisinti nė viena iš Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnyje numatytų valdiklio draudimo išimčių. Taigi šis išmetamųjų dujų valymo sumažinimas nepadeda apsaugoti 1 transporto priemonės variklio, nes šio variklio tiesioginio pažeidimo nėra.

48. *Auto Krainer* atsakė, kad tam tikrą temperatūros intervalą naudoja visi euro 5 standarto dyzelinių automobilių gamintojai. KBA, t. y. EB tipo patvirtinimo institucija Vokietijoje, visada laikė šio intervalo taikymą teisėtu metodu, kaip tai suprantama pagal Reglamentą Nr. 715/2007. Be to, atlikusi nuodugnų nagrinėjamos kompiuterinės programos patikrinimą, KBA nustatė, kad atnaujinimas neturėjo jokio neigiamo poveikio oro taršos mažinimo įtaisų tvarumui.

49. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo teigimu, iš Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punkto matyti, kad temperatūros intervalas yra neteisėtas valdiklis, kaip tai suprantama pagal šį reglamentą. Iš tikrųjų daugelyje Sąjungos valstybių narių, ypač Austrijoje ir Vokietijoje, per metus aplinkos temperatūra dažniausiai būna žemesnė nei 15 °C ir, atsižvelgiant į šių valstybių teritorijos reljefą, transporto priemonės labai dažnai eksploatuojamos daugiau kaip 1 000 metrų aukštyje, todėl tai yra „įprastos ir pagrįstai numatytinos transporto priemonės veikimo ir eksploatavimo sąlygos“, kaip tai suprantama pagal minėto 3 straipsnio 10 punktą. Todėl šio reglamento 5 straipsnio 2 dalies a punkte numatyta išimtis, susijusi su variklio apsauga, negali būti laikoma valdiklio, kuris įjungiamas „įprastomis“ transporto priemonių naudojimo sąlygomis, įrengimo teisiniu pagrindu.

50. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas priduria, kad pagal Reglamento Nr. 692/2008 3 straipsnio 9 punktą NOx papildomo apdorojimo įtaisas turi būti pakankamai aukštos temperatūros, kad galėtų veiksmingai veikti 400 sekundžių po variklio užvedimo esant –7 °C temperatūrai, kaip nurodyta 6 tipo bandymo aprašyme. Kompetentingos valdžios institucijos negali išduoti EB tipo patvirtinimo, jei nėra pakankamų įrodymų, kad šios sąlygos yra įvykdytos. Iš taip nustatytos įrodinėjimo pareigos matyti, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas manė, jog tokių sąlygų neatitinkantis temperatūros intervalas negali būti pateisinamas.

51. Todėl, atsižvelgiant į nurodytas temperatūros ir aukščio sąlygas, įprastomis transporto priemonės naudojimo sąlygomis temperatūros intervalas negali visapusiškai funkcionuoti.

52. Tokiomis aplinkybėmis *Landesgericht Klagenfurt* (Klagenfurto apygardos teismas, Austrija) nutarė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:

„1. Ar [Reglamento Nr. 715/2007] 5 straipsnio 1 dalis turi būti aiškinama taip, kad transporto priemonės įranga, kaip ji suprantama pagal [šio reglamento] 1 straipsnio 1 dalį, yra draudžiama, jeigu išmetamųjų dujų recirkuliacijos vožtuvas, taigi, sudedamoji dalis, kuri gali turėti įtakos teršalų išmetimui, sukonstruotas taip, kad išmetamųjų dujų atgalinio srauto lygis, taigi, recirkuliuojamų išmetamųjų dujų kiekis, reguliuojamas taip, jog mažos taršos režimas užtikrinamas tik tarp 15 ir 33 °C ir tik žemiau nei 1 000 metrų virš jūros lygio esančiame aukštyje, o temperatūrai nukrypus nuo šio intervalo iki 10 °C ir aukščiui padidėjus 250 metrų virš 1 000 metrų virš jūros lygio linijiniu būdu sumažėja iki 0, taigi, išmetamas NOx kiekis viršija Reglamente Nr. 715/2007 nustatytas ribines vertes?

2. Ar Reglamento [Nr. 715/2007] 5 straipsnio 2 dalies formuluotė „dėl variklio apsaugos nuo pažeidimo ar avarijos“ turi būti aiškinama taip, kad išmetamųjų dujų [apdorojimo] strategija, kuria pirmiausia siekiama tausoti nejudamas dalis, kaip antai [išmetamųjų dujų recirkuliacijos] vožtuvą [(angl. *Exhaust Gas recirculation* (EGR), toliau – IDR vožtuvas[14]], IDR aušintuvą ir dyzelino kietųjų dalelių filtrą, neatitinka išimties taikymo nuostatų?

3. Ar [Reglamento (EB) Nr. 715/2007] 5 straipsnio 1 dalis turi būti aiškinama taip, kad išmetamųjų dujų strategija, visišką taršos kontrolės įtaiso funkcionalumą užtikrinanti tik 15–33 °C intervale ir tik žemiau nei 1 000 metrų virš jūros lygio esančiame aukštyje (vok. k. „Thermofenster“) ir todėl Europoje, visų pirma Austrijoje, didžiąją metų dalį normaliai nefunkcionuojanti, neatitinka 5 straipsnio 1 dalies reikalavimo (transporto priemonės veikimas įprasto eksploatavimo režimu) ir yra draudžiamas valdiklis?“

53. Rašytines pastabas pateikė *GSMB Invest*, *Auto Krainer*, Vokietijos vyriausybė ir Europos Komisija. Tos pačios šalys taip pat raštu atsakė į Teisingumo Teismo pateiktus klausimus.

B. Byla C-134/20

54. 2013 m. vartotojas IR įsigijo *Volkswagen* markės *VW Touran Confortline BMT* modelio transporto priemonę su EA 189 tipo euro 5 standarto 1,6 litro darbo tūrio ir 77 kW galios dyzeliniu varikliu (toliau – 2 transporto priemonė). Šioje transporto priemonėje yra IDR vožtuvas.

55. Iš pradžių 2 transporto priemonės variklio valdymo kompiuteryje buvo įdiegta kompiuterinė programa, kurioje buvo „0 režimas“ ir „1 režimas“ (toliau – perjungimo sistema). 1 režimas buvo naudojamas laboratorijoje tipo patvirtinimo tikslais atliekant teršalų išmetimo bandymą „Naujasis Europos važiavimo ciklas“ (angl. „New European Driving Cycle“, toliau – NEDC). Nesant šiam tipo patvirtinimo bandymui būdingų sąlygų, buvo taikomas 0 režimas; tokiu atveju recirkuliuojamų išmetamųjų dujų kiekis būdavo sumažinamas ir pasikeisdavo įpurškimo momentas bei įpurškimo trukmė. Faktiškai 2 transporto priemonė beveik visada veikdavo 0 režimu, todėl neatitiko Reglamente Nr. 715/2007 nustatytų NOx ribinių verčių. Iš nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą matyti, kad dėl to perjungimo sistema yra neteisėtas valdiklis, kaip tai suprantama pagal šio reglamento 5 straipsnio 1 ir 2 dalis.

56. Iš prašymo priimti prejudicinį sprendimą taip pat matyti, kad 2 transporto priemonė yra techniškai patikima ir gali būti naudojama kelių eisme. Vis dėlto, jei IR būtų buvęs informuotas, kad dėl šioje transporto priemonėje įdiegtos kompiuterinės programos ji neatitinka teisės aktuose nustatytų reikalavimų, jis nebūtų jos pirkęs.

57. 2015 m. spalio 8 d. raštu generalinis *Volkswagen* markės transporto priemonių importuotojas į Austriją informavo IR, kad 2 transporto priemonėje turi būti atlikti tam tikri pakeitimai ir kad gamintoja padengs visas tam būtinas transporto priemonės remonto išlaidas. Vėliau IR buvo paprašyta pristatyti 2 transporto priemonę, kad joje būtų įdiegta nagrinėjama kompiuterinė programa, ir tai buvo padaryta.

58. Diegiant šį naujinį siekta nustatyti temperatūros intervalą. KBA suteikė leidimą įdiegti nagrinėjamą kompiuterinę programą ir nepanaikino EB tipo patvirtinimo. Šiuo klausimu ji, be kita ko, nusprendė, kad neteisėto valdiklio, kaip tai suprantama pagal Reglamentą Nr. 715/2007, nėra. KBA neturėjo jokios informacijos apie šią programą, nes nepaprašė jos atsiųsti.

[14] IDR vožtuvas taip pat vadinamas išmetamųjų dujų recirkuliacijos vožtuvu.

59. IR pareiškė ieškinį prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiame teisme *Landesgericht Eisenstadt* (Eizenštato apygardos teismas, Austrija), prašydama, remiantis ABGB 871 straipsniu, panaikinti 2 transporto priemonės pirkimo–pardavimo sandorį.

60. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo teigimu, neįmanoma nustatyti, ar temperatūros intervalas yra būtinas siekiant apsaugoti 2 transporto priemonės variklį nuo pažeidimo, nei to, ar nagrinėjama kompiuterinė programa daro neigiamą poveikį šios transporto priemonės degalų sąnaudoms, suodžių išsiskyrimui, galiai ir bendrai ridai. Taip pat neįmanoma nustatyti, ar tuo atveju, jei ši programinė įranga būtų atnaujinta nenustatant temperatūros intervalo, būtų laikomasi Reglamento Nr. 715/2007 reikalavimų dėl taršos kontrolės įtaisų tvarumo, kaip antai numatytų šio reglamento 4 straipsnio 2 dalyje, ir, ar, atlikus šį atnaujinimą, minėtos transporto priemonės rinkos vertė rinkoje sumažėjo.

61. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas priduria, kad pagal Austrijos teisę, kai asmuo, sutikdamas su sandoriu, padaro klaidą, kita sutarties šalis gali išvengti šios klaidos teisinių pasekmių, palikdama sandorį galioti tokį, kokį jį siekė sudaryti suklydusysis. Tokiu atveju suklydusysis nebeturi suinteresuotumo pareikšti ieškinį. Šis teismas mano, kad perjungimo sistema, kuri 2 transporto priemonėje buvo įdiegta nuo pat pradžių, neatitinka Sąjungos teisės. *Volkswagen* teigia, kad, šioje transporto priemonėje įdiegus nagrinėjamą kompiuterinę programą, buvo patenkinti IR lūkesčiai ir jis neteko suinteresuotumo pareikšti ieškinį, o jis tai ginčija.

62. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas nurodo, kad, siekiant priimti sprendimą, reikia nustatyti, ar nagrinėjama programinė įranga yra techninis sprendimas, atitinkantis Sąjungos teisėje, visų pirma reglamentuose Nr. 715/2007 ir 692/2008, numatytus reikalavimus. Tik tuo atveju, jei atsakymas būtų teigiamas, 2 transporto priemonės pirkimo–pardavimo sutartis negalėtų būti panaikinta, todėl IR ieškinys turėtų būti atmestas.

63. Šiomis aplinkybėmis *Landesgericht Eisenstadt* (Eizenštato apygardos teismas) nutarė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:

„1. Ar [Reglamento Nr. 715/2007] 5 straipsnio 1 dalis turi būti aiškinama taip, kad transporto priemonės įranga, kaip ji suprantama pagal [šio reglamento] 1 straipsnio 1 dalį, yra draudžiama, jeigu išmetamųjų dujų recirkuliacijos vožtuvas, taigi, sudedamoji dalis, kuri gali turėti įtakos teršalų išmetimui, sukonstruotas taip, kad išmetamųjų dujų atgalinio srauto lygis, taigi, recirkuliuojamų išmetamųjų dujų kiekis, reguliuojamas taip, jog mažos taršos režimas užtikrinamas tik tarp 15 ir 33 °C ir tik žemiau nei 1 000 metrų virš jūros lygio esančiame aukštyje, o temperatūrai nukrypus nuo šio intervalo iki 10 °C ir aukščiui padidėjus 250 metrų virš 1 000 metrų virš jūros lygio linijiniu būdu sumažėja iki 0, taigi, išmetamas NOx kiekis viršija Reglamente Nr. 715/2007 nustatytas ribines vertes?

2. Ar atsakant į pirmąjį klausimą turi įtakos tai, ar pirmajame klausime nurodyta transporto priemonės įranga yra būtina siekiant apsaugoti variklį nuo sugadinimo?

3. Ar atsakant į antrąjį klausimą turi įtakos tai, ar variklio dalis, kurią reikėtų saugoti nuo sugadinimo, yra išmetamųjų dujų recirkuliacijos vožtuvas?

4. Ar atsakant į pirmąjį klausimą svarbu tai, ar pirmajame klausime nurodyta transporto priemonės įranga sumontuota dar vykstant transporto priemonės gamybai, ar pirmajame klausime nurodytas išmetamųjų dujų recirkuliacijos vožtuvo valdymas turi būti įdiegtas į transporto priemonę kaip pataisymas, kaip jis suprantamas pagal Direktyvos [1999/44] 3 straipsnio 2 dalį?“

64. Rašytines pastabas pateikė IR, *Volkswagen*, Vokietijos vyriausybė ir Europos Komisija. Tos pačios šalys taip pat raštu atsakė į Teisingumo Teismo pateiktus klausimus.

C. Byla C-145/20

65. 2013 m. gruodžio 21 d. vartotojas DS iš *Porsche Inter Auto GmbH & Co KG* įsigijo *Volkswagen* markės automobilį su EA 189 tipo euro 5 standarto dyzeliniu varikliu (toliau – 3 transporto priemonė). Ši transporto priemonė, kurioje yra EGR vožtuvas, patenka į Reglamento Nr. 715/2007 taikymo sritį.

66. Šioje transporto priemonėje įdiegta kompiuterinė programa valdydavo išmetamųjų dujų recirkuliaciją pagal perjungimo sistemą. Aptariamas transporto priemonės tipas buvo patvirtintas KBA. Ši tipo patvirtinimo institucija nebuvo informuota apie perjungimo sistemą. Jeigu ji būtų žinojusi apie šią sistemą, nebūtų suteikusi EB tipo patvirtinimo. Be to, DS būtų nusipirkęs šią transporto priemonę, net jei būtų žinojęs apie šios sistemos buvimą.

67. 2015 m. spalio 15 d. KBA, vadovaudamasi EG-FGV 25 straipsnio 2 dalimi, priėmė sprendimą, kuriuo įpareigojo *Volkswagen* užtikrinti, kad EA 189 kartos euro 5 standarto varikliai atitiktų galiojančius nacionalinės ir Sąjungos teisės aktus. 2016 m. gruodžio 20 d. raštu KBA pranešė *Volkswagen* patvirtinanti, jog nagrinėjama kompiuterinė programa yra tinkama priemonė atkurti atitinkamų transporto priemonių atitiktį. Vėliau KBA neatšaukė ir nepanaikino tokių automobilių kaip 3 transporto priemonė tipo patvirtinimo.

68. 2017 m. vasario 15 d. DS leido 3 transporto priemonėje įdiegti KBA 2016 m. gruodžio 20 d. rašte nurodytą kompiuterinę programą. Įdiegus šį naujinį, perjungimo sistema buvo pakeista temperatūros intervalu.

69. DS pareiškė ieškinį *Landesgericht Linz* (Linco apygardos teismas, Austrija) ir paprašė leisti grąžinti 3 transporto priemonę ir susigrąžinti jos pirkimo kainą, nepatenkinus šio reikalavimo – sumažinti šio automobilio kainą, o nepatenkinus antrojo reikalavimo – pripažinti *Porsche Inter Auto* ir *Volkswagen* atsakomybę už žalą, atsiradusią dėl neteisėto valdiklio buvimo, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalį. 2018 m. gruodžio 12 d. sprendimu *Landesgericht Linz* (Linco apygardos teismas) atmetė DS ieškinį.

70. Kai DS pateikė apeliacinį skundą, 2019 m. balandžio 4 d. sprendimu *Oberlandesgericht Linz* (Linco aukštesnysis apygardos teismas, Austrija) patvirtino šį sprendimą. Šis teismas, be kita ko, nusprendė, kad net darant prielaidą, jog 3 transporto priemonė iš pradžių turėjo vieną defektą, jis buvo pašalintas įdiegus nagrinėjamą kompiuterinę programą. Be to, pagal Reglamento (EB) Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalį sistema, kurią naudojant lauko temperatūrai nukritus žemiau 15 °C ir pakilus virš 33 °C išmetamųjų dujų recirkuliacija sumažinama, yra leidžiama, nes ji būtina siekiant apsaugoti variklį nuo pažeidimo.

71. DS pateikė kasacinį skundą *Oberster Gerichtshof* (Aukščiausiasis Teismas, Austrija) – prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui. Šiame teisme DS tvirtino, kad 3 transporto priemonė turi trūkumą, nes perjungimo sistema yra neteisėtas valdiklis, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalį. Įdiegus nagrinėjamą kompiuterinę programą, šis trūkumas nebuvo ištaisytas. Dėl šios programos ateityje gresia transporto priemonės vertės praradimas, galima ir kita žala.

72. Bendrovės *Porsche Inter Auto* ir *Volkswagen* prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiame teisme pripažino, kad temperatūros intervalas yra valdiklis, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktą. Jos teigė, kad pagal šio reglamento 5 straipsnio 2 dalį ši priemonė yra teisėta ir kad KBA pritaria šiam vertinimui.

73. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas nurodo, kad jo prašoma nuspręsti, ar 3 transporto priemonė jos perdavimo dieną turėjo trūkumą, ar šis trūkumas buvo pašalintas ir ar DS patyrė žalą, kurią padarė atitinkamas automobilių gamintojas.

74. Šio teismo teigimu, perjungimo sistema yra neteisėtas valdiklis, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktą, siejamą su šio reglamento 5 straipsnio 1 ir 2 dalimis. Bet kuriuo atveju 3 transporto priemonė turi defektą, kaip tai suprantama pagal ABGB 922 straipsnį, nes KBA nebuvo informuota apie šį valdiklį.

75. Kadangi prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas patvirtino nagrinėjamą kompiuterinę programą, jis visų pirma klausia, ar vien šio patvirtinimo pakanka nupirktam daiktui pagerinti, kaip tai suprantama pagal ABGB 932 straipsnio 1 dalį. Šio teismo nuomone, reikia daryti prielaidą, kad, kalbant apie tokį gaminį kaip motorinė transporto priemonė, kuri, kaip žinoma, turi atitikti teisės aktuose nustatytus reikalavimus, paprastas, pakankamai informuotas ir protingai pastabus bei nuovokus vartotojas tikisi, kad šių reikalavimų bus laikomasi. Aplinkybė, kad transporto priemonėms turi būti taikoma EB tipo patvirtinimo procedūra, savaime neprieštarauja tokiam Direktyvos 1999/44/EB 2 straipsnio 2 dalies d punkto aiškinimui. Toks aiškinimas reikštų, kad motorinės transporto priemonės pardavėjas turėtų ne tik užtikrinti EB tipo patvirtinimą, būtiną įprastam naudojimui, kaip tai suprantama pagal ABGB 922 straipsnį, bet ir tai, kad šioje transporto priemonėje nebūtų neteisėtų konstrukcijos elementų.

76. Be to, jeigu bandymas patobulinti nagrinėjamos programinės įrangos įdiegimą nebūtų pavykęs, net jei KBA neatšaukė ir nepanaikino EB tipo patvirtinimo, reikėtų išnagrinėti, ar 3 transporto priemonė vis dar turi neteisėtą valdiklį, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalį. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo teigimu, siekiant aplinkos apsaugos tikslo, šio reglamento 5 straipsnio 2 dalyje numatytas nukrypti leidžiančias nuostatas reikia aiškinti siaurai. Be to, žinoma, kad tam tikroje Sąjungos teritorijos dalyje, būtent Austrijoje, vidutinė metinė temperatūra yra žemesnė nei 15 °C. Taigi tokia lauko temperatūra, kuriai esant 3 transporto priemonės tipo išmetamųjų dujų recirkuliacija būtų visiškai veiksminga, didžiąją metų dalį vidutiniškai net nepasiekiama. Šiomis aplinkybėmis valdiklio, kuris veikia taip dažnai, negalima pateisinti taikant vieną iš minėto reglamento 5 straipsnio 2 dalyje numatytų išimčių.

77. Galiausiai prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pažymi, kad vertinant, ar trūkumas yra nedidelis ir dėl jo negalima sutarties pripažinti negaliojančia pagal ABGB 932 straipsnio 4 dalį, būtina, remiantis konkrečia šalių sudaryta sutartimi ir konkretaus atvejo

aplinkybėmis, objektyviai palyginti sutarties šalių interesus. Tačiau Direktyvos 1999/44 3 straipsnio 6 dalies formuluotė nėra tokia vienareikšmiška, kad būtų *acte clair*.

78. Šiomis aplinkybėmis *Oberster Gerichtshof* (Aukščiausiasis Teismas) nutarė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:

„1. Ar [Direktyvos 1999/44] 2 straipsnio 2 dalies d punktas turi būti aiškinamas taip, kad motorinė transporto priemonė, patenkanti į [Reglamento Nr. 715/2007] taikymo sritį, pasižymi tokia kokybe, kuri paprastai yra būdinga tokio paties pobūdžio prekėms ir kurios vartotojas gali pagrįstai tikėtis, jeigu transporto priemonėje sumontuotas draudžiamas valdiklis, kaip jis suprantamas pagal [šio reglamento] 3 straipsnio 10 punktą ir 5 straipsnio 2 dalį, tačiau, nepaisant to, transporto priemonės tipui yra išduotas tikras EB tipo patvirtinimas ir todėl ši transporto priemonė gali dalyvauti eisme?

2. Ar Reglamento (EB) Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies a punktas turi būti aiškinamas taip, kad šio reglamento 3 straipsnio 10 punkte apibrėžtas valdiklis, sukonstruotas taip, kad išmetamųjų dujų recirkuliacija ne laboratorijos sąlygomis, t. y. realaus važiavimo sąlygomis, visiškai veikia tik tada, kai lauko temperatūra yra 15–33 °C, pagal šio reglamento 5 straipsnio 2 dalies a punktą gali būti leidžiamas, ar minėtoji išimtį reglamentuojanti nuostata negali būti *a priori* taikoma vien todėl, kad išmetamųjų dujų recirkuliacija sureguliuota taip, jog visiškai veiktų tik esant sąlygoms, kurios dalyje Europos Sąjungos būna tik maždaug pusę metų?

3. Ar Direktyvos 1999/44 3 straipsnio 6 dalis turi būti aiškinama taip, kad neatitiktis, kurią sudaro pagal Reglamento (EB) Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktą, siejamą su 5 straipsnio 2 dalimi, draudžiamo valdiklio sumontavimas transporto priemonėje, laikytinas nedideliu, kaip tai suprantama pagal šią nuostatą, tada, kai perėmėjas transporto priemonę būtų įsigijęs net žinodamas, kad toks valdiklis yra ir kaip jis veikia?“

79. Rašytines pastabas pateikė DS, *Porsche Inter Auto*, Vokietijos vyriausybė ir Europos Komisija. Tos pačios šalys taip pat raštu atsakė į Teisingumo Teismo pateiktus klausimus [15].

IV. Analizė

80. Prašymus priimti prejudicinį sprendimą pateikusių teismų klausimai susiję, pirma, su Reglamento Nr. 715/2007 dėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamųjų teršalų kiekį [16] aiškinimu ir, antra, su Direktyvos 1999/44 aiškinimu, kuriuo siekiama užtikrinti vienodą minimalią vartotojų apsaugą vidaus rinkoje.

A. Dėl pirmojo ir trečiojo klausimų byloje C-128/20, pirmojo klausimo byloje C-134/20 ir antrojo klausimo pirmos dalies byloje C-145/20

81. Pirmuoju ir trečiuoju klausimais byloje C-128/20, pirmuoju klausimu byloje C-134/20, taip pat antrojo klausimo pirmąja dalimi C-145/20, kuriuos reikia nagrinėti kartu, prašymus priimti prejudicinį sprendimą pateikę teismai iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Reglamento

[15] Šiose trijose bylose Teisingumo Teismas dėl su koronaviruso pandemija susijusios rizikos sveikatai nusprendė priimti sprendimą nerengdamas teismo posėdžio.

[16] Motorinių transporto priemonių tipo patvirtinimo teisinio pagrindo bendrą pristatymą žr. generalinės advokatės E. Sharpston išvadą byloje *CLCV ir kt. (Dispositif d'invalidation sur moteur diesel)* (C-693/18, EU:C:2020:323, 45–54 punktai).

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 tiktai 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 aukščiui 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.

82. Šiuo klausimu reikia pažymėti, kad Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punkte „valdiklis“ apibrėžiamas kaip bet kokia sudedamoji konstrukcijos dalis, registruojanti temperatūrą, transporto priemonės greitį, variklio sukimosi dažnį (min^{-1}), perdavimo mechanizmo veikimą, slėgį kolektoriuje prieš droselinę sklendę arba bet kokį kitą parametrą, 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.

83. Sprendime *X* Teisingumo Teismas pirmą kartą išreiškė nuomonę dėl šios nuostatos išaiškinimo. Byla, kurioje priimtas šis sprendimas, buvo susijusi su motorinėmis transporto priemonėmis, turinčiomis IDR vožtuvą su įdiegta kompiuterine programa, kuria naudojantis galima nustatyti su teršalų išmetimu susijusį tipo patvirtinimo pagal NEDC etapą, siekiant, kad jos būtų patvirtintos[17]. Minėtame sprendime Teisingumo Teismas nusprendė, kad „variklio valdymo kompiuteryje įdiegta arba jį veikianti kompiuterinė programa, jeigu ji turi poveikį išmetamų teršalų kontrolės sistemai ir mažina jos veiksmingumą“, yra „sudedamoji konstrukcijos dalis“, kaip tai suprantama pagal minėtą nuostatą[18]. Tame pačiame sprendime Teisingumo Teismas nusprendė, kad sąvoka „išmetamų teršalų kontrolės sistema“, kaip ji suprantama pagal tą pačią nuostatą, apima tiek technologijas ir vadinamąją „papildomo išmetamųjų teršalų apdorojimo“ strategiją, kurias taikant išmetamųjų teršalų kiekis sumažinamas galutiniu etapu, t. y. po jų susidarymo, tiek technologijas bei strategijas, kurios, kaip ir IDR sistema, naudojamos išmetamųjų teršalų kiekiui sumažinti pradiniu etapu, t. y. jiems susidarant[19]. Iš Sprendimo *X* matyti, kad įtaisas, kuriuo nustatomas bet koks su šiame reglamente numatytos tipo patvirtinimo procedūros vykdymu susijęs parametras, siekiant išmetamų teršalų kontrolės sistemą per šias procedūras padaryti veiksmingesnę ir taip gauti transporto priemonės tipo patvirtinimą, net jei didesnis jos veiksmingumas taip pat gali būti užfiksuotas *ad hoc* esant įprastoms transporto priemonės naudojimo sąlygoms, yra „valdiklis“, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktą[20]. Teisingumo Teismas pridūrė, kad tokiam įtaisui negali būti taikoma šio reglamento 5 straipsnio 2 dalies a punkte numatyta draudimo naudoti tokius įtaisus išimtis, susijusi su variklio apsauga nuo pažeidimo ar avarijos ir saugiu transporto priemonės veikimu[21].

84. Šios bylos yra bylos, kurioje buvo priimtas Sprendimas *X*, tęsinys, nes jos susijusios su euro 5 standarto transporto priemonių su IDR vožtuvu, turinčių nagrinėjamą kompiuterinę programą, kuri daro poveikį išmetamųjų teršalų kontrolės sistemos darbui ir mažina jos veiksmingumą, EB tipo patvirtinimu. Iš tikrųjų įdiegus šią kompiuterinę programą buvo nustatytas temperatūros intervalas, dėl kurio, prašymus priimti prejudicinį sprendimą pateikusių

17 Žr. Sprendimo *X* 27 ir 31 punktus.

18 Sprendimo *X* 68 punktas.

19 Sprendimo *X* 90 punktas.

20 Sprendimo *X* 102 punktas.

21 Žr. Sprendimo *X* 115 punktą.

teismų teigimu, išmetamųjų dujų recirkuliacija visapusiškai vyksta tik tuo atveju, jei lauko temperatūra yra 15–33 °C, o eismo aukštis yra mažesnis nei 1 000 metrų virš jūros lygio. Jei temperatūros intervalas ne toks, išmetamųjų dujų recirkuliacijos koeficientas tolygiai sumažėja iki 0, todėl šiuo atveju viršijamos Reglamento Nr. 715/2007 I priedo 1 lentelėje nustatytos NOx išmetamųjų teršalų ribinės vertės.

85. Savo rašytinėse pastabose bylose C-128/20 ir C-134/20 *Auto Krainer* ir *Volkswagen* atitinkamai teigia, kad, veikiant nagrinėjamai kompiuterinei programai, išmetamųjų dujų recirkuliacijos koeficientas sumažinamas, kai įleidžiamo oro temperatūra yra žemesnė nei 15 °C, o ši temperatūra, kaip techninis parametras, yra vidutiniškai 5 °C aukštesnė už aplinkos temperatūrą. Todėl visos išmetamosios dujos perdirbamos tol, kol aplinkos temperatūra tampa lygi 10 °C arba aukštesnė, t. y. patenka į vidutinės metinės temperatūros Vokietijoje (10,4 °C) intervalą.

86. Šiuo klausimu reikia priminti, kad, vykstant SESV 267 straipsnyje numatytam procesui, pagrįstam aiškiu nacionalinių teismų ir Teisingumo Teismo jurisdikcijos atskyrimu, pagrindinėje byloje nagrinėjamų faktinių aplinkybių konstatavimas, vertinimas ir nacionalinės teisės aiškinimas bei taikymas priklauso tik nacionalinio teismo jurisdikcijai [22]. Taigi Teisingumo Teismas yra saistomas prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo konstatuotų ir įvertintų faktinių aplinkybių, todėl, nagrinėjant šiuos prašymus priimti prejudicinį sprendimą, *Auto Krainer* ir *Volkswagen* negali jų ginčyti. Dėl šios priežasties remsiuosi temperatūros intervalu, apibrėžtu prašymus priimti prejudicinį sprendimą pateikusių teismų [23].

87. Atsižvelgiant į Teisingumo Teismo Sprendime *X* išdėstytus argumentus, nagrinėjama kompiuterinė programa turi būti laikoma „sudedamąja konstrukcijos dalimi“, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktą, o naudojama technologija, šiuo atveju – IDR vožtuvas, patenka į sąvoką „išmetamų teršalų kontrolės sistema“, kaip ji suprantama pagal šią nuostatą [24]. Be to, šia kompiuterine programa nustatoma oro temperatūra ir kitas parametras, t. y. eismo aukštis virš jūros lygio, siekiant „įjungti kiekvieną išmetamų teršalų kontrolės sistemos sudedamąją dalį <…>, tolygiai keisti jos veikimo parametrus, sulėtinti tos dalies veikimą ar ją išjungti“, kaip tai suprantama pagal minėtą nuostatą.

88. Taigi, siekiant nustatyti, ar, atsižvelgiant į Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punkte pateikta apibrėžtį, nagrinėjama kompiuterinė programa yra „valdiklis“, reikia išnagrinėti, ar išmetamų teršalų kontrolės sistemos veiksmingumas sumažinamas „esant įprastoms ir pagrįstai numatytinoms transporto priemonės veikimo ir eksploatavimo sąlygoms“.

89. Savo klausimuose prašymus priimti prejudicinį sprendimą pateikę teismai remiasi ne Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktu, o šio reglamento 5 straipsnio 1 dalimi, pagal kurią transporto priemonių gamintojas jas įrengia taip, kad sudedamosios dalys, kurios gali turėti įtakos teršalų išmetimui, būtų suprojektuotos, sukonstruotos ir sumontuotos taip, kad „įprastai naudojamos“ transporto priemonės atitiktų šį reglamentą ir jo įgyvendinimo priemones. Šiuo klausimu man atrodo aišku, kad šios dvi nuostatos papildo viena kitą ir išreiškia tą pačią mintį,

[22] 2021 m. balandžio 29 d. Sprendimas *Bank BPH* (C-19/20, EU:C:2021:341, 37 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

[23] Žr. šios išvados 47 punktą.

[24] Žr. šios išvados 83 punktą.

t. y. kad siekiant patikrinti, ar įvykdyti bendri techniniai motorinių transporto priemonių tipo patvirtinimo reikalavimai, reikia remtis nagrinėjamos kompiuterinės programos veikimu „įprastai naudojant“ atitinkamas transporto priemones [25].

90. Reglamento Nr. 715/2007 nuostatose sąvoka „įprastas naudojimas“ neapibrėžta. Tokiu atveju, vadovaujantis vienodo Sąjungos teisės taikymo ir lygybės principo reikalavimais, kai Sąjungos teisės nuostatoje aiškiai nedaroma nuoroda į valstybių narių teisę, norint nustatyti šios nuostatos prasmę ir apimtį, jos reikšmė visoje Sąjungoje paprastai turi būti aiškinama autonomiškai ir vienodai, atsižvelgiant ne tik į nuostatos formuluotę, bet ir jos kontekstą ir nagrinėjamu teisės aktu siekiamą tikslą [26].

91. Šiuo klausimu savo rašytinėse pastabose bylose C-128/20 ir C-134/20 *Auto Krainer* ir *Volkswagen* atitinkamai nurodė, kad teršalų ribinių verčių laikymasis turi būti nustatomas tik pagal NEDC [27], galiojusį tuomet, kai susiklostė pagrindinių bylų faktinės aplinkybės [28].

92. Nesutinku su tuo. Mano nuomone, iš Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punkto teksto, šios nuostatos konteksto ir šiuo reglamentu siekiamo tikslo aiškiai matyti, kad „įprastas naudojimas“ reiškia ne NEDC numatytas sąlygas, o realias vairavimo sąlygas [29].

93. Iš tikrųjų, pirma, Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punkte, siejamame su šio reglamento 5 straipsnio 1 dalimi, kalbama ne tik apie tipo patvirtinimo procedūros metu išmatuojamą išmetamųjų teršalų kiekį. Ta pačia tema Sprendime *X* nurodyta, kad „įprastos transporto priemonių eksploatavimo sąlygos išimtinėmis aplinkybėmis gali atitikti per tipo patvirtinimo procedūrą taikomas važiavimo sąlygas“ ir kad „įprastomis transporto priemonių naudojimo sąlygomis tikslas mažinti išmetamą NOx kiekį paprastai nėra pasiekiamas“ [30]. Todėl šiame sprendime per tipo patvirtinimo procedūrą taikomos sąlygos aiškiai atskiriamos nuo „įprastų transporto priemonių eksploatavimo sąlygų“ ir pastarosios laikomos atskaitos tašku vertinant išmetamų teršalų kiekį.

94. Antra, žinoma, kad, kaip nurodyta Reglamento Nr. 715/2007 17 konstatuojamojoje dalyje, „siekiant užtikrinti, kad neiškiltų prekybos tarp valstybių narių techninių kliūčių, būtinas standartizuotas transporto priemonių degalų suvartojimo ir išmetamo anglies dioksido kiekio matavimo metodas“. Tačiau per tipo patvirtinimo procedūras taikytos sąlygos NEDC atveju negali būti lygiavertės realioms vairavimo sąlygoms [31]. Šiuo klausimu Reglamento 2016/427 2 konstatuojamojoje dalyje nurodyta, kad „išmetamų teršalų kiekis įprastinėmis važiavimo sąlygomis keliuose euro 5/6 transporto priemonėmis gerokai viršija

[25] Be to, Reglamento Nr. 715/2007 4 straipsnio 2 dalies antroje pastraipoje nurodyta, kad „gamintojai turi imtis tokių techninių priemonių, kurios užtikrintų, jog, remiantis šio reglamento nuostatomis, pro išmetamąjį vamzdį būtų išmetamas iš tiesų ribotas teršalų ir degalų garavimo išlakų kiekis, *visą normalų transporto priemonės veikimo laikotarpį, esant įprastoms eksploatavimo sąlygoms*“ (pasviruoju šriftu išskirta mano).

[26] Žr. 2021 m. balandžio 29 d. Sprendimą *X (Mandat d'arrêt européen – Ne bis in idem)* (C-665/20 PPU, EU:C:2021:339, 69 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

[27] NEDC vykdomas laboratorijoje, jo metu pakartojami keturi važiavimo mieste ciklai ir vienas važiavimo užmiestyje ciklas. Pažymėtina, kad, kaip nurodyta Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisijos (JT/EEK) taisyklės Nr. 83 „Suvienodintos transporto priemonių patvirtinimo nuostatos, atsižvelgiant į teršalų išmetimą pagal variklinių degalų reikalavimus“ (OL L 375, 2006, p. 242) 4 priedo „I tipo bandymas“ 6.1.1 punkte, „Bandymo patalpos temperatūra per bandymą turi būti <…> (20–30 °C)“.

[28] Kaip nurodyta Reglamento 2017/1151 1–3 konstatuojamosiose dalyse, NEDC buvo pakeistas WLTP bandymų ciklu (pasauline suderinta lengvųjų automobilių bandymų procedūra).

[29] Šiuo klausimu Vokietijos vyriausybė rašytinėse pastabose pabrėžia, kad šiuo metu, vieninga už tipo patvirtinimą Europoje atsakingų institucijų nuomone, „įprastomis veikimo ir naudojimo sąlygomis“ reikia laikyti paprastai Europoje egzistuojančias realias sąlygas.

[30] Žr. Sprendimo *X* 101 punktą.

[31] Dėl skirtumų tarp tipo patvirtinimo proceso metu ir keliuose išmatuojamo NOx išmetamųjų teršalų kiekio žr. Europos Audito Rūmų informacinį dokumentą „ES atsakas į „dyzelgeito“ skandalą“, 2019 m. vasario mėn., p. 15.

išmetamų teršalų kiekį, išmatuotą taikant [NEDC], ypač dyzelinių variklių išmetamo NOx kiekio atžvilgiu“. Dėl šios padėties Reglamentu Nr. 2016/427 buvo iš dalies pakeistas Reglamentas Nr. 692/2008, siekiant įtraukti sąvoką „įprastinėmis važiavimo sąlygomis išmetamas teršalų kiekis“ [32], apibrėžiamą kaip „įprastomis transporto priemonės eksploatavimo sąlygomis išmetamas teršalų kiekis“ [33].

95. Trečia, aiškinimą, kad reikia remtis realiomis, o ne NEDC numatytomis vairavimo sąlygomis, patvirtina Reglamentu Nr. 715/2007 siekiamas tikslas užtikrinti aukštą aplinkos apsaugos lygį [34]. Taigi reikia užtikrinti veiksmingą NOx išmetamųjų teršalų kiekio apribojimą.

96. Nagrinėjamu atveju, kaip nurodyta šios išvados 84 punkte, nagrinėjama kompiuterinė programa sukurta siekiant užtikrinti, kad išmetamųjų dujų recirkuliacija visapusiškai vyktų tik tuo atveju, jei lauko temperatūros intervalas yra nuo 15 iki 33 °C, o eismo aukštis virš jūros lygio siekia mažiau nei 1 000 metrų. Ar, atsižvelgiant į tai, kad NOx išmetamųjų teršalų kiekis turi būti matuojamas realiomis važiavimo sąlygomis, galima manyti, kad šis temperatūros intervalas atitinka tokias važiavimo Europoje sąlygas?

97. Nemanau. Žinoma, Šiaurės ir Pietų Europos klimatas labai skiriasi. Tačiau minimali 15 °C temperatūra neatitinka galimų vidutinių Europos klimato sąlygų. Sąjungos teritorijos paviršiaus reljefas taip pat tikrai nėra vienodas.

98. Šiuo klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas byloje C-128/20 pabrėžia, kad Austrijoje ir Vokietijoje (geografiškai Sąjungos centrinėje dalyje esančiose valstybėse narėse) per metus aplinkos temperatūra dažniausiai būna žemesnė nei 15 °C ir, atsižvelgiant į šių valstybių reljefą, motorinėmis transporto priemonėmis dažnai važiuojama daugiau kaip 1 000 metrų aukštyje virš jūros lygio [35]. Atsižvelgdamas į tai, šis prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas savo trečiajame klausime daro išvadą, kad išmetamųjų dujų apdorojimas, grindžiamas temperatūros intervalu, Europoje, ypač Austrijoje, didžiąją metų dalį nevisiškai veikia. Tokią pat išvadą daro ir byloje C-134/20 prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas.

99. Byloje C-145/20 prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pažymi, kad 2018 m. Vienoje (Austrija) vidutinė temperatūra šešis iš dvylikos mėnesių buvo žemesnė nei 15 °C. Be to, remdamasis oficialia Vienos miesto statistika, šis teismas nurodo, kad 2017 m. vidutinė temperatūra šiame mieste buvo 11,6 °C, o 2018 ir 2019 m. – 12,4 °C [36].

100. Taip pat pažymiu, kad, oficialiais duomenimis, vidutinė metinė temperatūra Vokietijoje 2017 m. buvo 9,6 °C, 2018 m. – 10,4 °C, o 2019 m. – 10,2 °C [37]. Kalbant apie kitas Sąjungos centrinėje dalyje esančias valstybes, paminėtina, kad vidutinė metinė temperatūra Prancūzijoje 2017 m.

[32] Žr. Reglamento (ES) Nr. 2016/427 4 konstatuojamąją dalį. Įprastinėmis važiavimo sąlygomis išmetamo teršalų kiekio procedūra nagrinėta sujungtose bylose *Vokietija ir Vengrija / Komisija ir Komisija / Ville de Paris ir kt.* (C-177/19 P–C-179/19 P). 2021 m. birželio 10 d. generalinis advokatas M. Bobek pateikė savo išvadą šiose bylose (EU:C:2021:476).

[33] Žr. Reglamento Nr. 2016/427 1 straipsnio 1 punktą.

[34] Žr. Sprendimo *X* 86 punktą.

[35] Šiuo klausimu pažymiu, kad vidutinis Austrijos aukštis virš jūros lygio yra apie 900 metrų.

[36] https://www.wien.gv.at/statistik/lebensraum/tabellen/temperatur-zr.html

[37] *Deutscher Wetterdienst* yra Vokietijos Federacinės Respublikos meteorologijos tarnyba. Žr. atitinkamai https://www.dwd.de/DE/presse/pressemitteilungen/DE/2017/20171229_deutschlandwetter_jahr2017_news.html#:~:text=Mit%209%2C6%20Grad%20Celsius,Abweichung%20%2B0%2C7%20Grad; https://www.dwd.de/DE/presse/pressemitteilungen/DE/2018/20181228_deutschlandwetter_jahr2018_news.html#:~:text=Die%20Temperatur%20lag%20im%20Jahr,den%20w%C3%A4rmsten%20Regionen%20in%20Deutschland; https://www.dwd.de/DE/presse/pressemitteilungen/DE/2019/20191230_deutschlandwetter_jahr2019.pdf?__blob=publicationFile&v=3.

buvo 13,4 °C, 2018 m. – 13,9 °C, o 2019 m. – 13,7 °C [38]. Vidutinė metinė temperatūra Lenkijoje 2017 m. buvo 9 °C, 2018 m. – 9,8 °C, 2019 m. – 10,2 °C [39]. Šie įvairūs temperatūros rodikliai yra gerokai žemesni nei 15 °C, laikomi apatine temperatūros intervalo riba.

101. Reikia pridurti, kad Reglamento 2017/1151, kuriuo nustatomos Reglamento Nr. 715/2007 įgyvendinimo taisyklės, IIIA priedo „Realiomis važiavimo sąlygomis išmetamas teršalų kiekis (RDE)“ 4.1 punkte nurodyta, kad „Įprastomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekis pagrindžiamas su transporto priemonėmis atliekant bandymus keliuose, taikant įprastus važiavimo ciklus, sąlygas ir apkrovas“ ir kad „RDE bandymas atliekamas tokiomis pat sąlygomis, kokios susidaro transporto priemonėms važiuojant įprastais maršrutais ir taikant įprastą jų apkrovą“. Šio priedo 5.2 punkte apibrėžtos aplinkos oro sąlygos, kuriomis šio bandymo metu turi būti atliekamas realiomis važiavimo sąlygomis išmetamo teršalų kiekio patikrinimas.

102. Nors Reglamentas 2017/1151 yra vėlesnis ir *ratione temporis* netaikomas pagrindinėms byloms, šiose bylose juo remiamasi, nes juo siekiama realistiškiau įvertinti realias važiavimo sąlygas. Tačiau referencinių temperatūrų intervalas atrodo daug platesnis nei temperatūros intervalas. Be kita ko, šio reglamento IIIA priedo 5.2.4 punkte nurodyta minimali temperatūra, į kurią atsižvelgiama „vidutinio temperatūros diapazono sąlygomis“, yra 0 °C – gerokai žemesnė nei nustatyta į temperatūros intervalą patenkanti 15 °C temperatūra. Be to, šio priedo 5.2.3 punkte nurodytos „išplėstinio aukščio diapazono sąlygos“: altitudė, didesnė negu 700 metrų virš jūros lygio ir mažesnė negu 1 300 metrų virš jūros lygio arba jam lygi [40].

103. Atsižvelgdamas į tai, kas išdėstyta, laikausi nuomonės, kad nustatytos į temperatūros intervalą patenkančios temperatūros ir aukščio virš jūros lygio vertės nėra motorinių transporto priemonių „įprasto naudojimo“ Sąjungoje sąlygos, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 1 dalį. Kitaip tariant, nagrinėjama programinė įranga mažina išmetamų teršalų kontrolės sistemos veiksmingumą „esant įprastoms ir pagrįstai numatytinoms transporto priemonės veikimo ir eksploatavimo sąlygoms“, todėl ji yra „valdiklis“, kaip tai suprantama pagal šio reglamento 3 straipsnio 10 punktą [41].

104. Šiomis aplinkybėmis siūlau į pirmąjį ir trečiąjį klausimus byloje C-128/20, į pirmąjį klausimą byloje C-134/20 ir į antrojo klausimo pirmą dalį byloje C-145/20 atsakyti, 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 tiktai esant 15–33 °C lauko temperatūrai ir mažesniame nei 1 000 metrų virš jūros lygio aukštyje, o temperatūrai nukrypus

[38] *Météo-France* yra Prancūzijos meteorologijos ir klimato tarnyba. Žr. atitinkamai http://www.meteofrance.fr/climat-passe-et-futur/bilans-climatiques/bilan-2017/bilan-climatique-de-l-annee-2017; http://www.meteofrance.fr/climat-passe-et-futur/bilans-climatiques/bilan-2018/bilan-climatique-de-l-annee-2018; http://www.meteofrance.fr/climat-passe-et-futur/bilans-climatiques/bilan-2019/bilan-climatique-de-l-annee-2019.

[39] IMGW yra Lenkijos meteorologijos ir vandens valdymo institutas. Žr. https://www.imgw.pl/sites/default/files/2021-04/imgw-pib-klimat-polski-2020-opracowanie-final-pojedyncze-min.pdf (p. 12).

[40] Pagal Reglamento 2017/1151 IIIA priedo 9.5 punktą, „[j]eigu tam tikrą laikotarpį aplinkos sąlygų diapazonas pagal 5.2 punktą laikomas išplėstiniu, pagal 4 priedėlį apskaičiuotas šiuo laikotarpiu išmestų teršalų kiekis dalijamas iš 1,6 ir tik tada vertinama atitiktis šio priedo reikalavimams. <…>“

[41] Savo rašytinėse pastabose Vokietijos vyriausybė pabrėžia, kad valdiklis, sukurtas taip, kad išmetamųjų dujų recirkuliacija pasiekia 100 % lygį tik kai temperatūros intervalas yra 15–33 °C, atsižvelgiant į dabartinę technikos pažangą, yra neteisėtas, nes šis intervalas akivaizdžiai viršija Vokietijos vidutinę metinę temperatūrą, ir kad šio temperatūros intervalo pakeitimas, leidžiantis aprėpti platesnį temperatūros diapazoną, ypač žemesnę temperatūrą, yra techniškai įmanomas. Ši vyriausybė priduria, kad, kiek tai susiję su praėjusiais metais, už tipo patvirtinimą atsakinga institucija kiekvienu konkrečiu atveju turi priimti sprendimą dėl konkretaus transporto priemonės tipo, kuriame reikia atsižvelgti į nagrinėjamo variklio ypatumus.

nuo šio intervalo iki 10 °C ir aukščiui 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.

B. Dėl antrojo klausimo byloje C-128/20, antrojo ir trečiojo klausimų byloje C-134/20 ir antrojo klausimo antros dalies byloje C-145/20

105. Antruoju klausimu byloje C-128/20, antruoju ir trečiuoju klausimais byloje C-134/20 ir antrojo klausimo antrąja dalimi byloje C-145/20 prašymus priimti prejudicinį sprendimą pateikę teismai iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies a punktas turi būti aiškinamas taip, kad valdiklis, kuriuo, eksploatuojant transporto priemonę realiomis sąlygomis, visapusiška išmetamųjų dujų recirkuliacija užtikrinama tiktai esant 15–33 °C lauko temperatūrai ir mažesniame nei 1 000 metrų virš jūros lygio aukštyje, turi būti laikomas šioje nuostatoje numatyto draudimo naudoti tokius įtaisus išimtimi, susijusia su variklio apsauga nuo pažeidimo ar avarijos ir saugiu transporto priemonės veikimu, jeigu naudojant šį įtaisą pirmiausia siekiama tausoti tokias dalis kaip IDR vožtuvas, IDR aušintuvas ir dyzelino kietųjų dalelių filtras.

106. Pagal Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalį draudžiama naudoti išmetamų teršalų kontrolės sistemų veiksmingumą mažinančius valdiklius. Vis dėlto numatytos trys šio draudimo išimtys [42], tarp jų – šios nuostatos a punkte esanti išimtis, pagal kurią šis draudimas taikomas, tik jeigu „įtaiso būtinumas pateisinamas dėl variklio apsaugos nuo pažeidimo ar avarijos ir jis būtinas saugiam transporto priemonės naudojimui“ [43].

107. Atsižvelgdamas į šią formuluotę ir į prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo byloje C-134/20 pateiktą antrąjį klausimą, manau, kad, vertinant šios priemonės teisėtumą, tai, ar pagrindinėse byloje nagrinėjamas valdiklis yra reikalingas siekiant apsaugoti variklį nuo pažeidimo ir užtikrinti saugų transporto priemonės naudojimą, yra reikšminga. Iš tikrųjų, mano nuomone, net įtaisas, kuriuo sumažinamas išmetamų teršalų kontrolės sistemų veiksmingumas, galėtų būti leidžiamas pagal Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies a punktą, jei įvykdomos šioje nuostatoje numatytos sąlygos.

108. Sprendime *X* Teisingumo Teismas pirmą kartą išaiškino minėtą nuostatą. Šiuo klausimu jis pažymėjo, kad sąvokos „pažeidimas“ ir „avarija“ neapibrėžtos nei Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnyje, nei kituose šio reglamento straipsniuose ir kad, nesant jokios apibrėžties, remiantis suformuota Teisingumo Teismo jurisprudencija, šių terminų reikšmė ir taikymo sritis turi būti nustatoma pagal įprastą reikšmę bendrinėje kalboje, kartu atsižvelgiant į kontekstą, kuriam esant jos vartojamos, ir teisės aktų, kuriuose jos įtvirtintos, tikslus [44]. Teisingumo Teismas nurodė, kad, remiantis įprasta reikšme bendrinėje kalboje, žodis „avarija“ reiškia nenumatytą ir staigų įvykį, sukeliantį pažeidimų ar pavojų, pavyzdžiui, sužalojimą ar mirtį [45], o žodis „pažeidimas“ reiškia žalą, kuri paprastai padaroma dėl ūmios ar staigios priežasties [46]. Todėl valdiklis, mažinantis išmetamų teršalų kontrolės sistemos veiksmingumą, yra

[42] Kitos dvi išimtys, numatytos atitinkamai Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies b ir c punktuose, pagrindinėse bylose netaikytinos.

[43] Kadangi vartojamas jungtukas „ir“, šią nuostatą suprantu taip, kad numatytos sąlygos yra kumuliacinės. Taigi „saugaus transporto priemonės naudojimo“ kriterijus nėra nepriklausomas nuo „pažeidimo“ ar „avarijos“ buvimo ir bet kuriuo atveju vienas iš jų turi būti.

[44] Sprendimo *X* 106 ir 107 punktai.

[45] Sprendimo *X* 108 punktas. 2019 m. gruodžio 19 d. Sprendime *Niki Luftfahrt* (C-532/18, EU:C:2019:1127, 35 punktas) Teisingumo Teismas paaiškino, kad pagal įprastą sąvokos „nelaimingas atsitikimas“ reikšmę jis suprantamas kaip nenumatytas žalą sukėlęs netyčinis įvykis. Taip pat žr. 2021 m. gegužės 12 d. Sprendimą *Altenrhein Luftfahrt* (C-70/20, EU:C:2021:379, 33 punktas).

[46] Sprendimo *X* 108 punktas.

pateisinamas, jeigu pagal minėtą 5 straipsnio 2 dalies a punktą jis padeda apsaugoti variklį nuo staigios ir išimtinėmis aplinkybėmis atsiradusios žalos [47]. Bet variklio užteršimas ir senėjimas negali būti laikomi „avarija“ ar „pažeidimu“, kaip tai suprantama pagal minėtą nuostatą, nes šiuos įvykius iš esmės galima numatyti ir jie būdingi įprastam transporto priemonės veikimui [48]. Valdiklio buvimas gali būti pateisinamas tik tiesiogine pažeidimų, keliančių konkretų pavojų vairuojant transporto priemonę, grėsme [49]. Iš to Teisingumo Teismas padarė išvadą, kad Reglamento Nr. 715/2007 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 draudimo naudoti tokius valdiklius 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 [50].

109. Savo rašytinėse pastabose *Auto Krainer*, *Volkswagen*, *Porsche Inter Auto* ir Vokietijos vyriausybė teigia, kad jos nepritaria tokiam Teisingumo Teismo aiškinimui, ir pateikia dviejų rūšių argumentus [51].

110. Pirma teisiniu aspektu šios įstojusios į bylą šalys iš esmės teigia, kad reikia aiškiau atskirti sąvokas „avarija“ ir „žala“, kaip jos suprantamos pagal Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies a punktą. Terminas „avarija“ iš tikrųjų turėtų būti suprantamas kaip „neprognozuojamas ir staigus įvykis“, o „pažeidimas“, priešingai, nebūtinai įvyksta netikėtai ir staiga, nes gali atsirasti dėl bendro poveikio, kuris ilgainiui atsiranda per įprastą transporto priemonės naudojimo laiką, įprastomis naudojimo sąlygomis gali pakenkti varikliui ir negali būti pašalintas reguliariai ir tinkamai atliekant techninės priežiūros darbus.

111. Antra, techniniu aspektu dėl IDR vožtuvo, kuriuo siekiama kontroliuoti ir sumažinti nevisiškai sudegus degalams susidarančių NOx išmetamųjų teršalų kiekį, gali atsirasti saugumo spraga [52]. Kai lauko temperatūra yra per aukšta arba per žema, t. y. kai sudedamosios dalys naudojamos netinkamomis veikimo sąlygomis, išmetamųjų dujų recirkuliacijos metu susidaro per daug nuosėdų ar kondensato (tai vadinama „nusidažymu“ ir „užteršimu“), o tai gali lemti netinkamą IDR vožtuvo padėtį, t. y. jis gali sustoti ar ilgai likti atsivėręs [53]. Tokioje situacijoje galėtų būti apgadintas variklis ar tam tikros jo dalys, nesant galimybės numatyti, kada ir kaip sutriks IDR vožtuvo veikimas ir kokio masto sutrikimo tikėtis, nes tai priklausytų nuo vairavimo būdo ir aplinkos sąlygų, o reguliaria ir tinkama technine priežiūra vis tiek nebūtų galima užkirsti kelio laipsniškam pažeidimui. Iš to matyti, kad būtų padarytas rimtas ir stiprus neigiamas poveikis atitinkamos transporto priemonės naudojimo saugumui: pavyzdžiui, lenkiant kitą

47 Sprendimo *X* 109 punktas.

48 Sprendimo *X* 110 punktas.

49 Sprendimo *X* 114 punktas.

50 Sprendimo *X* 115 punktas.

51 Sprendimas *X* buvo paskelbtas pasibaigus rašytinei proceso daliai šiose bylose. Vis dėlto įstojusios į bylą šalys galėjo pakomentuoti generalinės advokatės E. Sharpston išvadą byloje *X*. Į jas buvo kreiptasi Teisingumo Teismui pateikus klausimus, į kuriuos reikėjo atsakyti raštu, be kita ko, dėl Sprendimo *X* pasekmių šiose bylose.

52 Kaip pažymėjo prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas byloje C-134/20, IDR vožtuvas grąžina išmetamąsias dujas iš variklio išėjimo angos atgal į variklio įsiurbimo kolektorių tam, kad jame šiomis dujomis pakeistų dalį šviežio oro, todėl sumažėja temperatūra ir sulėtinamas degimo procesas, o tai lemia NOx išmetamųjų teršalų kiekio apribojimą. Be to, IDR aušintuvo funkcija yra sudegusių dujų aušinimas (dėl IDR vožtuvo veikimo taip pat žr. Sprendimo *X* 33 punktą).

53 Vokietijos vyriausybė nurodo, kad, kiek tai susiję su šiuolaikiniais EUR 6 standarto dyzeliniais varikliais, temperatūros intervalai yra nereikšmingi dėl įsiurbiamo oro radiatorių naudojimo, bet RGE sistema tebėra reikalinga esant ekstremaliai lauko temperatūrai, pavyzdžiui, jai nukritus žemiau –10 °C.

transporto priemonę galėtų staiga gerokai sumažėti variklio galia. Be to, per dideliam išmetamųjų dujų kiekiui sugrįžus į degimo kamerą, galėtų užsidegti kietųjų dalelių filtras, o dėl to variklyje ar net transporto priemonėje galėtų kilti gaisras.

112. Kadangi šie argumentai susiję su motorinės transporto priemonės saugumu, man atrodo svarbu juos atidžiai išnagrinėti ir patikrinti tiek, kiek jais būtų galima pateisinti nagrinėjamos kompiuterinės programos pavidalo valdiklio naudojimą.

113. Šiuo klausimu, pirma, pažymiu, kad apibrėždamas sąvoką „pažeidimas“, kaip ji suprantama pagal Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies a punktą, Teisingumo Teismas rėmėsi generalinės advokatės E. Sharpston išvada byloje, kurioje priimtas Sprendimas *X*[54]. Generalinės advokatės teigimu, kaip nurodyta žodyne *Le Petit Robert*, ši sąvoka reiškia žalą, kuri paprastai atsiranda dėl ūmios ar staigios priežasties, o šio reglamento versijoje anglų kalba vartojamas žodis „damage“ nepaneigia šios sampratos[55].

114. Savo ruožtu pridursiu, kad Prancūzijos mokslų akademijos žodyne „pažeidimas“ apibrėžiamas taip: „Žala, sugadinimas, suniokojimas dėl avarijos arba ketinimo sunaikinti“[56]. Taigi šioje apibrėžtyje nustatytas ryšys tarp „žalos“ ir „avarijos“, turint omenyje tai, kad pagrindinėse bylose ketinimo sunaikinti nėra. Žodyne *Collins English Dictionary* savo ruožtu pateikiama tokia apibrėžtis: „Damage is physical harm that is caused to an object“[57]. Žodžio „žala“ apibrėžtis vokiečių kalboje (*Beschädigung*) gali būti suprantama kaip bet koks poveikis daiktui, iš dalies pakeičiantis jo materialinę sudėtį arba, kad ir nesunkiai, iškreipiantis jo paskirtį, dėl kurio jis nebūtinai iš esmės sugadinamas[58].

115. Žinoma, ne visose sąvokos „žala“ apibrėžtyse kalbama apie staigų įvykį. Vis dėlto, kadangi jomis nepaneigiamas šios sąvokos aiškinimas, kurį Teisingumo Teismas pateikė Sprendime *X*, nematau priežasčių grįžti prie šio neseniai paskelbto išaiškinimo. Todėl „žala“, kaip ji suprantama pagal Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies a punktą, laikysiu žalą, kuri paprastai atsiranda dėl smurto ar staigios priežasties. Atsižvelgiant į šį kvalifikavimą, reikia patikrinti, ar pagrindinėje byloje nagrinėjamo valdiklio poreikis pateisinamas *variklio apsauga* nuo pažeidimo.

116. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas byloje C-134/20 tvirtina, kad IDR vožtuvas yra sudedamoji variklio dalis. Tačiau, Komisijos teigimu, variklis ir „papildoma išmetamųjų dujų apdorojimo sistema“ yra atskiros transporto priemonės dalys. Todėl IDR vožtuvo defektas neturi įtakos variklio apsaugai.

117. Šiuo klausimu pabrėžiu, kad Teisingumo Teismas turi išaiškinti Sąjungos teisės nuostatas, kurios taikomos pagrindinėms byloms. Taigi net jei *Auto Krainer*, *Volkswagen* ir *Porsche Inter Auto*, atsakydamos į Teisingumo Teismo rašytinius klausimus, ginčija šią išvadą, iš atitinkamų Sąjungos teisės aktų, kaip jie suformuluoti, matyti, kad IDR sistema nėra variklio dalis. Reglamento Nr. 692/2008 2 straipsnio 18 punkte nustatyta, kad „išmetamųjų teršalų kontrolės sistema“ „TPĮD

54 Išvada byloje *CLCV ir kt. (Dyzelinio variklio valdiklis)* (C-693/18, EU:C:2020:323).

55 Išvados 135 punktas.

56 https://www.dictionnaire-academie.fr/article/A9D0864.

57 „Žala yra fizinis pakenkimas tam tikram objektui“ (laisvas vertimas). Žr. https://www.collinsdictionary.com/dictionary/english/damage.

58 „Eine Beschädigung ist jede Einwirkung auf eine Sache, die ihre stoffliche Zusammensetzung verändert oder ihre bestimmungsgemäße Brauchbarkeit nicht nur geringfügig beeinträchtigt. Eine Substanzverletzung ist nicht erforderlich“ (laisvas vertimas). Žr. https://www.rechtswoerterbuch.de/recht/b/beschaedigung/.

[vidinė diagnostikos sistema] sistemos atžvilgiu [yra] elektroninis *variklio* valdiklis *ir kiekviena teršalų išmetimo* arba garavimo sistemoje *esanti sudedamoji su išmetamųjų teršalų kiekiu susijusi dalis*, tam valdikliui teikianti įvesties duomenis arba iš jo gaunanti išvesties duomenis“ [59].

118. Be to, Reglamento Nr. 692/2008 I priede „Administracinės nuostatos dėl EB tipo patvirtinimo“ yra 3.3.1 punktas, kuriame nurodyta, kad „tipo išplėtimo patvirtinimas suteikiamas skirtingiems transporto priemonių tipams, jei toliau nurodyti transporto priemonės, *variklio arba taršos kontrolės sistemos* parametrai yra tokie patys arba neviršija nustatytų leidžiamų nuokrypių“ [60]. Šiame priede aiškiai atskiriamas „*Variklis*“ (3.3.1.2 punktas) ir „*Taršos kontrolės sistemos parametrai*“ (3.3.1.3 punktas). Pastarajame punkte yra c papunktis, kuriame minima „*IDR (išmetamų dujų recirkuliacija)*“ [61].

119. Iš šių nuostatų matyti, kad pagal taikytinus teisės aktus Sąjungos teisės aktų leidėjas aiškiai atskyrė, pirma, variklį ir, antra, taršos kontrolės sistemą, kuri apima IDR sistemą. Be to, pagal Reglamento Nr. 692/2008 10 straipsnio 1 dalį šiame reglamente kietųjų dalelių gaudyklės laikomos taršos kontrolės įtaisais.

120. Be to, kaip Teisingumo Teismas priminė Sprendime *X*, kadangi Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies a punkte numatyta draudimo naudoti valdiklius, kuriais mažinamas išmetamų teršalų kontrolės sistemų veiksmingumas, išimtis, jis turi būti aiškinamas siaurai [62].

121. Šiomis aplinkybėmis, atsižvelgdamas į taikytinas Sąjungos teisės nuostatas, laikausi nuomonės, kad valdiklis, kuris daugiausia naudojamas tokioms dalims kaip IDR vožtuvas, IDR aušintuvas ir dyzelino kietųjų dalelių filtras tausoti, nepatenka į Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies a punkte numatytos draudimo naudoti tokius prietaisus išimties taikymo sritį.

122. Iš to matyti, kad atsakydamas į trečiąjį klausimą, kurį prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pateikė byloje C-134/20, manau, kad tai, ar nuo pažeidimo saugotina dalis yra IDR vožtuvas, neturi įtakos nagrinėjamo valdiklio teisėtumui atsižvelgiant į Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies a punktą.

123. Vis dėlto, kaip buvo nurodyta šios išvados 111 punkte, kelios į bylą įstojusios šalys teigė, kad IDR vožtuvo defektas gali padaryti žalą varikliui arba tam tikroms jo sudedamosioms dalims.

124. Kalbant apie situaciją, kai atitinkamos transporto priemonės variklis užteršiamas dėl IDR vožtuvo veikimo sutrikimo, kaip jau buvo pažymėta, iš Sprendimo *X* matyti, kad variklio užteršimas ir senėjimas negali būti laikomi „avarija“ ar „pažeidimu“, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies a punktą, nes šiuos įvykius iš esmės galima numatyti ir jie būdingi įprastam transporto priemonės veikimui [63]. Kitaip tariant, tai yra šios transporto priemonės būklės pablogėjimas įprastai ją naudojant. Todėl minėtiems įvykiams negali būti taikoma šioje nuostatoje numatyta išimtis.

[59] Pasviruoju šriftu išskirta mano. Ta pati apibrėžtis pateikta ir Reglamento 2017/1151 2 straipsnio 18 punkte.

[60] Pasviruoju šriftu išskirta mano.

[61] Tie patys duomenys nurodyti Reglamento 2017/1151 I priedo 3.3 punkte. Be to, Reglamento Nr. 692/2008 XI priedo „Variklinėms transporto priemonėms skirta transporto priemonėje įrengta diagnostikos (TPĮD) sistema“ 2 priedėlyje variklis yra atskirtas nuo taršos kontrolės sistemos. Ši skirtis taip pat įtvirtinta Reglamento 2017/1151 XI priedo 2 priedėlyje.

[62] Sprendimo *X* 112 punktas.

[63] Sprendimo *X* 110 punktas.

125. Kaip nurodyta tame pačiame Sprendime *X*, valdiklio buvimas gali būti pateisinamas tik tiesiogine pažeidimų, keliančių konkretų pavojų vairuojant transporto priemonę, grėsme [64]. Mano nuomone, tokia situacija galėtų susiklostyti, kai IDR vožtuvo veikimo sutrikimai daro staigų poveikį paties variklio veikimui, o reguliari ir tinkama transporto priemonės priežiūra nepadeda išvengti šių pasekmių [65].

126. Tiktai tokiu atveju gali būti leidžiama naudoti nagrinėjamą valdiklį vadovaujantis Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies a punktu. Kadangi tai yra faktinio pobūdžio tyrimas, prašymus priimti prejudicinį sprendimą pateikę teismai, vieninteliai turintys jurisdikciją nustatyti ir vertinti pagrindinių bylų faktines aplinkybes [66], turi patikrinti, ar dėl galimo IDR vožtuvo veikimo sutrikimo gali staiga kilti tiesioginis pavojus pačiam varikliui [67], dėl kurio vairuojant transporto priemonę kiltų konkretus pavojus, net jei ši transporto priemonė buvo tinkamai prižiūrima [68].

127. Šiuo klausimu pažymėtina, kad byloje C-134/20 prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas teigia, jog neįmanoma nustatyti, ar valdiklis yra būtinas siekiant apsaugoti transporto priemonės variklį nuo pažeidimo. Jeigu to nustatyti iš tikrųjų neįmanoma, reikia priminti, kad Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies a punktas turi būti aiškinamas siaurai.

128. Pridursiu, kad *Auto Krainer*, *Volkswagen*, *Porsche Inter Auto* ir Vokietijos vyriausybė savo rašytinėse pastabose teigia, jog Reglamentas Nr. 715/2007 technologiniu požiūriu suprantamas neutraliai ir kad nereikalaujama naudoti geriausių galimų technologijų. Šiuo klausimu neginčijama, kad tai, jog pagal temperatūros intervalą veikianti IDR sistema naudojama kitaip nei tipo patvirtinimo dieną, atitinka technikos pažangą.

129. Mano nuomone, tokie teiginiai negali tapti pagrindu leisti naudoti valdiklį remiantis Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies a punktu. Iš tikrųjų, pirma, šiame reglamente niekur nenurodyta, kad atliekant EB tipo patvirtinimą turėtų būti naudojama konkreti technologija. Nustatytas tik tikslas, susijęs su teršalų išmetimu. Antra, minėto reglamento 7 konstatuojamojoje dalyje nurodyta, kad „nustatant išmetamųjų teršalų standartus svarbu atsižvelgti į padarinius rinkoms ir gamintojų konkurencingumui, tiesiogines ir netiesiogines privalomas įmonių sąnaudas ir naudą naujovių skatinimo, oro kokybės gerinimo, išlaidų sveikatai mažinimo ir gyvenimo trukmės ilginimo aspektais, taip pat į bendrą poveikį CO_2 išmetimui“. Taigi, nustatydamas išmetamųjų teršalų ribines vertes, Sąjungos teisės aktų leidėjas jau atsižvelgė

[64] Sprendimo *X* 114 punktas.

[65] Tuo atveju, jei reguliari ir tinkama transporto priemonės priežiūra padeda išvengti IDR vožtuvo veikimo sutrikimo, *visiškai išvengiama* tiesioginės žalos, kuri kelia konkretų pavojų vairuojant transporto priemonę, rizikos. Taigi, mano nuomone, problemų, susijusių su variklio veikimu ir transporto priemonės saugumu, nekyla.

[66] Žr. šios išvados 86 punkte nurodytą jurisprudenciją.

[67] Komisija teigia, kad, siekiant pateisinti papildomą išmetamųjų teršalų ribojimo strategiją, turi būti tinkamai įrodyta ir dokumentais patvirtinta rizika, kad gali būti padaryta *staigi ir nepataisoma žala varikliui*. (žr. 2017 m. sausio 26 d. Komisijos komunikatą „Pagalbinių išmetamųjų teršalų kontrolės strategijų vertinimo gairės ir išderinimo įtaisų nustatymas taikant Reglamento (EB) Nr. 715/2007 dėl motorinių transporto priemonių tipo patvirtinimo nuostatas, susijusias su lengvųjų ir komercinių transporto priemonių išmetamais teršalais (Euro 5 ir euro 6)“ C(2017) 352 *final*, 2.2 punktas, p. 8).

[68] Jeigu į šį klausimą būtų atsakyta teigiamai, manau, kad taip pat būtų įvykdyta Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies a punkte numatyta sąlyga, pagal kurią įtaiso poreikis turi būti pagrįstas saugiu transporto priemonės veikimu.

į automobilių gamintojų interesus. Todėl jie turi prisitaikyti ir taikyti techninius įtaisus, kuriuos naudojant būtų galima laikytis šių ribinių verčių [69], tačiau naudojamas metodas nebūtinai yra pats geriausias arba privalomas.

130. Be to, kaip Teisingumo Teismas pažymėjo Sprendime *X*, atsižvelgiant į Reglamentu Nr. 715/2007 siekiamą tikslą užtikrinti aukštą aplinkos apsaugos lygį ir pagerinti oro kokybę Sąjungoje, išmetamas NOx kiekis turi būti veiksmingai mažinamas visą normalų transporto priemonės veikimo laikotarpį [70]. Jeigu pagal šio reglamento 5 straipsnio 2 dalies a punktą būtų leidžiama naudoti valdiklį vien dėl to, kad, pavyzdžiui, tyrimų išlaidos yra didelės, techninis prietaisas yra brangus arba naudotojas turi dažniau atlikti brangiau kainuojančius transporto priemonės techninės priežiūros darbus, minėtas reglamentas netektų prasmės [71].

131. Atsižvelgdamas į tai, kas išdėstyta, siūlau Teisingumo Teismui į antrąjį klausimą byloje C-128/20, į antrąjį ir trečiąjį klausimus byloje C-134/20, taip pat į antrojo klausimo antrą dalį byloje C-145/20 atsakyti, kad Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies a punktas turi būti aiškinamas taip, kad valdiklis, kuriuo visiška išmetamųjų dujų recirkuliacija užtikrinama tiktai esant 15–33 °C lauko temperatūrai ir mažesniame nei 1 000 metrų virš jūros lygio aukštyje, neturi būti laikomas šioje nuostatoje numatyto draudimo naudoti tokius įtaisus išimtimi, susijusia su variklio apsauga nuo pažeidimo ar avarijos ir saugiu transporto priemonės veikimu, jeigu naudojant šį įtaisą pirmiausia siekiama tausoti tokias dalis kaip IDR vožtuvas, IDR aušintuvas ir dyzelino kietųjų dalelių filtras.

C. Dėl ketvirtojo klausimo byloje C-134/20

132. Ketvirtuoju klausimu byloje C-134/20 prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 1 ir 2 dalys turi būti aiškinamos taip, kad valdiklio teisėtumas priklauso nuo to, ar šis įtaisas transporto priemonėje buvo nuo pat jos pagaminimo, ar buvo įrengtas tik vėliau ją taisant, kaip tai suprantama pagal Direktyvos 1999/44 3 straipsnio 2 dalį.

133. Pagal Direktyvos 1999/44 3 straipsnio 2 dalį, esant neatitikimui, vartotojas turi teisę į nemokamą prekių atitikimo sutarčiai užtikrinimą jas pataisant ar pakeičiant pagal šio straipsnio 3 dalį arba teisę į atitinkamą kainos sumažinimą ar su tomis prekėmis susijusios sutarties nutraukimą pagal šio straipsnio 5 ir 6 dalis.

134. Nagrinėjamu atveju iš nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje C-134/20 matyti, kad įdiegiant valdiklį, t. y. nagrinėjamą kompiuterinę programą, siekta pašalinti perjungimo sistemos neteisėtumą ir, pataisant transporto priemonę, prisitaikyti prie Reglamento Nr. 715/2007 nuostatų. Šis klausimas grindžiamas prielaida, kad, naudojantis šia kompiuterine programa, atitinkamam automobilių gamintojui pavyko pasiekti šį tikslą. Prašymą priimti

[69] 2017 m. kovo 2 d. pranešime dėl išmetamųjų teršalų matavimo automobilių sektoriuje, p. 44, Europos Parlamentas pažymėjo, kad „važiavimas labai žemoje aplinkos temperatūroje (arba labai dideliame aukštyje, kur oro slėgis yra žemas) gali sukelti problemų [IDR] sistemoms dėl to, kad gali susidaryti suodžių, angliavandenilių ir kondensatų, kurie gali užkimšti [IDR] vožtuvą arba tarpinį aušintuvą ir, pvz., padidinti išmetamą kietųjų dalelių ar angliavandenilių teršalų kiekį <...> Tačiau atrodo, kad gamintojai [IDR] sistemas išjungia nepagrįstai greitai ir nepagrįstai arti per bandymo ciklą naudojamos temperatūros intervalo."

[70] Sprendimo *X* 113 punktą.

[71] Šiuo klausimu Teisingumo Teismas savo jurisprudencijoje remiasi jurisprudencijoje įtvirtintu bendruoju principu, kad visuomenės sveikatos apsaugai neginčijamai turi būti teikiama pirmenybė prieš ekonominius motyvus (2012 m. balandžio 19 d. Sprendimo *Artegodan / Komisija*, C-221/10 P, EU:C:2012:216, 99 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, atsižvelgdamas į atsakymus į pirmiau išnagrinėtus klausimus, turi patikrinti, ar taip yra šiuo atveju[72]. Jei atsakymas į šį klausimą būtų neigiamas, valdiklis bet kuriuo atveju pagal šio reglamento 5 straipsnio 1 ir 2 dalis būtų neteisėtas.

135. Darydamas prielaidą, kad prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas mano, jog nagrinėjamas valdiklis atitinka Reglamento Nr. 715/2007 nuostatas, laikausi nuomonės, kad tokio mechanizmo teisėtumas nepriklauso nuo to, ar jis atitinkamoje transporto priemonėje buvo nuo jos pagaminimo momento.

136. Visų pirma Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punkto, siejamo su šio reglamento 5 straipsnio 1 ir 2 dalimis, formuluotėje nedaromas skirtumas pagal tai, ar valdiklis transporto priemonėje buvo nuo pat pradžių, ar buvo įrengtas vėliau, nes tokio įtaiso įrengimo momentas šiose nuostatose nepaminėtas.

137. Be to, Reglamento Nr. 715/2007 4 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad gamintojai įrodo, jog *visų naujų pakaitinių taršos kontrolės įtaisų*, kurių tipas turi būti patvirtintas ir kurie buvo parduoti ar pradėti eksploatuoti Sąjungoje, tipas yra patvirtintas pagal šio reglamento ir jo įgyvendinimo priemonių nuostatas, ir kad šie įpareigojimai apima šio reglamento I priede ir 5 straipsnyje nurodytas įgyvendinimo priemones. Be to, kaip nurodyta Reglamento Nr. 692/2008 10 straipsnio 1 dalyje, „[g]amintojas užtikrina, kad pakaitiniams taršos kontrolės įtaisams, kaip atskiriems techniniams mazgams, apibrėžtiems [Direktyvos 2007/46] 10 straipsnio 2 dalyje ir skirtiems įtaisyti transporto priemonėse, kurioms suteiktas EB tipo patvirtinimas ir kurios patenka į Reglamento [Nr. 715/2007] taikymo sritį, pagal šio reglamento 12 ir 13 straipsnius bei XIII priedą būtų suteiktas EB tipo patvirtinimas“. Taigi iš šių nuostatų matyti, kad visi taršos kontrolės įtaisai, tiek įdiegti nuo pat pradžių, tiek vėliau, turi atitikti Reglamente Nr. 715/2007 nustatytus įpareigojimus.

138. Galiausiai, kaip jau buvo nurodyta, Reglamentu Nr. 715/2007 siekiama užtikrinti aukštą aplinkos apsaugos lygį. Prielaida, kad reikia atsižvelgti tik į transporto priemonės pagaminimo datą, reikštų, kad pradėjus eksploatuoti transporto priemonę automobilių gamintojai neprivalėtų įrengti šio reglamento nuostatas atitinkančio valdiklio. Tokia prielaida prieštarautų minėto reglamento tikslui. Iš tikrųjų, norėdami apeiti tame pačiame reglamente nustatytas pareigas, gamintojai galėtų Reglamentą Nr. 715/2007 atitinkantį pradinį taršos kontrolės mechanizmą pakeisti mažiau veiksmingu valdikliu, kurį naudojant nebūtų užtikrinamas numatytų NOx ribinių verčių laikymasis.

139. Todėl manau, kad į ketvirtąjį klausimą byloje C-134/20 reikia atsakyti, kad Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 1 ir 2 dalys turi būti aiškinamos taip, kad valdiklio teisėtumas nepriklauso nuo to, ar šis įtaisas transporto priemonėje buvo nuo pat jos pagaminimo, ar buvo įrengtas tik vėliau ją taisant, kaip tai suprantama pagal Direktyvos 1999/44 3 straipsnio 2 dalį.

D. Dėl pirmojo klausimo byloje C-145/20

140. Pirmuoju klausimu byloje C-145/20 prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Direktyvos 1999/44 2 straipsnio 2 dalies d punktas turi būti aiškinamas taip, kad motorinė transporto priemonė, patenkanti į Reglamento Nr. 715/2007 taikymo sritį, pasižymi tokia kokybe, kuri paprastai yra būdinga tokio paties pobūdžio prekėms ir

[72] Žr., be kita ko, šios išvados 126 punktą.

kurios vartotojas gali pagrįstai tikėtis, jeigu transporto priemonėje sumontuotas draudžiamas valdiklis, kaip jis suprantamas pagal [šio reglamento] 3 straipsnio 10 punktą, siejamą su 5 straipsnio 2 dalimi, tačiau šiai transporto priemonei taikomas galiojantis EB tipo patvirtinimas.

141. Pirmiausia pabrėžiu, kad šis klausimas grindžiamas prielaida, jog atitinkama transporto priemonė turi neteisėtą valdiklį, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktą, siejamą su šio reglamento 5 straipsnio 2 dalimi. Kaip jau nurodžiau [73], prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas turi patikrinti, ar taip yra.

142. Šiuo atžvilgiu primintina, kad Direktyva 1999/44, kaip matyti iš jos 1 konstatuojamosios dalies, siekiama užtikrinti aukštą vartotojų apsaugos lygį. Kalbant konkrečiai, šios direktyvos 2 straipsnio 1 dalyje numatyta pardavėjo pareiga pateikti vartotojui prekes, kurios atitinka pirkimo–pardavimo sutartį [74]. Minėtos direktyvos 8 konstatuojamojoje dalyje patikslinta, kad, siekiant palengvinti atitikties sutarčiai principo taikymą, naudinga nustatyti nuginčijamąją atitikties sutarčiai prezumpciją, kuri apimtų dažniausiai pasitaikančias situacijas, ir kad, kai nėra specifinių sutarties sąlygų ir kai taikoma minimalios apsaugos sąlyga, darant šią prielaidą pateikta informacija gali būti naudojama siekiant nustatyti, ar prekė neatitinka sutarties.

143. Konkrečiai dėl motorinių transporto priemonių pažymiu, kad, remiantis Direktyvos 2007/46 3 konstatuojamąja dalimi, teisės aktais, kuriuose nustatomi techniniai reikalavimai, „pirmiausia turėtų būti siekiama užtikrinti [aukšto lygio] kelių eismo saugumą, sveikatos apsaugą, aplinkos apsaugą, energijos vartojimo efektyvumą ir užkirsti kelią neteisėtam naudojimui“ [75]. Todėl šios direktyvos 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“. Minėto IV priedo „Suteikiant transporto priemonės EB tipo patvirtinimą taikomi reikalavimai“ I dalies „Neribojamos serijos gamybos transporto priemonių EB tipo patvirtinimui taikomi norminiai aktai“ rubrikoje „Lengvųjų transporto priemonių išmetamieji teršalai (euro 5 ir 6) ir (arba) informacijos prieiga“ nurodytas Reglamentas Nr. 715/2007. Be to, šios direktyvos 4 straipsnio 3 dalies pirmoje pastraipoje nustatyta, kad valstybės narės registruoja arba leidžia parduoti ar pradėti eksploatuoti tik tos pačios direktyvos reikalavimus atitinkančias transporto priemones.

144. Iš šių nuostatų matyti, kad EB tipo patvirtinimo atveju atitinkamos transporto priemonės turi atitikti Direktyvos 2007/46 IV priede nustatytus reikalavimus, be kita ko, susijusius su valdikliais. Jei taip nėra, šioms transporto priemonėms netaikomas tikslus atitikties liudijimas, nurodytas šios direktyvos 18 straipsnio 1 dalyje ir šios direktyvos 3 straipsnio 36 punkte apibrėžtas kaip „IX priede[[76]] nustatytas gamintojo išduotas dokumentas, paliudijantis, kad pagal direktyvą patvirtintų tipų serijoms priklausanti transporto priemonė atitiko visus norminius aktus jos gamybos metu“. Pagal tos pačios direktyvos 26 straipsnio 1 dalį šis dokumentas yra privalomas registruojant ar parduodant transporto priemonę.

[73] Žr. šios išvados 126 punktą.

[74] 2013 m. spalio 3 d. Sprendimo *Duarte Hueros* (C-32/12, EU:C:2013:637) 25 ir 26 punktai.

[75] Dėl Sąjungos antrinės teisės principų, susijusių su transporto priemonių registracija, žr. generalinio advokato N. Wahl išvadą byloje *RDW ir kt.* (C-326/17, EU:C:2018:760, 29–38 punktai).

[76] Direktyvos 2007/46 IX priedo 0 punkte nurodyta, kad „[a]titikties 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“.

145. Savo rašytinėse pastabose *Porsche Inter Auto* teigia, jog vartotojas, kalbant apie transporto priemonę, tikisi tik to, kad galės su ja važiuoti ir galės tai daryti saugiai, bet jam nėra svarbu, kad ši transporto priemonė visiškai atitiktų visus teisės aktuose nustatytus reikalavimus. Vis dėlto reikia pabrėžti, kad ši pozicija neatitinka Direktyvos 2007/46 3 straipsnio 36 punkto formuluotės, kurioje numatyta, kad siekiant gauti atitikties sertifikatą gamybos metu būtina laikytis *visų norminių aktų*.

146. Kadangi vidutinis, pakankamai informuotas ir protingai pastabus bei nuovokus vartotojas gali tikėtis, kad, net nesant konkrečių sutarties sąlygų, bus įvykdyti teisės aktuose nustatyti transporto priemonių EB tipo patvirtinimui taikomi reikalavimai, man atrodo aišku, kad tuo atveju, jei visi šie reikalavimai netenkinami, transporto priemonė neatitinka pirkimo–pardavimo sutarties, kaip tai suprantama pagal Direktyvą 1999/44[77].

147. Iš tikrųjų, mano nuomone, nesant tikslaus atitikties liudijimo, atitinkama transporto priemonė neatitinka „pardavėjo pateikto aprašymo“, kaip tai suprantama pagal Direktyvos 1999/44 2 straipsnio 2 dalies a punktą. Be to, ši transporto priemonė nėra „tinkama bet kokiai konkrečiai paskirčiai, dėl kurios ji yra reikalinga vartotojui“, ir nėra „tinkama paskirčiai, kuriai paprastai naudojamos tokio paties pobūdžio prekės“, kaip tai suprantama pagal šios direktyvos 2 straipsnio 2 dalies b ir c punktus. Be to, kalbant apie prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo klausimą, minėta transporto priemonė nepasižymi „tokia kokybe ir veikimu, kurie paprastai yra būdingi tokio paties pobūdžio prekėms ir kurių vartotojas gali pagrįstai tikėtis, atsižvelgdamas į tų prekių pobūdį“, kaip tai suprantama pagal minėtos direktyvos 2 straipsnio 2 dalies d punktą.

148. Kaip pabrėžia Komisija, šį aiškinimą patvirtina Direktyvos 2019/771 7 straipsnis „Objektyvieji atitikties reikalavimai“, kurio 1 dalies a punkte nurodyta, kad prekės turi atitikti ne tik visus sutartyje numatytus atitikties reikalavimus, bet ir paskirtį, kuriai tos rūšies prekės būtų paprastai naudojamos, atsižvelgiant, kai taikytina, į *visą esamą Sąjungos* ir nacionalinę *teisę*, techninius standartus arba, jei tokių techninių standartų nėra, taikytinus elgesio kodeksus, skirtus konkrečiam pramonės sektoriui.

149. Mano nuomone, tai, kad atitinkamam transporto priemonės tipui taikomas EB tipo patvirtinimas, kuriuo remiantis galima ja važiuoti keliais, nekeičia atsakymo į pateiktą klausimą[78]. Iš tikrųjų šis patvirtinimas, be kita ko, gali būti gautas tipo patvirtinimo institucijai nežinant, kad neteisėtas įtaisas yra įrengtas. Byloje C-145/20 prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas nurodo, kad nagrinėjamo tipo transporto priemonę iš pradžių patvirtino KBA, nors šiai įstaigai nebuvo atskleista informacija apie įdiegtą perjungimo sistemą, ir kad jei ji būtų žinojusi apie šią sistemą, ji nebūtų suteikusi EB tipo patvirtinimo.

150. Todėl, nors atitinkamai transporto priemonei galioja kompetentingos nacionalinės institucijos išduotas EB tipo patvirtinimas, ši transporto priemonė neatitinka pirkimo–pardavimo sutarties, kaip tai suprantama pagal Direktyvą 1999/44.

[77] Šiuo klausimu Teisingumo Teismas nusprendė, kad transporto priemonę įsigijęs asmuo gali teisėtai manyti, jog ši transporto priemonė atitinka automobilių gamintojui keliamus teisinius reikalavimus (2020 m. liepos 9 d. Sprendimo *Verein für Konsumenteninformation*, C-343/19, EU:C:2020:534, 37 punktas). Dėl analizės, pagal kurią palaikant santykius tarp prekybininkų ir vartotojų prekės ir paslaugos turi atitikti teisėtus vartotojų lūkesčius, žr. Calais-Auloy, J., Temple H., ir Depincé, M, *„Droit de la consommation*“, Dalloz, Paryžius, 10-asis leidimas, 2020, p. 225 ir kt.

[78] Šiuo klausimu žr. 2018 m. spalio 4 d. Sprendimą *Komisija / Vokietija* (C-668/16, EU:C:2018:802, 85–89 punktai).

151. Todėl siūlau į pirmąjį klausimą byloje C-145/20 atsakyti, kad Direktyvos 1999/44 2 straipsnio 2 dalies d punktas turi būti aiškinamas taip, kad motorinė transporto priemonė, patenkanti į Reglamento Nr. 715/2007 taikymo sritį, nepasižymi tokia kokybe, kuri paprastai yra būdinga tokio paties pobūdžio prekėms ir kurios vartotojas gali pagrįstai tikėtis, jeigu transporto priemonėje sumontuotas draudžiamas valdiklis, kaip tai suprantama pagal šio reglamento 3 straipsnio 10 punktą, siejamą su to paties reglamento 5 straipsnio 2 dalimi, net jei šiai transporto priemonei taikomas galiojantis EB tipo patvirtinimas.

E. Dėl trečiojo klausimo byloje C-145/20

152. Trečiuoju klausimu byloje C-145/20 prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Direktyvos 1999/44 3 straipsnio 6 dalis turi būti aiškinama taip, kad nagrinėjamu atveju nustatyta atitinkamos transporto priemonės neatitiktis dėl to, kad joje yra įrengtas Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktu, siejamu su 5 straipsnio 1 ir 2 dalimis, draudžiamas valdiklis, laikytina „nedidele“, kaip tai suprantama pagal šią nuostatą, jeigu vartotojas, žinodamas, kad toks valdiklis yra ir kaip jis veikia, vis tiek būtų įsigijęs šią transporto priemonę.

153. Be to, kaip matyti iš Teisingumo Teismo jurisprudencijos, Direktyvos 1999/44 2 straipsnio 1 dalyje yra nustatyta pardavėjo pareiga pateikti vartotojui pirkimo–pardavimo sutartį atitinkančią prekę. Turint tai omenyje, pagal šios direktyvos 3 straipsnio 1 dalį pardavėjas yra atsakingas vartotojui už bet kokį neatitikimą, esantį prekių pateikimo metu. Šio 3 straipsnio 2 dalyje išvardytos teisės, kuriomis vartotojas gali remtis prieš pardavėją pateiktos prekės neatitikties atveju. Pirma, pagal šio straipsnio 3 dalį vartotojas gali reikalauti užtikrinti prekės atitiktį. Jei prekės atitiktis negali būti užtikrinta, vėliau pagal to paties straipsnio 5 dalį jis gali reikalauti sumažinti kainą arba nutraukti sutartį. Tačiau, kaip matyti iš 3 straipsnio 6 dalies, vartotojas neturi teisės reikalauti nutraukti sutartį, jei pateiktos prekės neatitiktis yra nedidelė; tokiu atveju jis gali tik reikalauti atitinkamai sumažinti tos prekės pardavimo kainą [79].

154. Taigi iš Direktyvos 1999/44 3 straipsnio 3 ir 5 dalių, siejamų su jos 10 konstatuojamąja dalimi, matyti, kad pagal šią direktyvą, vadovaujantis abiejų sutarties šalių interesais, pirmenybė teikiama sutarties vykdymui, pasinaudojant dviem pirmiausia numatytomis teisių gynimo priemonėmis, o ne sutarties nutraukimui [80].

155. Nagrinėjamu atveju prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas byloje C-145/20 nurodo, kad DS, kuris kreipėsi į *Porsche Inter Auto* prašydamas nutraukti 3 automobilio pirkimo–pardavimo sutartį, būtų pirkęs šią transporto priemonę net ir kitomis sąlygomis, jeigu būtų žinojęs, kad jame įdiegta perjungimo sistema, t. y. neteisėtas valdiklis, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktą, siejamą su šio reglamento 5 straipsnio 1 ir 2 dalimis. Šis teismas pateikė šį klausimą manydamas, kad, šioje transporto priemonėje įdiegus nagrinėjamą kompiuterinę programą, joje vis tiek yra neteisėtas valdiklis, kaip tai suprantama pagal šias nuostatas [81].

[79] 2013 m. spalio 3 d. Sprendimo *Duarte Hueros* (C-32/12, EU:C:2013:637) 26–28 punktai.

[80] 2019 m. gegužės 23 d. Sprendimas *Fülla* (C-52/18, EU:C:2019:447, 61 punktas).

[81] Primenu, kad prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas turi patikrinti, ar taip yra, kaip nurodyta šios išvados 126 punkte.

156. Pirmiausia pažymiu, kad šis klausimas grindžiamas prielaida, jog DS galėtų paprašyti nutraukti 3 transporto priemonės pirkimo–pardavimo sutartį. Bet tik jeigu vartotojas neturi teisės reikalauti nei pataisyti, nei pakeisti sutarties neatitinkančias prekes arba jeigu pardavėjas neįgyvendino kurios nors iš šių teisių gynimo priemonių per pagrįstą laiką ar nesukeldamas vartotojui didelių nepatogumų, vartotojas, vadovaudamasis Direktyvos 1999/44 3 straipsnio 5 dalimi, gali reikalauti nutraukti sutartį, išskyrus atvejus, kai pagal šios direktyvos 3 straipsnio 6 dalį prekės neatitiktis yra nedidelė[82]. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas turi patikrinti, ar šiomis sąlygomis DS neturi teisės reikalauti, kad sutarties neatitinkanti prekė būtų pataisyta ar pakeista, ir ar *Porsche Inter Auto* neįgyvendino kurios nors iš minėtų teisių gynimo priemonių.

157. Be to, pagal Direktyvos 1999/44 2 straipsnio 3 dalį laikoma, kad neatitikimo nėra, jeigu sutarties sudarymo metu vartotojas žinojo arba pagrįstai negalėjo nežinoti apie neatitikimą arba jeigu neatitikimas atsirado iš vartotojo pateiktos medžiagos[83]. Atsižvelgdamas į šią formuluotę laikausi nuomonės, kad vartotojo informavimas apie neatitikimą yra objektyvus. Ši sąlyga tenkinama, pavyzdžiui, kai pardavėjas informuoja vartotoją apie neatitiktį pardavimo momentu ir kai vartotojas perka prekę žinodamas visas aplinkybes. Logiška, kad vėliau šis vartotojas nebegali remtis šios neatitikties buvimu.

158. Mano nuomone, Direktyvos 1999/44 2 straipsnio 3 dalis negali būti taikoma pagrindinėje byloje. Iš tikrųjų neginčijama, kad 3 transporto priemonės pardavimo momentu DS nežinojo apie tariamą neatitiktį ir negalėjo pagrįstai žinoti apie šį trūkumą. Taigi prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo klausimas yra grindžiamas tik hipotetiniu DS nusiteikimu įsigyti šį automobilį net ir žinant apie šį trūkumą. Tai subjektyvus elementas, kurio negalima įrodyti ir kuris laikui bėgant gali keistis, visų pirma dėl vartotojo turimos informacijos apie neatitikties rimtumą[84].

159. Direktyvoje 1999/44 nepateikta sąvokos „nedidelis neatitikimas“ apibrėžtis[85]. Be to, Teisingumo Teismas tiesiogiai nepriėmė sprendimo dėl šios sąvokos apimties[86]. Bendrai apibrėžti šią sąvoką sunku, nes neatitikimas priklauso nuo konkrečios situacijos ir turi būti nustatomas kiekvienu konkrečiu atveju, atsižvelgiant į šalių sudarytą sutartį. Bet kuriuo atveju laikausi nuomonės, kad neatitikimas, kuris kelia pavojų prekės saugumui ir tinkamam veikimui, nėra „nedidelis“, kaip tai suprantama pagal minėtos direktyvos 2 straipsnio 3 dalį[87]. Neatitikimas nėra „nedidelis“ ir tuo atveju, kai prekė neatitinka sutarties nuostatų. Pavyzdžiui, kai vartotojas

[82] 2019 m. gegužės 23 d. Sprendimas *Fülla* (C-52/18, EU:C:2019:447, 60 punktas).

[83] Pastaroji prielaida pagrindinėje byloje netaikytina.

[84] Todėl, be kita ko, negalima reikalauti, kad vartotojas numatytų prekės trūkumo teisinio kvalifikavimo, kurį galiausiai turi atlikti kompetentingas teismas, rezultatus (šiuo klausimu žr. 2013 m. spalio 3 d. Sprendimo *Duarte Hueros*, C-32/12, EU:C:2013:637, 40 punktą).

[85] Sąvoka „nedidelis neatitikimas“ vartojama ir 1996 m. birželio 18 d. Pasiūlyme dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos dėl vartojimo prekių pardavimo ir garantijų (COM(95) 520 *final*, p. 1). Šio pasiūlymo aiškinamajame memorandume nurodyta, kad „siekiant kompromiso ir tam, kad būtų galima perkelti skirtingoms nacionalinėms tradicijoms pritaikytą direktyvą, pripažįstama, kad nedidelių neatitikimų atvejais valstybės narės riboja vartotojo pasirinkimą“ (p. 14). Be to, Direktyva 1999/44 nuo 2022 m. sausio 1 d. panaikinta Direktyva 2019/771, kurioje „nedidelio“ neatitikimo sąvoka taip pat neapibrėžta.

[86] Pažymiu, kad byloje, kurioje priimtas 2013 m. spalio 3 d. Sprendimas *Duarte Hueros* (C-32/12, EU:C:2013:637, 17, 18 ir 20 punktai), vartotojas nusipirko automobilį su nuleidžiamu stogu ir lyjant vanduo pro stogą pratekėdavo į šios transporto priemonės vidų. Šiam vartotojui paprašius nutraukti pirkimo–pardavimo sutartį, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas nusprendė, kad šioje byloje nagrinėtas trūkumas yra „nereikšmingas“, kaip tai suprantama pagal Direktyvos 1999/44 3 straipsnio 6 dalį. Savo išvadoje byloje *Duarte Hueros* (C-32/12, EU:C:2013:128, 57 punktas) generalinė advokatė J. Kokott nurodė, kad panašiose bylose kiti Europos teismai, visų pirma aukščiausieji teismai, yra nusprendę, jog vandens skverbimosi negalima laikyti nedideliu trūkumu, ir šiuose sprendimuose visiškai nebuvo atsižvelgta į tai, kad, nepaisant vandens pratekėjimo, šiuo automobiliu buvo galima naudotis kaip transporto priemone.

[87] Šiuo klausimu žr. Durovic, M., „Consumer sales law in the European Union“, *Comparative Consumer Sales Law*, 2018, p. 1–182, ypač p. 41.

užsisako automobilį ir nurodo, kad jis turi būti raudonos spalvos, o jam pateikiamas mėlynos spalvos automobilis, neatitikimas negali būti laikomas „nedideliu“ ir tai gali lemti sutarties nutraukimą pagal tos pačios direktyvos 3 straipsnio 3 ir 5 dalis.

160. Kaip matyti iš Teisingumo Teismo jurisprudencijos, Direktyvos 1999/44 3 straipsniu siekiama užtikrinti tinkamą vartotojo ir pardavėjo interesų pusiausvyrą, suteikiant vartotojui, kaip silpnesniajai sutarties šaliai, visišką ir veiksmingą apsaugą tais atvejais, kai pardavėjas netinkamai vykdo sutartinius įsipareigojimus, kartu leidžiant atsižvelgti į pardavėjo nurodomus ekonominio pobūdžio argumentus [88]. Todėl sutarties, kuri yra didžiausia vartotojo turima teisių gynimo priemonė, nutraukimo galima prašyti tik tada, kai neatitikimas yra pakankamai didelis.

161. Vis dėlto, kaip nurodyta šios išvados 146 punkte, vidutinis, pakankamai informuotas ir protingai pastabus bei nuovokus vartotojas gali tikėtis, kad, net nesant konkrečių sutarties sąlygų, bus laikomasi teisės aktuose nustatytų transporto priemonių EB tipo patvirtinimo tikslais taikomų reikalavimų. Jeigu įrengiamas neteisėtas valdiklis, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 1 ir 2 dalis, atitikties liudijimas nėra tikslus [89]. Pagal Direktyvos 2007/46 26 straipsnio 1 dalį valstybės narės užregistruoja, leidžia parduoti ar pradėti eksploatuoti transporto priemones tik tada, kai yra galiojantis jų atitikties liudijimas, išduotas pagal šios direktyvos 18 straipsnį.

162. Taigi, kaip nurodyta atsakant į byloje C-145/20 pateiktą pirmąjį klausimą, transporto priemonė, be kita ko, nepasižymi tokia kokybe, kuri paprastai yra būdinga tokio paties pobūdžio prekėms ir kurios vartotojas gali pagrįstai tikėtis, kaip tai suprantama pagal Direktyvos 1999/44 2 straipsnio 2 dalies d punktą, kai šioje transporto priemonėje yra įrengtas neteisėtas valdiklis, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 1 ir 2 dalis.

163. Šiomis aplinkybėmis laikausi nuomonės, kad minėtos transporto priemonės neatitiktis sutarčiai dėl tokio įtaiso naudojimo negali būti laikoma „nedidele“, kaip tai suprantama pagal Direktyvos 1999/44 3 straipsnio 6 dalį.

164. Atsižvelgdamas į tai, kas išdėstyta, siūlau į trečiąjį klausimą byloje C-145/20 atsakyti, kad Direktyvos 1999/44 3 straipsnio 6 dalis turi būti aiškinama taip, kad neatitikimas, kurį sudaro pagal Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktą, siejamą su 5 straipsnio 2 dalimi, draudžiamo valdiklio įrengimas transporto priemonėje, negali būti laikomas nedideliu neatitikimu, kaip tai suprantama pagal šią nuostatą, net tuo atveju, kai vartotojas šią transporto priemonę būtų įsigijęs ir žinodamas, kad toks valdiklis yra ir kaip jis veikia.

[88] 2019 m. gegužės 23 d. Sprendimas *Fülla* (C-52/18, EU:C:2019:447, 41 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

[89] Taip pat žr. šios išvados 144 punktą.

V. Išvada

165. Atsižvelgdamas į tai, kas išdėstyta, siūlau Teisingumo Teismui taip atsakyti į *Landesgericht Klagenfurt* (Klagenfurto apygardos teismas, Austrija), *Landesgericht Eisenstadt* (Eizenštato apygardos teismas, Austrija) ir *Oberster Gerichtshof* (Aukščiausiasis Teismas, Austrija) pateiktus prejudicinius klausimus:

1. 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, iš dalies pakeisto 2008 m. liepos 18 d. Komisijos reglamentu (EB) Nr. 692/2008, 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 tiktai 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 aukščiui padidėjus 250 metrų virš 1 000 metrų virš jūros lygio recirkuliuojamų išmetamųjų dujų kiekis tolygiai sumažėja iki 0, todėl išmetamas azoto oksido (NOx) kiekis viršija minėtame reglamente nustatytas ribines vertes.

2. Iš dalies pakeisto Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies a punktas turi būti aiškinamas taip, kad valdiklis, kuriuo visapusiška išmetamųjų dujų recirkuliacija užtikrinama tiktai esant 15–33 °C lauko temperatūrai ir mažesniame nei 1 000 metrų virš jūros lygio aukštyje, neturi būti laikomas šioje nuostatoje numatyto draudimo naudoti tokius įtaisus išimtimi, susijusia su variklio apsauga nuo pažeidimo ar avarijos ir saugiu transporto priemonės veikimu, jeigu naudojant šį įtaisą pirmiausia siekiama tausoti tokias dalis kaip IDR vožtuvas, IDR aušintuvas ir dyzelino kietųjų dalelių filtras.

3. Iš dalies pakeisto Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 1 ir 2 dalys turi būti aiškinamos taip, kad valdiklio teisėtumas nepriklauso nuo to, ar šis įtaisas transporto priemonėje buvo nuo pat jos pagaminimo, ar buvo įrengtas tik vėliau ją taisant, kaip tai suprantama pagal 1999 m. gegužės 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 1999/44/EB dėl vartojimo ir susijusių garantijų tam tikrų aspektų 3 straipsnio 2 dalį.

4. Direktyvos 1999/44 2 straipsnio 2 dalies d punktas turi būti aiškinamas taip, kad motorinė transporto priemonė, patenkanti į iš dalies pakeisto Reglamento Nr. 715/2007 taikymo sritį, nepasižymi tokia kokybe, kuri paprastai yra būdinga tokio paties pobūdžio prekėms ir kurios vartotojas gali pagrįstai tikėtis, jeigu transporto priemonėje sumontuotas draudžiamas valdiklis, kaip tai suprantama pagal šio reglamento 3 straipsnio 10 punktą, siejamą su to paties reglamento 5 straipsnio 2 dalimi, net jei šiai transporto priemonei taikomas galiojantis EB tipo patvirtinimas.

5. Direktyvos 1999/44 3 straipsnio 6 dalis turi būti aiškinama taip, kad neatitikimas, kurį sudaro pagal iš dalies pakeisto Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktą, siejamą su 5 straipsnio 1 ir 2 dalimis, draudžiamo valdiklio sumontavimas transporto priemonėje, negali būti laikomas „nedideliu“ net tuo atveju, kai vartotojas šią transporto priemonę būtų įsigijęs net ir žinodamas, kad toks valdiklis yra ir kaip jis veikia.