

# Anonimizuota versija

Vertimas

C-134/20 – 1

Byla C-134/20

## Prašymas priimti prejudicinį sprendimą

### Gavimo data:

2020 m. kovo 11 d.

### Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas:

*Landesgericht Eisenstadt* (Austrija)

### Nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą priėmimo data:

2020 m. sausio 29 d.

### Ieškovas:

JR

### Atsakovė:

*Volkswagen AG*

---

<...>

**AUSTRIJOS RESPUBLIKA**

LANDESGERICHT EISENSTADT (Eizenštato apygardos teismas)

<...>

## NUTARTIS

### BYLOJE:

Ieškovas

<...>

JR

<...> Viena

**Atsakovė**

<...> Wolfsburgas

**Dėl:**

22 238,64 EUR <...>

1. Europos Sąjungos Teisingumo Teismui pateikiami šie prejudiciniai klausimai:

- a) *Ar 2007 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 715/2007 dėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamųjų teršalų kiekį iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (Euro 5 ir Euro 6) ir dėl transporto priemonių remonto ir priežiūros informacijos prieigos 5 straipsnio 1 dalis turi būti aiškinama taip, kad transporto priemonės įranga, kaip ji suprantama pagal Reglamento Nr. 715/2007 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 aukščiau padidėjus 250 metrų virš (orig. p. 2) 1 000 metrų virš jūros lygio linijiniu būdu sumažėja iki 0, taigi, išmetamas NOx kiekis viršija Reglamente Nr. 715/2007 nustatytas ribines vertes?*
- b) *Ar atsakant į a klausimą turi įtakos tai, ar a klausime nurodyta transporto priemonės įranga yra būtina siekiant apsaugoti variklį nuo sugadinimo?*
- c) *Ar atsakant į b klausimą turi įtakos tai, ar variklio dalis, kurią reikėtų saugoti nuo sugadinimo, yra išmetamųjų dujų recirkuliacijos vožtuvas?*
- d) *Ar atsakant į a klausimą svarbu tai, ar a klausime nurodyta transporto priemonės įranga sumontuota dar vykstant transporto priemonės gamybai, ar a klausime nurodytas išmetamųjų dujų recirkuliacijos vožtuvo valdymas turi būti įdiegtas į transporto priemonę kaip pataisymas, kaip jis suprantamas pagal 1999 m. gegužės 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 1999/44/EB dėl vartojimo prekių pardavimo ir susijusių garantijų tam tikrų aspektų 3 straipsnio 2 dalį?*

2. Bylos nagrinėjimas sustabdomas, kol bus gautas Europos Sąjungos Teisingumo Teismo sprendimas <...>.

## MOTYVAI

### I. Faktinės aplinkybės

2013 m. **ieškovas** už 27 600,00 EUR įsigijo *VW Touran Comfortline BMT TDI* modelio transporto priemonę (toliau – transporto priemonė, dėl kurios vyksta ginčas). Transporto priemonėje, dėl kurios vyksta ginčas, <...> sumontuotas EA189 tipo 77 kW galios 1,61 dyzelinis variklis.

**Atsakovė** yra VW grupės patronuojančioji bendrovė, jos įmonės buveinė yra Vokietijoje, nuo 2015 m. rudens ji minima visuomenėje vykstančioje diskusijoje dyzelineių automobilių išmetamų dujų skandalo tema.

Konkretūs transporto priemonės, dėl kurios vyksta ginčas, <...> (reikšmingi) duomenys yra šie: **(orig. p. 3)**

Markė:	<i>Volkswagen VW</i>
<...>	<...>
Variklis:	dyzelinis
<...>	<...>
Išmetamų teršalų lygis:	EURO 5
Išmetami teršalai pagal:	566/2011F
CO:	0,1354
NOx:	0,1362
(T) HC+NOx:	0,1666
<...>	<...>
Bendros degalų sąnaudos:	4,5 l/100 km (CO <sub>2</sub> 119 g/km)

Transporto priemonė, dėl kurios vyksta ginčas, turi variklyje (transporto priemonėje) sumontuotą išmetamųjų teršalų kontrolės įtaisą, t. y. – išmetamųjų dujų recirkuliacijos vožtuvą (toliau – IDR vožtuvą). Transporto priemonėje, dėl kurios vyksta ginčas, išmetamieji teršalai papildomai apdorojami kietųjų dalelių filtrais, tačiau NOx filtrų nėra <...>. IDR vožtuvas grąžina (labai supaprastintai aiškinant) išmetamas dujas iš variklio išėjimo angos atgal į variklio įsiurbimo kolektorių tam, kad jame jomis pakeistų dalį šviežio oro. Tokiu būdu vykstant degimui sumažinama aukščiausia temperatūra, o degimo procesas sulėtėja; dėl to sumažėja NOx emisijos. NOx emisijoms įtakos turi ir įpurškimo momentas, įpurškimo trukmė bei variklio konstrukcija. Vis dėlto be IDR vožtuvo arba jį išjungus transporto priemonė, dėl kurios vyksta ginčas, neatitiktų Reglamente Nr. 715/2007 nustatytos NOx ribinės vertės. IDR vožtuvas yra variklio dalis.

Transporto priemonės, dėl kurios vyksta ginčas, gamintojas šią transporto priemonę ir visas kitas šios serijos transporto priemones su varikliu EA189 įrengė programinėje įrangoje numatydamas **režimą 0 (važiavimo sąlygomis)** ir **režimą 1 (NEDC)**. <...>

Kai transporto priemonė, dėl kurios vyksta ginčas, pradeda eksploatuoti, ji nuolat veikia režimu 1 (**orig. p. 4**) (NEDC). Programinei įrangai nustačius, kad vyksta bandymas, t. y. kad transporto priemonė, dėl kurios vyksta ginčas, eksploatuojama NEDC režimu, ji lieka veikti režimu 1 (NEDC). Programinei įrangai nustačius, kad transporto priemonės, dėl kurios vyksta ginčas, veikimas neatitinka NEDC paklaidos ribų (+/- 2 km/h arba +/- 1 s greičio profilio nuokrypis), transporto priemonės režimas pasikeičia į režimą 0 (važiavimo sąlygomis). Šis procesas apibūdinamas sąvokomis „**perjungimo logika**“, „laiptinė funkcija“ arba „manipuliavimo programinė įranga“. Veikiant režimui 0 (važiavimo sąlygomis), išmetamųjų dujų atgalinio srauto lygis (toliau – **IDR lygis**), taigi, recirkuliuojamų išmetamųjų dujų kiekis, sumažinamas; dėl to pasikeičia įpurškimo momentas ir įpurškimo trukmė. Režimu 0 (važiavimo sąlygomis) NEDC veikianti transporto priemonė, dėl kurios vyksta ginčas, neatitinka Reglamente Nr. 715/2007 nustatytų NOx ribinių verčių. Kadangi realiomis sąlygomis transporto priemonė, dėl kurios vyksta ginčas, veikia kone išimtinai režimu 0 (važiavimo sąlygomis), tuomet ji taip pat neatitinka Reglamente Nr. 715/2007 nustatytų NOx ribinių verčių.

Perjungimo logika tapo visuotinai žinoma paviešinus 2015 m. rugsėjo 18 d. *United States Environmental Protection Agency* (Jungtinių Amerikos Valstijų aplinkos apsaugos agentūra, toliau – **EPA**) raštą, kuriame perjungimo logika JAV rinkai gamintojos pagamintose transporto priemonėse buvo aprašyta ir pripažinta įstatymų pažeidimu. Negalima nustatyti, ar ir, jeigu taip, kuo transporto priemonės, dėl kurios vyksta ginčas, varikliai ir variklio valdymo programinė įranga skiriasi nuo gamintojos JAV rinkai pagamintų transporto priemonių variklių konstrukcijos ir valdymo programinės įrangos. <...>

Transporto priemonė, dėl kurios vyksta ginčas, techniniu požiūriu yra saugi ir tinkama eksploatuoti ir (šiais aspektais) gali be jokių apribojimų dalyvauti eisme.

Ieškovui buvo svarbu įsigyti mažai degalų naudojančią dyzelinu varomą transporto priemonę. <...> Jeigu ieškovas būtų žinojęs, kad transporto priemonė, dėl kurios vyksta ginčas, dėl joje sumontuotos manipuliavimo programinės įrangos neatitinka įstatyme nustatytų reikalavimų, jis nebūtų jos pirkęs.

<...>

2015 m. spalio 8 d. generalinio VW transporto priemonių importuotojo Austrijoje, (**orig. p. 5**) *Intercar Austria GmbH*, raštais ieškovas buvo informuotas, kad transporto priemonei, dėl kurios kilo ginčas, turi būti atlikti papildomi darbai ir kad gamintoja padengs visas tam būtinas transporto priemonės remonto išlaidas. Iš šių raštų bendro konteksto galima padaryti išvadą, kad tipo patvirtinime nurodyti NOx rodikliai skiriasi nuo faktinių. Be to, ieškovo buvo paprašyta leisti įdiegti **naujinį**, kuris pašalins perjungimo logiką. Naujinį sukūrė ir į transporto priemonę, dėl kurios kilo ginčas, įdiegė atsakovė.

Vėliausiai po naujinio IDR vožtuvas, taigi, sudedamoji dalis, kuri gali turėti įtakos teršalų išmetimui, buvo sukonstruotas taip, kad IDR lygis 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 aukščiau padidėjus 250 metrų virš 1 000 metrų virš jūros lygio linijiniu būdu <...> sumažėja iki 0 (šis procesas toliau trumpai vadinamas **terminiu intervalu** (vok. k. „Thermofenster“)). IDR lygiui sumažėjus iki 0, NOx emisijos viršija Reglamente Nr. 715/2007 nustatytas ribines vertes. Naujinys apima ir kitus pakeitimus, kurie, palyginti su iki jo buvusia padėtimi, lemia išmetamų teršalų kiekio pokyčius. Neturint informacijos apie šį naujinį, šių pakeitimų, išskyrus terminių intervalų sistemą, negalima nustatyti.

Negalima konstatuoti, kad terminis intervalas būtinas varikliui nuo pažeidimų apsaugoti. Negalima konstatuoti, kad naujinys daro neigiamą poveikį degalų sąnaudoms, suodžių išsiskyrimui, eksploatacinėms savybėms ir bendrai ridai. Negalima konstatuoti, kad įdiegiant naujinį, išskyrus tai, kad numatytas terminis intervalas, (gali būti) nesilaikoma Reglamento Nr. 715/2007 reikalavimų taršos kontrolės įtaisų patvarumui pagal 4 straipsnio 2 dalį. Austrijoje didžiąją metų laiko dalį temperatūra neviršija 15° C. Negalima konstatuoti, kad įdiegus naujinį transporto priemonės, dėl kurios vyksta ginčas, rinkos vertė būtų sumažėjusi.

Vokietijos *Kraftfahrt-Bundesamt* (Federalinė motorinių transporto priemonių tarnyba, toliau – **KBA**) <...> leido atlikti techninį modernizavimą (konkrečiai – diegti naujinį) <...> ir (toku būdu) neatsaukė tipo patvirtinimo, (iš dalies teisiniu požiūriu) nustačiusi, kad (i) nėra draudžiamo valdiklio, (ii) esami valdikliai laikomi leidžiamais, (iii) išmetamųjų teršalų ribinių verčių ir kitų reikalavimų laikomasi, (iv) gamintojos iš pradžių nurodytus degalų sąnaudų rodiklius ir CO<sub>2</sub> emisijas patvirtino techninė tarnyba (**orig. p. 6**) ir (v) ligšiolinė variklio galia, didžiausias sukimo momentas ir ligšioliniai triukšmo lygiai liko nepakitę. KBA nieko nežino apie gamintojos naujiniiui įdiegti naudotą programinę įrangą, nes nereikalavo jos pateikti. Negalima nustatyti, kokią (kitą) informaciją KBA turėjo suteikdama leidimą įdiegti naujinį ir prieinama prie pirmiau minėtų išvadų.

## **II. Įrodymų vertinimas ir reikšmė:**

Kiek papildomų įrodymų dar turi būti surinkta, taip pat priklauso nuo su Europos teise susijusių teisinių klausimų, į kuriuos reikalingi atsakymai. Šių klausimų ir jų reikšmės nacionaliniame procese atžvilgiu faktinės aplinkybės, teismo požiūriu, yra aiškios.

<...> (Išsamesnė informacija apie surinktus įrodymus)

## **III. Teisinis pagrindas pagal Sąjungos teisę:**

2007 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (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 (toliau – Reglamentas Nr. 715/2007), be kita ko, nustatyta:

**15 konstatuojamoji dalis: (orig. p. 7)**

*Komisija turėtų reguliariai svarstyti poreikį peržiūrėti Naująjį Europos važiavimo ciklą, taikomą kaip bandymų procedūra, kuria grindžiamos EB tipo patvirtinimo pagal išmetamas medžiagas taisyklės. Bandymo ciklus gali prireikti atnaujinti ar pakeisti atsižvelgiant į transporto priemonių specifikacijų ir vairuotojo veiksmų pokyčius. Persvarstymų gali prireikti norint užtikrinti, kad realiai išmetamųjų teršalų kiekis atitinka išmatuotąjį atliekant tipo patvirtinimą. Taip pat reikėtų išnagrinėti nešiojamųjų išmetamųjų teršalų matavimo sistemų naudojimą ir „neviršijimo“ reglamentinės sąvokos [reglamentavimo koncepcijos] įvedimą.*

**5 straipsnis:**

*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.*

Transporto priemonei, dėl kurios vyksta ginčas, taikomos Reglamento Nr. 715/2007 I priedo 1 lentelėje (Euro 5) numatytos išmetamųjų teršalų ribos.

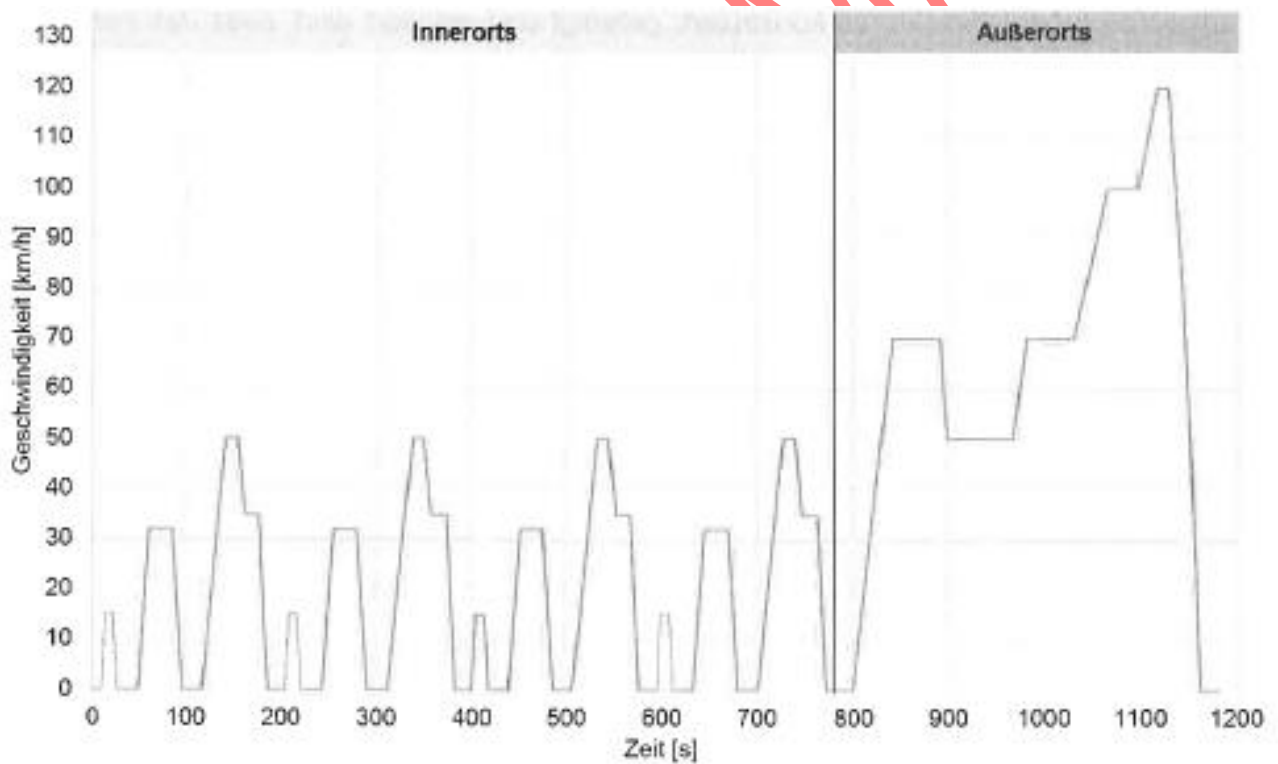
Šios ribos transporto priemonės, dėl kurios vyksta ginčas, atveju nustatomos registracijos metu atliekant vadinamąjį I tipo bandymą pagal 2008 m. liepos 18 d. Komisijos reglamento (EB) Nr. 692/2008, įgyvendinančio ir iš dalies keičiančio Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 715/2007 dėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamųjų teršalų kiekį iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (Euro 5 ir Euro 6) ir dėl transporto priemonių remonto ir priežiūros informacijos prieigos (toliau – Reglamentas Nr. 692/2008), III priedą.

Reglamento Nr. 692/2008 III priedo 3.1 punkte dėl techninių reikalavimų daroma nuoroda į JT/EEK taisyklės Nr. 83 4 priedą. Šiame 4 priede (**orig. p. 8**) aprašoma I tipo bandymo metodika, apibrėžta JT/EEK taisyklės Nr. 83 5.3.1 punkte;

4 priedo 1 priedėlyje reglamentuojamas važiavimo ciklas, taikomas atliekant šį bandymą.

Šioje nutartyje ir bendrai šis važiavimo ciklas vadinamas „naujuoju Europos važiavimo ciklu“ (*New European Driving Cycle* – NEDC). Pagal JT/EEK taisyklės Nr. 83 5.3.1 punktą transporto priemonės bandymas atliekamas ant važiuklės dinamometro [traukos stendo] ir trunka 19 minučių ir 40 sekundžių (= 1180 sekundžių). Atliekamas NEDC, kurį sudaro pirmoji dalis „miesto ciklas“ arba „miesto sąlygomis“ (vok. *innerorts*) (JT/EEK taisyklės Nr. 83 5.3.1.2.2 punktas) ir antroji dalis, užmiesčio ciklas arba „užmiesčio sąlygomis“ (vok. *außerorts*) (JT/EEK taisyklės Nr. 83 5.3.1.2.3 punktas). Abi šios NEDC dalys grafiškai atrodo taip:

Naujasis Europos važiavimo ciklas (NEDC)



Reglamento Nr. 692/2008 3 straipsnio 9 punkte nustatyta:

*VIII priede nustatyti 6 tipo bandymai, kurių metu matuojamas išmetamųjų teršalų kiekis esant žemai temperatūrai, netaikomi dyzelinu varomoms transporto priemonėms.*

Tačiau, pateikdami paraiškas patvirtinti tipą, gamintojai patvirtinimo institucijai turi pateikti informaciją, įrodančią, kad NO<sub>x</sub> papildomo apdorojimo įtaisas (**orig. p. 9**) 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 sistemos veikimo strategiją, įskaitant informaciją apie šios sistemos veikimą esant žemai temperatūrai.

Į šią informaciją taip pat įtraukiamas bet koks galimo poveikio išmetamųjų teršalų kiekiui aprašymas.

Patvirtinimo institucija nesuteikia tipo patvirtinimo, jei pateiktos informacijos nepakanka įrodyti, kad papildomo apdorojimo įtaisas per nustatytą laiką iš tikrųjų įkaista iki veiksmingam veikimui užtikrinti pakankamos temperatūros.

Komisijai paprašius, patvirtinimo institucija pateikia informaciją apie NOx papildomo apdorojimo įtaisų ir IDR sistemos veikimo charakteristikas esant žemai temperatūrai.

#### **IV. Nacionalinė teisinė padėtis / prejudicinis pobūdis**

##### **1. Dėl sutarties užginčijimo dėl suklydimo:**

*Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch* (Bendrasis civilinis kodeksas, toliau – ABGB) 871 straipsnyje nustatyta, kad „*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 pareiškta keitinimas, prievolės šiai šaliai neatsiranda, jeigu suklydimą lėmė kitos šalies veiksmai arba jeigu pastaroji akivaizdžiai turėjo suklydimą pastebėti iš aplinkybių arba suklydimas dar laiku išaiškėjo*“.

Taigi šioje normoje nustatytos kelios sąlygos; jeigu jos įvykdytos ir ieškinyje reiškiami atitinkami reikalavimai, teismas sprendimu dėl teisinių santykių pakeitimo privalo panaikinti sutartį *ex tunc*. Dėl konkrečių prejudiciniam sprendimui reikšmingų sąlygų konstatuotina:

##### **1.1 Suklydimo buvimas:**

Iš faktinių aplinkybių matyti, kad ieškovas manė įsigyjantis įstatymų (Sąjungos teisės aktų) reikalavimus atitinkančią transporto priemonę. Iš faktinių aplinkybių taip pat matyti, kad ieškovo įsigytoje transporto priemonėje, dėl kurios vyksta ginčas, buvo sumontuota perjungimo logika. Ši perjungimo logika prieštarauja Reglamento Nr. 715/2007 reikalavimams, visų pirma jo 5 straipsniui. Tai matyti iš to, kad IDR vožtuvas ir (**orig. p. 10**) įpurškimo sistema yra sudedamosios dalys, kurios gali turėti įtakos išmetamų teršalų kiekiui ir kurios sukonstruotos taip, kad Reglamento Nr. 715/2007 ir jo įgyvendinimo priemonių reikalavimus atitiktų išimtinai Reglamento Nr. 692/2008 III priede numatyto I tipo bandymo metu.



Transporto priemonę naudojant įprastai, šios sudedamosios dalys reguliuojamos taip, kad nebeatitinka Reglamento Nr. 715/2007 ir jo įgyvendinimo priemonių reikalavimų.

Tai nėra ir leidžiamas valdiklis, kaip jis suprantamas pagal Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalį, nes – kaip pati atsakovė, ko gero, teisingai argumentuoja – tai nėra toks įtaisas <...>. Veikiau programavimą reikėtų traktuoti taip, kad transporto priemonė, dėl kurios vyksta ginčas, *a priori* įrengta taip, kad realiomis važiavimo sąlygomis neatitinka Reglamento Nr. 715/2007 (ypač 5 straipsnio 1 dalies) reikalavimų, ir todėl (išimties tvarka) atjungti sudedamųjų dalių, kurios gali turėti įtakos teršalų išmetimui, taigi, atjungti šiuos reikalavimus atitinkančio režimo, apskritai nebegalima. Veikiau transporto priemonė, dėl kurios vyksta ginčas, tik išimties tvarka būna tokios būklės (režimas 1 (NEDC)), kuri atitinka reikalavimus.

Todėl transporto priemonė, dėl kurios vyksta ginčas, neatitinka įstatymų (Sąjungos teisės aktų) reikalavimų. Ieškovas dėl šios aplinkybės darė klaidingas prielaidas, todėl ši sąlyga įvykdyta.

#### 1.2 Suklydimas reikšmingumas:

<...> Remtis suklydimu ABGB leidžia <...> tik gana siaurai apibrėžtais atvejais <...>. Toks suklydimas, dėl kurio sutartis gali būti panaikinta, bendrai vadinamas „reikšmingu“.

<...> Nagrinėjamoje byloje ieškovas, sudarydamas sutartį, tikėjosi, kad transporto priemonė, dėl kurios vyksta ginčas, atitinka įstatymų (Sąjungos teisės aktų) reikalavimus. Kaip konstatuota pirmiau, ginčo transporto priemonė šių lūkesčių neatitinka. Konkrečiai kyla klausimas, ar tai pagal sandorio pobūdį yra savybė, laikoma numanomai suderėta. <...> (**orig. p. 11**) <...> (Tikrinimas, ar suklydimas reikšmingas). Suklydimas <...> yra reikšmingas.

#### 1.3 Suklydimas esmingumas:

Suklydimas yra esminis, kai darantis pareiškimą asmuo, jei nebūtų suklydęs, nebūtų sandorio sudaręs; suklydimas nėra esminis, kai darantis pareiškimą asmuo, jei nebūtų suklydęs, sandorį būtų sudaręs kitaip <...>.

Iš faktinių aplinkybių matyti, kad ieškovas, jeigu būtų žinojęs, kad transporto priemonė, dėl kurios vyksta ginčas, dėl joje sumontuotos manipuliavimo programinės įrangos neatitinka įstatyme nustatytų reikalavimų, nebūtų jos pirkęs.

Taigi remiantis pirmiau nurodyta teisine situacija konstatuotina, kad suklydimas yra esminis pirmiau minėta prasme; su sutarties sudarymu jis susijęs priežastiniu ryšiu. Todėl sutartis, jeigu įvykdytos ir kitos sąlygos, turi būti panaikinta.

#### 1.4 Ginčijimas:

Nepaisant to, kad 1.1–1.3 punktuose nurodytos sąlygos yra įvykdytos, sandorį ieškovas gali ginčyti tik tuo atveju, jei įvykdyta viena iš toliau minimų sąlygų: (i) suklydimą lėmė kitos šalies veiksmai, (ii) kita šalis suklydimą akivaizdžiai turėjo pastebėti, (iii) suklydusysis nebuvo laiku informuotas arba (iv) suklydo kartu abi sutarties šalys <...>. (Tikrinimas, ar sutartį galima ginčyti remiantis suklydimu) Atlikus teisinį vertinimą, darytina išvada, kad ieškovas gali sutartį ginčyti.

#### 1.5 Pagrindo ieškiniui išnykimas:

Austrijos teisėje laikomasi nuomonės, kad suklydusiojo verslo partneris gali išvengti suklydimo pasekmių grąžindamas suklydusį į tokią padėtį, kurioje jis būtų, jeigu jo klaidingos prielaidos būtų buvusios teisingos, t. y. palikdamas sandorį galioti tokį, kokį jį siekė sudaryti suklydusysis. Tokiu atveju pareiškimą padaręs asmuo nebeturi pagrindo reikšti ieškinį. (**orig. p. 12**)

<...> Atsakovė pažymi, kad įdiegus naujinį ieškovas neteko pagrindo reikšti ieškinį, kaip tai suprantama pagal pirmiau nurodytą teisinę situaciją, ir todėl sutarties panaikinti nereikia.

Ieškovas teigia, kad įdiegus naujinį pagrindas reikšti ieškinį neišnyko, šį požiūrį motyvuodamas pirmiausia tuo, kad ir perjungimo logika pagal teisės aktus yra draudžiama priemonė.

Todėl prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiantis teismas, prieš priimdamas sprendimą, turi išsiaiškinti, ar būklė po naujinio yra techninis sprendimas, kuris atitinka Sąjungos teisės aktų, visų pirma reglamentų Nr. 715/2007 ir Nr. 692/2008, reikalavimus. Tik tokiu atveju ieškovas nebeturi pagrindo reikšti ieškinių, panaikinti sutarties ar sumažinti kainos nereikia, taigi, ieškinyms turi būti atmestas. <...>

Todėl suformuluotas klausimas nagrinėjamai bylai turi prejudicinę reikšmę.

#### **V. Dėl prejudicinio klausimo motyvų:**

Prejudiciniai klausimai buvo pateikti, nes nėra (nusistovėjusios) Teisingumo Teismo jurisprudencijos dėl Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 1 dalies aiškinimo tokiomis aplinkybėmis, kokios susiklosčiusios nagrinėjamoje byloje. <...>

Ši tema Austrijos teismams labai svarbi. <...> Iš bylų taip pat žinoma, kad ir kitų valstybių narių teismai susiduria (**orig. p. 13**) su šia tema, todėl šie klausimai, ko gero, yra svarbūs visoje ES.

<...>

**Landesgericht Eisenstadt,**

<...>

**Eizenštatas, 2020 m. sausio 29 d.**

<...>

DARBINIS VERTINMAS