

Byla C-145/20

Prašymas priimti prejudicinį sprendimą

Gavimo data:

2020 m. kovo 24 d.

Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas:

Oberster Gerichtshof (Austrija)

Nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą priėmimo data:

2020 m. kovo 17 d.

Ieškovas:

DS

Atsakovės:

Porsche Inter Auto GmbH & Co KG

Volkswagen AG

<...>

Oberster Gerichtshof (Aukščiausiasis Teismas) <...>, byloje, kurioje ginčas vyksta tarp ieškovo DS <...> ir atsakovių 1) *Porsche Interauto GmbH & Co KG*, *AVEG Linz-Leonding* filialas, 4060 Lincas-Leondingas, <...> ir 2) *Volkswagen AG*, 38440 Wolfsburgas, <...> Vokietija, <...> dėl 25 989,58 EUR <...>, uždaramame posėdyje išnagrinėjęs ieškovo kasacinį skundą, pareikštą dėl 2019 m. balandžio 4 d. *Oberlandesgericht Linz* (Linco aukštesnysis apygardos teismas) apeliacine tvarka priimto sprendimo, <...> kuriuo buvo paliktas galioti 2018 m. gruodžio 12 d. *Landesgericht Linz* (Linco apygardos teismas) sprendimas <...>, priėmė šią

nutartį:

(orig. p. 2)

Pagal SESV 267 straipsnį pateikti Europos Sąjungos Teisingumo Teismui tokius klausimus prejudiciniam sprendimui priimti:

1. Ar 1999 m. gegužės 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 1999/44/EB dėl vartojimo prekių pardavimo ir susijusių garantijų tam tikrų aspektų (OL L 171, 1999 7 7, p. 12; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 15 sk., 4 t., p. 223) 2 straipsnio 2 dalies d punktas turi būti aiškinamas taip, kad variklinė transporto priemonė, patenkanti į 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 (OL L 171, 2007 6 29, p. 1) 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 Reglamento (EB) Nr. 715/2007 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 išimtis reglamentuojanti nuostata negali būti *a priori* taikoma (**orig. p. 3**) 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/EB 3 straipsnio 6 dalis turi būti aiškinama taip, kad neatitikimas, kurį 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 įsigijo žinodamas, kad toks valdiklis yra ir kaip jis veikia?

Motyvai:

A. Faktinės aplinkybės

Antroji atsakovė gamina transporto priemones; pirmoji atsakovė yra nepriklausoma antrosios atsakovės transporto priemonių platintoja. Ieškovas, kuris yra vartotojas, 2013 m. gruodžio 21 d. iš pirmosios atsakovės nusipirko antrosios atsakovės pagamintą lengvąjį automobilį. Transporto priemonė neabejotinai patenka į Reglamento (EB) Nr. 715/2007 taikymo sritį. Joje sumontuotas EU5 išmetamųjų dujų klasės EA 189 tipo dyzelinis variklis. Šio variklio valdymo programinė įranga išmetamųjų dujų recirkuliaciją įjungdavo dviem režimais („perjungimo logika“). Pirmuoju režimu, kuris būdavo įjungiamas tik laboratorijos sąlygomis, tikrinant išmetamąsias dujas, išmetamųjų dujų būdavo recirkuliuojama daugiau nei veikiant antrajam režimui, kuris įsijungdavo įprastomis važiavimo

sąlygomis. Nagrinėjama transporto priemonės tipui kompetentinga Vokietijos *Kraftfahrt-Bundesamt* (Federalinė motorinių transporto priemonių tarnyba, toliau – KBA) išdavė EB tipo patvirtinimą. „Perjungimo logika“ (**orig. p. 4**) tipo patvirtinimo institucijai atskleista nebuvo. Jeigu KBA būtų žinojusi apie „perjungimo logiką“, EB tipo patvirtinimas nebūtų buvęs išduotas.

Ieškovas transporto priemonę būtų nusipirkęs ir tuo atveju, jeigu būtų žinojęs apie „klastojimo programinę įrangą“.

2015 m. spalio 15 d. KBA antrajai atsakovei pagal (Vokietijos) *EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung* (Nutarimas dėl EB tipo patvirtinimo, toliau – EG-FGV) 25 straipsnio 2 dalį skyrė „*A posteriori*“ įsakymą dėl papildomos nuostatos dėl EB tipo patvirtinimo“, kuriuo (be kita ko), nurodė pašalinti draudžiamus valdiklius tam, kad EA189 EU5 tipo agregatai, kuriems buvo išduotas leidimas, atitiktų teisės aktus. 2016 m. gruodžio 20 d. raštu KBA antrajai atsakovei pranešė patvirtinanti, kad pristatytas aplikacijos duomenų pakeitimas yra tinkama priemonė užtikrinti transporto priemonių atitiktį teisės aktams. Šioje byloje nagrinėjamo transporto priemonės tipo EB tipo patvirtinimas nebuvo atšauktas ar atimtas.

2017 m. vasario 15 d. ieškovas leido transporto priemonėje įdiegti šiame pranešime minimą „programinės įrangos naujinį“. Po šio naujinio „perjungimo logiką“ pakeitė programavimas, pagal kurį mažesnės taršos režimas įsijungia ne tik laboratorijos sąlygomis, bet ir važiavimo sąlygomis, tiesa, visiškai veikdamas tik tada, kai lauko temperatūra yra 15–33° C (vok. k. vadinamasis „Thermofenster“ – temperatūrų diapazonas).

B. Šalių argumentai

Pirmajai atsakovei ieškovas reiškia reikalavimus, susijusius su žalos atlyginimu, garantija ir sutarties užginčijimu dėl (**orig. p. 5**) valios trūkumo, o antrajai atsakovei – reikalavimus, susijusius su žalos atlyginimu. Jis reikalauja grąžinti sumokėtą pirkimo kainą, savo ruožtu žadėdamas grąžinti transporto priemonę, alternatyviai – sumažinti kainą, alternatyviai – pripažinti atsakovių atsakomybę už žalą, sukeltą sumontuoto draudžiamo valdiklio. Jis teigia, kad transporto priemonė yra su trūkumu, nes „perjungimo logika“ yra draudžiamas valdiklis, kaip jis suprantamas pagal Reglamento (EB) Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalį. Jo manymu, programinės įrangos naujinys trūkumo nepašalina. Dėl programinės įrangos naujinio ateityje gresia vertės praradimas ir tolesnė žala.

Atsakovės laikėsi nuomonės, kad nei „perjungimo logika“, nei temperatūrų diapazonas (vok. k. „Thermofenster“) nelaikytini Reglamento (EB) Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punkte apibrėžtais valdikliais ir todėl nėra draudžiami. Per procesą *Oberster Gerichtshof* jos pripažįsta, kad temperatūrų diapazonas yra valdiklis. Vis dėlto jos teigia, kad tai yra pagal Reglamento (EB) Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalį leidžiamas valdiklis, jį taip įvertino ir KBA.

C. Ligšiolinis procesas

Pirmosios instancijos teismas atmetė ieškinį.

Apeliacinis teismas ieškovo apeliacinio skundo nepatenkino. Jis nemanė, kad transporto priemonė yra su trūkumu, nes įdiegus naujinį išnyko grėsmė, kad kompetentinga institucija iš ieškovo atims leidimą transporto priemonę eksploatuoti. Net jei iš pradžių trūkumas ir buvo, įdiegus programinės įrangos naujinį jis buvo pašalintas. Technologija, kurią naudojant išmetamųjų dujų recirkuliacija, lauko temperatūrai esant žemiau 15 ir aukščiau 33° C, sumažinama, pagal **(orig. p. 6)** Reglamento (EB) Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalį yra leidžiama, nes ji būtina dėl variklio apsaugos nuo pažeidimo.

Oberster Gerichtshof turi priimti sprendimą dėl ieškovo kasacinio skundo, kuriame ieškovas reikalauja patenkinti jo ieškinį.

D. Reikšmingos teisės normos

Reglamento (EB) Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punkte „valdiklio“ sąvoka, vartojama šiame reglamente ir jo įgyvendinimo priemonėse, apibrėžiama taip:

„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 kokią kitą parametrą, kad galėtų įjungti kiekvieną išmetamųjų teršalų kontrolės sistemos sudedamąją dalį, kuri, esant įprastoms ir pagrįstai numatytinoms transporto priemonės veikimo ir eksploatavimo sąlygoms, mažina išmetamųjų teršalų kontrolės sistemos veiksmingumą, arba tolygiai keisti jos veikimo parametrus, sulėtinti tos dalies veikimą ar ją išjungti“.

Reglamento (EB) Nr. 715/2007 5 straipsnio 1 ir 2 dalyse, be kita ko, nustatyta:

„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 valdikius naudoti draudžiama. Draudimas netaikomas tokiais atvejais:

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

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) **(orig. p. 7)** ir dėl transporto priemonių remonto ir priežiūros informacijos prieigos (OL L 199, 2008 7 28, p. 1) 3 straipsnio 9 punkto trečioje pastraipoje nustatyta:

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

Direktyvos 1999/44/EB 2 straipsnio 1 dalyje nustatyta:

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

Direktyvos 1999/44/EB 2 straipsnio 2 dalyje, be kita ko, nustatyta:

„Vartojimo prekės laikomos atitinkančiomis sutartį, jeigu jos: <...>

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.“

Direktyvos 1999/44/EB 3 straipsnio 6 dalyje nustatyta:

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

Austrijos *Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch* (Bendrasis civilinis kodeksas, toliau – ABGB) 922 straipsnio 1 dalyje nustatyta:

„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.“ (orig. p. 8)

ABGB 932 straipsnio 1 dalyje nustatyta:

„Dėl trūkumo perėmėjas gali reikalauti daiktą pataisyti (pašalinti jo trūkumus arba papildyti tai, ko trūksta), daiktą pakeisti, atitinkamai sumažinti pirkimo kainą arba atsisakyti sutarties (grąžinti sutartį į ankstesnę padėtį).“

ABGB 932 straipsnio 4 dalies pirmame sakinyje nustatyta:

„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, į sutarties grąžinimą į ankstesnę padėtį.“

(Vokietijos) *Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge* (EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung, Nutarimas dėl variklinių transporto priemonių ir jų priekabų bei šių transporto priemonių sistemų, sudėtinių dalių ir techninių mazgų EB patvirtinimo, toliau – EG-FGV) 25 straipsnio 2 dalyje nustatyta:

„2. Siekdama pašalinti trūkumus ir užtikrinti jau įregistruotų transporto priemonių, sudėtinių dalių arba techninių mazgų atitiktį, Kraftfahrt-Bundesamt gali a posteriori priimti papildomas nuostatas.“

E. Prašymo priimti prejudicinį sprendimą pagrindai

1.1. *Oberster Gerichtshof* tikrina, ar ieškovo įsigyta transporto priemonė perdavimo momentu buvo su trūkumu ir ar šis trūkumas buvo pašalintas, taip pat ar antroji atsakovė sukėlė ieškovui žalą.

1.2. Jeigu trūkumą galima pašalinti, pagal ABGB 932 straipsnio 1 dalį įgijėjas pirmiausia turi teisę reikalauti daiktą pataisyti. Pataisytas daiktas turi tapti tokios būklės, kuri atitiktų sutartį <...>. Tam, kad išnyktų pagrindas reikalauti pataisymo, perdavėjas privalo pateikti ir įrodyti faktą, (**orig. p. 9**) kad daiktą pataisydamas trūkumą pašalina <...>.

1.3. Pagal ABGB 922 straipsnį paslauga turi trūkumų tuomet, kai savo kokybe arba kiekiu ji neatitinka įprastai suponuojamų arba pažadėtų savybių <...>.

1.4. Lengvojo automobilio atveju Austrijos jurisprudencijoje laikomasi pozicijos, kad turi egzistuoti dalyvavimui eisme būtini institucijų išduoti leidimai <...>.

2.1. *Oberster Gerichtshof* vertinimu, „perjungimo logika“, buvusi transporto priemonėje tuo metu, kai įsigytas daiktas buvo perduotas ieškovui, laikytina draudžiamu valdikliu, kaip tai suprantama pagal Reglamento (EB) Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktą ir 5 straipsnio 2 dalį <...>. Taip yra todėl, kad „perjungimo logika“ yra sudedamoji konstrukcijos dalis, kuri nustato tuos parametrus, iš kurių matyti, ar transporto priemonė veikia laboratorijos, ar realiomis važiavimo sąlygomis, ir pagal tai aktyvina arba režimą su didele, arba su maža išmetamųjų dujų recirkuliacija. Vadinas, ji daro poveikį išmetamųjų dujų recirkuliacijai, taigi, išmetamųjų teršalų kontrolės sistemos daliai. Režimo su mažesne išmetamųjų dujų recirkuliacija aktyvinimas eksploatuojant transporto priemonę realiomis sąlygomis mažina išmetamųjų teršalų kontrolės sistemos veiksmingumą esant įprastoms ir pagrįstai numatytinoms transporto priemonės (**orig. p. 10**) veikimo ir eksploatavimo sąlygoms (žr. Reglamento (EB) Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktą). Kalbėdama apie „perjungimo logiką“, atsakovė net neteigė, kad egzistuoja aplinkybės, pateisinančios valdiklio draudimo išimtį, kaip tai suprantama pagal Reglamento (EB) Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalį.

2.2. *Oberster Gerichtshof* mano, kad ieškovo įsigyta transporto priemonė bet kuriuo atveju buvo su trūkumu, kaip tai suprantama pagal ABGB 922 straipsnį, nes draudžiamas valdiklis nebuvo atskleistas EB tipo patvirtinimus išduodančiai institucijai, ir todėl išduotas tipo patvirtinimas buvo negaliojantis. Negaliojimas pasireiškė tuo, kad KBA priėmė papildomas EB tipo patvirtinimo nuostatas.

2.3. Ar variklinė transporto priemonė taip pat buvo su trūkumu, nes pirmoji atsakovė privalėjo pateikti transporto priemonę, kurioje nebūtų sumontuotas draudžiamas valdiklis, kaip tai suprantama pagal Reglamento (EB) Nr. 715/2007

3 straipsnio 10 punktą, siejamą su 5 straipsnio 2 dalimi, yra pirmojo prejudicinio klausimo dalykas. Jeigu paaiškėtų, kad taip, reiktų įvertinti, ar įdiegus „programinės įrangos naujinį“ transporto priemonėje ir toliau tebeliko draudžiamas valdiklis. Su tuo susijęs antrasis prejudicinis klausimas. Trečiuoju klausimu klausiama dėl įdiegus „programinės įrangos naujinį“ likusio trūkumo teisinių pasekmių.

2.4. Neatitikimo sutarčiai vertinimas yra svarbus ir antrosios atsakovės atsakomybės vertinimui, nes ieškovas savo reikalavimą atlyginti žalą iš esmės grindžia tuo, kad įsigijo sutarties turinio neatitinkančią transporto priemonę ir kad joje buvo sumontuotas draudžiamas valdiklis. **(orig. p. 11)**

Dėl pirmojo klausimo:

3.1. Klausimas, ar vien tik tai, kad EB tipo patvirtinimo institucija pritarė programinės įrangos naujinii, reiškia, kad įsigytas daiktas buvo pataisytas, priklauso nuo vertinimo, kokia prievolė perdavėjui teko pagal pirkimo-pardavimo sutartį.

3.2. Ieškovo teisiniu požiūriu prievolė pagal pirkimo-pardavimo sutartį apima ne tik EB tipo patvirtinimą, bet ir draudžiamo valdiklio, kaip jis suprantamas pagal Reglamento (EB) Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktą, siejamą su 5 straipsniu, nebuvimą.

4.1. Direktyvos 1999/44/EB 2 straipsnio 2 dalyje reglamentuojamos sąlygos, kuriomis vartojimo prekės laikomos atitinkančiomis sutartį. Teisinėje literatūroje tai suprantama taip, kad direktyvoje nustatoma susitarimo dėl parduodamo daikto privalomos kokybės turinio prezumpcija <...>; tai reiškia, kad tuo atveju, kai daiktas neatitinka direktyvoje nurodytų reikalavimų, gali būti laikoma, kad jis neatitinka sutarties. Tokiu atveju perdavėjas turėtų įrodyti, kad iš tiesų buvo sutarta kas kita. Palyginti su ABGB koncepcija, pagal kurią perėmėjas privalo įrodyti ne tik daikto neatitikimą sutarčiai, bet ir sutarties turinį, tai įgijėjui palengvina įrodinėjimo našą <...>. **(orig. p. 12)**

4.2. Nustatant „pagrįstai numatytinų“ kokybės ir veikimo požymį, siekiama remtis Europos vartotojo standartu <...>.

4.3. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiančio teismo nuomone, tai galima suprasti taip, kad privaloma preziumuoti, jog pakankamai informuotas, protingai pastabus ir nuovokus vidutinis vartotojas (2003 m. balandžio 8 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Pippig Augenoptik*, C-44/01, ECLI:EU:C:2003:205, 55 punktas; 2017 m. vasario 8 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Carrefour Hypermarches*, C-562/15, ECLI:EU:C:2017:95, 31 punktas), įsigydamas variklinę transporto priemonę, dėl kurios yra žinoma, kad ji turi atitikti teisės aktų reikalavimus, tikisi, jog šių reikalavimų buvo laikomasi. Juk akivaizdu, kad pagrįsti vartotojo lūkesčiai apima ir atitiktį teisės sistemai. Aplinkybė, kad transporto priemonių tipams privalo būti išduotas patvirtinimas, savaime neprieštarauja pirmiau minėtai Direktyvos 1999/44/EB 2 straipsnio

2 dalies d punkto sampratai. Ar tokios programinės įrangos, kaip antai „perjungimo logika“, nebuvimas pirkėjui turėjo subjektyvios reikšmės, laikantis tokios sampratos taip pat nebūtų svarbu.

4.4. Tokio aiškinimo pasekmė būtų tai, kad variklinės transporto priemonės pardavėjas privalėtų ne tik garantuoti įprastai suponuojamam naudojimui, kaip tai suprantama pagal ABGB 922 straipsnį, būtino tipo patvirtinimo buvimą, bet ir tai, kad transporto priemonėje nėra jokių draudžiamų sudedamųjų konstrukcijos dalių.

Dėl antrojo klausimo: (orig. p. 13)

5.1. Jeigu atsakymas į pirmąjį klausimą bus neigiamas, reikės remtis tuo, kad pirmoji atsakovė privalėjo perduoti transporto priemonę be draudžiamo valdiklio, kaip jis suprantamas pagal Reglamento (EB) Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktą, siejamą su 5 straipsnio 2 dalimi. Tokiu atveju ir ieškovas savo ABGB 932 straipsnio 1 dalimi grindžiamu, su pataisymu susijusiu reikalavimu siektų grąžinimo į tokią būklę.

5.2. Atliktas bandymas pataisyti įdiegiant „programinės įrangos naujinį“ tokiu atveju nebūtų sėkmingas vien todėl, kad KBA neatšaukė ar neatėmė išduoto EB tipo patvirtinimo. Veikiau reikėtų įvertinti, ar įsigytoje transporto priemonėje tebėra pagal Reglamento (EB) Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalį draudžiamas valdiklis, ar nebe.

5.3. Šiuo klausimu nagrinėjamoje byloje lemiamą reikšmę turi tai, ar esamas programavimas, apimantis temperatūrų diapazoną, patenka, kaip teigia atsakovės, į Reglamento (EB) Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies a punkte numatytos išimties taikymo sritį, ar tai, kaip mano ieškovas, neįmanoma *a priori*. Ieškovas šį teiginį grindžia tuo, kad temperatūrų diapazonas lemia tokį dažną valdiklio naudojimą, kad Reglamento (EB) Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalyje nustatytas taisyklės ir išimties santykis pasidaro atvirkštinis.

6.1. Vienodi techniniai reikalavimai variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimui Reglamentu (EB) Nr. 715/2007 buvo patvirtinti ne tik siekiant užtikrinti vidaus rinkos veikimą, bet ir aukštą aplinkos apsaugos lygį (Reglamento (EB) Nr. 715/2007 1 konstatuojamoji dalis). Siekiant gerinti oro kokybę ir laikytis taršos ribinių verčių, būtina (**orig. p. 14**) labai sumažinti iš dyzelinių transporto priemonių išmetamų azoto oksidų kiekį (Reglamento (EB) Nr. 715/2007 6 konstatuojamoji dalis).

6.2. Šie tikslai, prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiančio teismo nuomone, rodo, kad Reglamento (EB) Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies antrame sakinyje nustatytos išimtys turi būti aiškinamos siaurai.

6.3. Pagal Reglamento (EB) Nr. 692/2008 3 straipsnio 9 punktą gamintojas pateikia patvirtinimo institucijai informaciją apie išmetamųjų dujų recirkuliacijos sistemos veikimo strategiją, įskaitant informaciją apie šios sistemos veikimą esant žemai temperatūrai. Iš šios nuostatos, *Oberster Gerichtshof* manymu, matyti, kad

vien „žemų“ temperatūrų vyravimas neatleidžia nuo pareigos laikytis reikalavimo taikyti veikiančią išmetamųjų dujų recirkuliacijos sistemą.

6.4. Dėl temperatūrų diapazono technologijos išmetamųjų dujų recirkuliacija valdoma taip, kad mažesnės taršos režimas visiškai veikia tik lauko temperatūrai esant 15–33° C.

6.5. Akivaizdu, kad dalyje Europos Sąjungos, pavyzdžiui, Austrijoje, vidutinė mėnesio temperatūra kelis mėnesius yra žemesnė nei 15° C (žr., pavyzdžiui, <https://www.wien.gv.at/statistik/lebensraum/tabellen/lufttemperatur.html>, žiūrėta 2020 m. kovo 17 d.: Vienoje 2018 m. šešis iš dvylikos mėnesių vidutinė temperatūra buvo žemiau 15° C). Taigi tokia lauko temperatūra, kuriai esant tokio transporto priemonės tipo, kaip antai nagrinėjamas šioje byloje, išmetamųjų dujų recirkuliacija visiškai veikta, didžiąją metų dalį vidutiniškai netgi nepasiekama. Todėl atsakovės, **(orig. p. 15)** remdamosi išimtimi (Reglamento (EB) Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies a punktu), mano galinčios maždaug pusę metų nukrypti nuo draudimo naudoti valdiklį.

6.2. Principas, kad išimtys visada turi būti aiškinamos siaurai (žr. 2014 m. gruodžio 11 d. Teisingumo Teismo sprendimą *Rynes*, C-212/13, ECLI:EU:C:2014:2428, 29 punktas; 2013 m. birželio 20 d. generalinio advokato Y. Bot išvadą byloje *Gomes Viana Novo ua*, C-309/12, ECLI:EU:C:2013:419, 26 punktas), ir Reglamento (EB) Nr. 715/2007 tikslas sumažinti išmetamų azoto oksidų kiekį galėtų liudyti, kad taip dažnai naudojamas valdiklis negali būti pateisinamas remiantis Reglamento (EB) Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies antro sakinio išimtimi.

Dėl trečiojo klausimo:

7.1. Austrijos jurisprudencijoje nustatyta, kad vertinant, ar yra neleidžiantis taikyti sutarties grąžinimo į ankstesnę padėtį nedidelis trūkumas, kaip jis suprantamas pagal ABGB 932 straipsnio 4 dalį, būtina, remiantis konkrečia sutartimi ir konkrečiais atvejais aplinkybėmis, objektyviai pasverti sutarties šalių interesus <...>.

7.2. Trečiasis klausimas susijęs su tuo, kad teisinėje literatūroje dėl ABGB 932 straipsnio 4 dalies pirmo sakinio laikomasi nuomonės, jog trūkumas yra nedidelis (tik) tada, kai perėmėjas būtų sudaręs sutartį ir žinodamas apie trūkumą (nagrinėjamu atveju – apie valdiklio buvimą ir jo poveikį), nors ir su kitomis sąlygomis <...>. **(orig. p. 16)**

Vis dėlto prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiančio teismo nuomone, Direktyvos 1999/44/EB 3 straipsnio 6 dalies formuluotė nėra tokia vienareikšmiška, kad tai būtų *acte clair* atvejis.

<...>

Viena, 2020 m. kovo 17 d.

<...> (Procedūriniai klausimai)