



Teismo praktikos rinkinys

TEISINGUMO TEISMO (antroji kolegija) SPRENDIMAS

2020 m. gruodžio 17 d.*

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Teisės aktų derinimas – Reglamentas (EB) Nr. 715/2007 – 3 straipsnio 10 punktas – 5 straipsnio 2 dalis – Valdiklis – Motorinės transporto priemonės – Dyzelinis variklis – Teršalų išmetimas – Variklio valdymo kompiuterį veikianti programa – Technologijos ir strategijos, leidžiančios apriboti išmetamų teršalų susidarymą“

Byloje C-693/18

dėl *tribunal de grande instance de Paris* (Paryžiaus pirmosios instancijos teismas, Prancūzija) ikiteisminio tyrimo teisėjų 2018 m. spalio 26 d. sprendimu, kurį Teisingumo Teismas gavo 2018 m. spalio 29 d., pagal SESV 267 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą baudžiamojoje byloje prieš

X,

dalyvaujant:

CLCV ir kt.,

A ir kt.,

B,

AGLP ir kt.,

C ir kt.,

TEISINGUMO TEISMAS (antroji kolegija),

kurį sudaro kolegijos pirmininkas A. Arabadjiev, teisėjai T. von Danwitz ir P. G. Xuereb (pranešėjas),

generalinė advokatė E. Sharpston,

posėdžio sekretorė V. Giacobbo, administratorė,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį ir įvykus 2019 m. lapkričio 7 d. posėdžiui,

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

– X, atstovaujamos advokatų D. Lecat, P. Benson ir J. Philippe, taip pat *Rechtsanwalt* R. B. A. Wollenschläger,

* Proceso kalba: prancūzų.

- A ir kt., atstovaujimų advokato C. Constantin-Vallet,
- B, atstovaujamos advokatų P. Peuvrel ir X. Leuck,
- AGLP ir kt., atstovaujamos advokato F. Sartre,
- C ir kt., atstovaujimų advokatų J. Bensaid ir F. Verdier,
- Prancūzijos vyriausybės, iš pradžių atstovaujamos D. Colas, J. Traband ir E. Leclerc, taip pat A.-L. Desjonquères, vėliau J. Traband ir E. Leclerc, taip pat A.-L. Desjonquères,
- Italijos vyriausybės, atstovaujamos G. Palmieri, padedamos *avvocati dello Stato* G. Palatiello ir P. Pucciariello,
- Europos Komisijos, atstovaujamos J.-F. Brakeland, M. Huttunen ir A. C. Becker,

susipažinęs su 2020 m. balandžio 30 d. posėdyje pateikta generalinės advokatės išvada,

priima šį

Sprendimą

- 1 Prašymas priimti prejudicinį sprendimą pateiktas dėl 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, p. 1) 3 straipsnio 10 punkto ir 5 straipsnio 2 dalies išaiškinimo.
- 2 Šis prašymas pateiktas nagrinėjant baudžiamąją bylą, iškeltą automobilius gaminančiai bendrovei X dėl to, kad ji Prancūzijos rinkai tiekė motorines transporto priemones su įdiegta kompiuterine programa, galinčia pakeisti išmetamųjų teršalų kontrolės sistemą pagal jos aptiktas važiavimo sąlygas.

Teisinis pagrindas

Tarptautinė teisė

- 3 Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisijos (JT/EEK) taisyklėje Nr. 83 „Suvienodintos transporto priemonių patvirtinimo nuostatos, atsižvelgiant į teršalų išmetimą pagal variklinių degalų reikalavimus“ (OL L 375, 2006, p. 242) nustatomi motorinių transporto priemonių tipo patvirtinimo techniniai reikalavimai.
- 4 Minėtos taisyklės 2.16 punkte nurodyta:
„Šioje taisyklėje vartojamų terminų apibrėžtys:

<...>

- 2.16 „Gedimo įtaisas [valdymo įtaisas] [(angl. *defeat device*)]“ – tai bet koks konstrukcijos elementas, registruojantis temperatūrą, transporto priemonės greitį, variklio sūkių skaičių, transmisijos pavarą, kolektoriaus slėgį arba bet kokią kitą parametą, kad būtų galima įjungti, moduluoti, sulaikyti arba išjungti kurios nors išmetimo kontrolės sistemos dalies darbą, jei ta dalis mažina

išmetimo kontrolės sistemos veiksmingumą sąlygomis, kurios galimos įprastai naudojant transporto priemonę. Toks konstrukcijos elementas negali būti laikomas gedimo įtaisu [valdymo įtaisu], jei:

2.16.1. įtaisą būtina įrengti, kad variklis būtų apsaugotas nuo gedimo ar avarijos arba kad transporto priemonę būtų galima saugiai eksploatuoti, arba

2.16.2. įtaisas veikia tik tiek, kiek to reikia varikliui užvesti, arba

2.16.3. sąlygos iš esmės yra įtrauktos į I arba VI tipo bandymo metodiką.“

- 5 Iš JT/EEK taisyklės Nr. 83 7.3.1.2 punkto matyti, kad išmetamųjų dujų recirkuliacija (angl. *Exhaust Gas Recirculation* (EGR) yra vienas iš taršos mažinimo sistemos parametru.

Sąjungos teisė

Sprendimas 97/836/EB

- 6 Pagal 1997 m. lapkričio 27 d. Tarybos sprendimo 97/836/EB dėl Europos bendrijos prisijungimo prie Jungtinių Tautų Europos ekonominės komisijos susitarimo dėl suvienodintų techninių normų priėmimo ratinėms transporto priemonėms, įrangai ir dalims, kurios gali būti montuojamos ir (arba) naudojamos ratinėse transporto priemonėse, ir pagal tas normas suteiktų patvirtinimų abipusio pripažinimo sąlygų (Pataisytas 1958 m. susitarimas) (OL L 346, 1997, p. 78; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 11 sk., 27 t., p. 52) 1 straipsnį Europos bendrija prisijungė prie šio susitarimo.

- 7 Šio sprendimo 3 straipsnio 1 dalyje nurodyta:

„Vadovaudamasi Pataisyto [1958 m.] susitarimo 1 straipsnio 5 dalimi, Bendrija pareiškia, kad jos prisijungimas apsiribos šio sprendimo II priede nurodytų JT/EEK reglamentų [taisyklių] įgyvendinimu.“

- 8 Tarp minėtame II priede išvardytų JT/EEK taisyklių yra JT/EEK taisyklė Nr. 83.

Pagrindų direktyva

- 9 2007 m. rugsėjo 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2007/46/EB, nustatančios motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, sudėtinių dalių ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo pagrindus (OL L 263, 2007, p. 1), iš dalies pakeistos 2008 m. spalio 7 d. Komisijos reglamentu (EB) Nr. 1060/2008 (OL L 292, 2008, p. 1) (toliau – Pagrindų direktyva), 11 konstatuojamojoje dalyje nurodyta:

„<...> Jungtinių Tautų Europos ekonominės komisijos (JT/EEK) taisyklės, prie kurių Bendrija prisijungia taikydama tą sprendimą, ir JT Europos ekonominės komisijos taisyklių pakeitimai, prie kurių Bendrija jau prisijungė, turėtų būti įtraukti į Bendrijos tipo patvirtinimo procedūrą kaip transporto priemonių EB tipo patvirtinimas arba kaip alternatyvos esamai Bendrijos teisei.<...>“

- 10 Šios Pagrindų direktyvos 34 straipsnio 1 dalyje numatyta:

„Išduodant transporto priemonės EB tipo patvirtinimą, JT/EEK taisyklės, prie kurių prisijungė Bendrija ir kuri[os] yra išvardyt[os] IV priedo I dalyje ir XI priede, yra taikom[os] tokiu pačiu būdu kaip atskiros direktyvos ar reglamentai. J[os] taikom[os] transporto priemonių kategorijoms, išvardytoms IV priedo I dalies ir XI priedo lentelių atitinkamuose stulpeliuose.“

11 Minėtos Pagrindų direktyvos 35 straipsnio 1 dalies pirmoje pastraipoje nustatyta:

„IV priedo II dalyje išvardytos JT/EEK taisyklės pripažįstamos lygiavertėmis atitinkamoms atskiroms direktyvoms ar reglamentams, jeigu jų taikymo sritis ir dalykas yra vienodi.“

12 JT/EEK taisyklė Nr. 83 išdėstyta Pagrindų direktyvos IV priede.

Reglamentas Nr. 715/2007

13 Reglamento Nr. 715/2007 1 ir 4–6 konstatuojamosiose dalyse nurodyta:

„(1) <...> variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo techniniai reikalavimai dėl išmetamųjų teršalų turėtų būti suderinti, kad skirtingose valstybėse narės reikalavimai nesiskirtų ir būtų užtikrintas aukštas aplinkos apsaugos lygis.

<...>

(4) <...> būtina toliau mažinti transporto sektoriaus (oro, jūrų ir sausumos transporto), namų ūkių, energetikos, žemės ūkio ir pramonės sektorių išmetamųjų teršalų kiekį ir pasiekti ES oro kokybės tikslus. <...>

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

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

14 Šio reglamento 3 straipsnio 6 ir 10 punktuose numatyta:

„Šiame reglamente ir jo įgyvendinimo priemonėse taikomi tokie apibrėžimai:

<...>

6) pro išmetamąjį vamzdį išmetami teršalai – tai išmetamieji dujiniai ir kietųjų dalelių teršalai;

<...>

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

15 Minėto reglamento 4 straipsnio 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, 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 eksploataavimo sąlygoms.
<...>

<...>“

16 Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 1 ir 2 dalyse numatyta:

„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 [vidutinio kiekio] tikrinimo procedūrą.“

17 Šio reglamento I priede „Išmetamųjų teršalų ribos“ numatytos, be kita ko, azoto oksidų išmetimo ribinės vertės.

Reglamentas (EB) Nr. 692/2008

18 2008 m. liepos 18 d. Komisijos reglamento (EB) Nr. 692/2008, įgyvendinančio ir iš dalies keičiančio Reglamentą Nr. 715/2007 (OL L 199, 2008, p. 1), 1 straipsnyje numatyta:

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

19 Reglamento Nr. 692/2008 2 straipsnio 18 punkte nurodyta:

„Šiame reglamente:

<...>

18. „išmetamųjų teršalų kontrolės sistema“ – TPID [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.“

- 20 Minėto reglamento III priede „Vidutinio aplinkos sąlygomis išmetamo teršalų kiekio patikra (1 tipo bandymas)“ nurodyta:

„1. Įvadas

Šiame priede aprašoma 1 tipo bandymo, kuriuo tikrinamas vidutinis aplinkos sąlygomis išmetamas teršalų kiekis, metodika.

<...>“

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

„<...>

Išmetamųjų teršalų kontrolės sistema:

<...>

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

<...>“

Prancūzijos teisė

- 22 Iki 2014 m. kovo 18 d. galiojusios redakcijos *Code de la consommation* (Vartotojų kodeksas) L.213-1 straipsnyje buvo numatyta:

„Laisvės atėmimu iki dvejų metų ir maksimalia 35 000 EUR bauda arba viena iš šių dviejų bausmių baudžiamas tas, kas, būdamas arba nebūdamas sutarties šalis, bet kokiomis priemonėmis ar būdais apgavo arba kėsinosi apgauti susitariančiąją šalį, įskaitant atvejus, kai veikė per trečiąjį asmenį:

1° dėl prekių pobūdžio, rūšies, kilmės, esminių savybių, sudėties arba jose esančių naudingųjų medžiagų;

2° arba dėl pristatomų daiktų kiekio ar pobūdžio, kai pristatoma kita prekė nei konkretus daiktas, dėl kurio buvo sudaryta sutartis;

3° arba dėl gaminio tinkamumo naudoti, su jo naudojimu susijusios rizikos, atliktų patikrinimų, naudojimo būdų arba taikytinų atsargumo priemonių.“

- 23 Nuo 2014 m. kovo 19 d. iki 2016 m. birželio 30 d. galiojusios minėto kodekso redakcijos L.213-1 straipsnyje buvo nurodyta:

„Laisvės atėmimu iki dvejų metų ir maksimalia 300 000 EUR bauda baudžiamas tas, kas, būdamas arba nebūdamas sutarties šalis, bet kokiomis priemonėmis ar būdais apgavo arba kėsinosi apgauti susitariančiąją šalį, įskaitant atvejus, kai veikė per trečiąjį asmenį:

1° dėl prekių pobūdžio, rūšies, kilmės, esminių savybių, sudėties arba jose esančių naudingųjų medžiagų;

2° arba dėl pristatomų daiktų kiekio ar pobūdžio, kai pristatoma kita prekė nei konkretus daiktas, dėl kurio buvo sudaryta sutartis;

3° arba dėl gaminio tinkamumo naudoti, su jo naudojimu susijusios rizikos, atliktų patikrinimų, naudojimo būdų arba taikytinų atsargumo priemonių.

Baudos suma gali būti padidinta, proporcingai atsižvelgiant į dėl pažeidimo gautą naudą, iki 10 % vidutinės metinės apyvartos sumos, apskaičiuotos remiantis faktinių aplinkybių dieną žinomais trejų pastarųjų metų metinės apyvartos duomenimis.“

24 Iki 2014 m. kovo 18 d. galiojusios redakcijos Vartotojų kodekso L.213-2 straipsnyje buvo nurodyta:

„L.213-1 straipsnyje numatytos bausmės padvigubinamos:

1° jeigu dėl tame straipsnyje numatytos nusikalstamos veikos prekės naudojimas tapo pavojingas žmonių ar gyvūnų sveikatai;

2 jeigu L.213-1 straipsnyje numatyta nusikalstama veika buvo padaryta arba buvo kėsiniama ją padaryti:

- a) naudojantis suklastotais arba netiksliais svėrimo, matavimo ar kitais prietaisais; arba
- b) veiksmis ar būdais, kuriais siekta iškraipyti analizės, dozavimo, svėrimo ar matavimo duomenis arba sukčiaujant siekta iš dalies pakeisti prekių sudėtį, svorį ar tūrį, net ir prieš atliekant šiuos veiksmus; arba galiausiai
- c) pateikiant melagingus duomenis ir taip siekiant įtikinti, kad konkretus veiksmas buvo atliktas anksčiau.“

25 Nuo 2014 m. kovo 19 d. iki 2016 m. birželio 30 d. galiojusios redakcijos Vartotojų kodekso L.213-2 straipsnyje buvo numatyta:

„I. L.213-1 straipsnyje numatytos bausmės padidinamos iki laisvės atėmimo penkeriems metams ir 600 000 EUR baudos, jeigu L.213-1 straipsnyje numatyta nusikalstama veika buvo padaryta arba buvo kėsiniama ją padaryti:

1° naudojantis suklastotais arba netiksliais svėrimo, matavimo ar kitais prietaisais; arba

2° veiksmis ar būdais, kuriais siekta iškraipyti analizės, dozavimo, svėrimo ar matavimo duomenis arba sukčiaujant siekta iš dalies pakeisti prekių sudėtį, svorį ar tūrį, net ir prieš atliekant šiuos veiksmus; arba

3° pateikiant melagingus duomenis ir taip siekiant įtikinti, kad konkretus veiksmas buvo atliktas anksčiau.

II. L.213-1 straipsnyje numatytos bausmės padidinamos iki laisvės atėmimo septyneriems metams ir 750 000 EUR baudos, jeigu L.213-1 straipsnyje numatyta nusikalstama veika arba kėsiniama padaryti nusikalstamą veiką:

1° sukėlė pasekmę, dėl kurios prekės naudojimas tapo pavojingas žmonių ar gyvūnų sveikatai;

2° buvo padaryti organizuotos asmenų grupės.

III. Šiame straipsnyje nustatytų baudų sumos gali būti padidintos, proporcingai atsižvelgiant į dėl pažeidimo gautą naudą, iki 10 % vidutinės metinės apyvartos sumos, apskaičiuotos remiantis faktinių aplinkybių dieną žinomais trejų pastarųjų metų metinės apyvartos duomenimis.“

26 Vartotojų kodekso L.213-6 straipsnis suformuluotas taip:

„Juridiniai asmenys, Baudžiamojo kodekso 121-2 straipsnyje nustatytais sąlygomis patraukti baudžiamojon atsakomybėn už L.213-1–L.213-4 straipsniuose nurodytus pažeidimus, baudžiami ne tik bauda, skiriama pagal Baudžiamojo kodekso 131-38 straipsnį, bet ir Baudžiamojo kodekso 131-39 straipsnio 2–9 dalyse numatytais bausmėmis.

Baudžiamojo kodekso 131–39 straipsnio 2 dalyje nustatytas draudimas taikomas veiklai, kuria verčiantis ar dėl vertimosi ja padarytas pažeidimas.“

Pagrindinė byla ir prejudiciniai klausimai

- 27 Bendrovė X yra automobilių gamintoja, Prancūzijos teritorijoje prekiaujanti motorinėmis transporto priemonėmis. Iš sprendimo dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą matyti, kad ši bendrovė kaltinama išleidusi į Prancūzijos rinką transporto priemones su įdiegta kompiuterine programa, kuri gali aptikti jų tipo patvirtinimo etapą, siekiant iškreipti šiuo etapu atliekamos dujinių teršalų, be kita ko, azoto oksidų (toliau – NOx), išmetimo kontrolės rezultatus.
- 28 2015 m. rugsėjo 28 d. už transporto reikalus atsakingas *vice-président du conseil régional d'Île-de-France* (Il de Franso (Prancūzija) regiono tarybos pirmininko pavaduotojas), remdamasis iš žiniasklaidos sužinota informacija, pateikė Paryžiaus prokuratūrai (Prancūzija) skundą dėl bendrovės X veiksmų, susijusių su transporto priemonių, turinčių šią kompiuterinę programą, pateikimu rinkai.
- 29 2015 m. spalio 2 d. *Parquet de Paris* (Paryžiaus prokuratūra, Prancūzija) nusprendė kvalifikuoti minėtus veiksmus kaip „apgaulę sunkinančiomis aplinkybėmis“ ir kreipėsi į *Office central de lutte contre les atteintes à l'environnement et à la santé publique* (Centrinis kovos su žala aplinkai ir visuomenės sveikatai biuras), prašydama pradėti tyrimą dėl atitinkamų transporto priemonių išleidimo į Prancūzijos rinką sąlygų.
- 30 Tuo pačiu metu Prancūzijos *Ministère de l'écologie, du Développement durable et de l'Énergie* (Ekologijos, darnaus vystymosi ir energetikos ministerija) kreipėsi į *Service national des enquêtes* (SNE) (Nacionalinė tyrimų tarnyba), pavaldžią *Direction générale de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des Fraudes* (Konkurencijos, vartojimo ir kovos su sukčiavimu generalinis direktoratas), prašydama pradėti tyrimus siekiant nustatyti, ar transporto priemonėse, kuriomis prekiaujama Prancūzijos teritorijoje, buvo įdiegta minėta kompiuterinė programa.
- 31 Atliekant su teršalų išmetimu susijusį dalinį tipo patvirtinimą, transporto priemonės išbandomos pagal tam tikrą protokolą, kurio parametrai tiksliai aprašyti teisės aktuose (stebimas greičio profilis, temperatūra ir transporto priemonės išankstinis parengimas prieš bandymą). Tipo patvirtinimo tikslais atliekamas greičio bandymas, žinomas kaip naujasis Europos važiavimo ciklas (angl. *New European Driving Cycle*, NEDC), atliekamas laboratorijoje ir jį sudaro keturis kartus vykdomas važiavimo mieste ciklas ir vienas važiavimo užmiestyje ciklas. Jį atliekant galima patikrinti, ar išmetamas NOx kiekis yra mažesnis už Reglamento Nr. 715/2007 I priede numatytą maksimalią ribą.
- 32 Išmetamųjų dujų recirkuliacijos (angl. *Exhaust Gas Recirculation*, EGR) vožtuvas (toliau – EGR vožtuvas) yra viena iš technologijų, kurią transporto priemonių gamintojai, tarp jų ir bendrovė X, naudoja, siekdami patikrinti ir sumažinti išmetamų NOx teršalų kiekį, susidarantį nevisiškai sudegus degalams.

- 33 EGR vožtuvo atsidarymo metu išmetamosios dujos nukreipiamos į dujų kolektorių, kur jos sudega antrą kartą ir yra ataušinamos šilumokaičiu. Šio vožtuvo atidarymas valdomas variklio valdymo kompiuteriu, kurį sudaro transporto priemonėje įdiegta informacinė sistema, kuria elektroniniu būdu valdomi įvairūs transporto priemonėje esantys įtaisai, pavyzdžiui, susiję su variklio valdymu, pavaromis ir saugumu. EGR vožtuvo atidarymas tikroju laiku valdomas kompiuteriu, kuris, gavęs skirtingų jutiklių surinktą informaciją (be kita ko, greičio, variklio temperatūros arba oro temperatūros), siunčia šio vožtuvo vykdomajam įtaisui skirtus nurodymus. Taigi taršos mažinimo veiksmingumas susijęs su šio vožtuvo, valdomo kompiuteryje įdiegtos kompiuterinės programos pirminio kodo, atidarymu.
- 34 SNE prie savo ataskaitos pridėjo duomenis, gautus per testus ir bandymus, kuriuos atliko *Union Technique de l'Automobile, du motorcycle et du Cycle* (UTAC, Prancūzijos automobilių, motociklų ir dviračių transporto techninė sąjunga), vienintelė Prancūzijos įstaiga, įgaliota atlikti transporto priemonių tipo patvirtinimo bandymus. Atliekant šiuos bandymus, kuriais buvo siekiama ištirti, ar galima daryti prielaidą, kad atliekant taršos bandymus buvo sukčiaujama, paaiškėjo, kad kai kurių tikrintų bendrovės X transporto priemonių išmetamas NOx teršalų kiekis, palyginti su vertėmis, nustatytomis per šių transporto priemonių tipo patvirtinimo procedūrą, buvo 2, 3,2, 3,4 ar 3,6, kartus didesnis, nelygu transporto priemonė.
- 35 *Institut français du pétrole énergies nouvelles* (IFPEN) (Prancūzijos naftos ir naujų energijos išteklių institutas) *ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie* prašymu atliko papildomus trijų minėtos bendrovės transporto priemonių bandymus ir per juos taip pat buvo nustatyta, kad išmetamų NOx kiekis sumažėdavo aptikus tipo patvirtinimo etapą, nes tada EGR vožtuvas atsiverdavo gerokai plačiau.
- 36 2015 m. spalio 16 d. bendrovės X patronuojamosios bendrovės Prancūzijoje vadovas per savanorišką apklausą nurodė, kad nieko nežinojo apie šios kompiuterinės programos veikimo mechanizmą ir nesąžiningą jos pobūdį, ir patikslino, kad transporto priemonės, kuriose įdiegta ši kompiuterinė programa, bus atšauktos, kad būtų atliktas minėtos kompiuterinės programos atnaujinimas.
- 37 2015 m. gruodžio 15 d. ir 18 d. bendrovės X prašymu advokatų kontora pateikė tyrėjams dokumentą, skirtą įrodyti, kad EGR sistema negali būti laikoma „valdikliu“, kaip jis suprantamas pagal Reglamentą Nr. 715/2007.
- 38 2016 m. vasario 19 d., užbaigus minėtą tyrimą, Prancūzijos Respublikos prokuroras kreipėsi į *Tribunal de grande instance de Paris* (Paryžiaus apygardos teismas, Prancūzija), kuriame tyrimą pavesta atlikti trims ikiteisminio tyrimo teisėjams. Kaltinamajame akte bendrovė X kaltinama tuo, kad nuo 2009 m. rugsėjo 1 d. Prancūzijos teritorijoje apgavo asmenis, išgijusius transporto priemonės su euro 5 ir euro 6 kartos dyzeliniu varikliu, dėl esminių šių transporto priemonių savybių, nes jose, pažeidžiant Reglamentą Nr. 715/2007, buvo įmontuotas valdiklis, ir dėl atliktų patikrinimų, esant sunkinančiai aplinkybei, susijusiai su tuo, kad dėl tokių faktinių aplinkybių prekių naudojimas tapo pavojingas žmonių ar gyvūnų sveikatai.
- 39 *Tribunal de grande instance de Paris* ikiteisminio tyrimo teisėjai įpareigojo atlikti teisminę ekspertizę, kad būtų ištirti administravimo institucijos, t. y. UTAC ir IFPEN, bandymų rezultatai ir atlikti visi kiti techniniai tyrimai, kad būtų apibūdintas nagrinėjamos kompiuterinės programos veikimo mechanizmas ir atskleisti jos padariniai, susiję su transporto priemonių, kuriose įdiegta ši programa, išmetamo NOx kiekio padidėjimu. 2017 m. balandžio 26 d. pateiktoje ataskaitoje ekspertas nurodė, kad nagrinėjamos transporto priemonės buvo įrengtas įtaisai, leidžiantis aptikti tipo patvirtinimo procedūrą, pritaikyti sudegintų dujų recirkuliacijos sistemos veikimą šio tipo patvirtinimo tikslams ir sumažinti išmetamų NOx kiekį. Jis nusprendė, kad šių transporto priemonių išmetamų teršalų kontrolės sistemomis buvo manipuluojama siekiant padidinti EGR vožtuvo atsidarymą aptikus tipo patvirtinimo etapą. Sumažinus šio vožtuvo atsidarymo laipsnį, įprastomis šių transporto priemonių naudojimo sąlygomis išmetamų teršalų kontrolės sistemos veiksmingumas sumažėdavo, o išmetamų NOx kiekis padidėdavo.

- 40 Kaip nurodė ekspertas, jei EGR vožtuvas įprastomis naudojimo sąlygomis būtų veikęs lygiai taip pat kaip ir per tipo patvirtinimo procedūras, nagrinėjamų transporto priemonių išmetamas NOx kiekis būtų buvęs gerokai mažesnis, jų degalų sąnaudos ir variklio galia sumažėtų, o techninės priežiūros darbus tektų atlikti dažniau ir jie būtų brangesni. Dėl atliekamos manipuliacijos padidėtų šių transporto priemonių greičio pajėgumai ir galia, būtų mažiau užteršiami įleidimo kanalai, vožtuvai ir degimo kamera, todėl variklis taptų ilgaamžiškesnis ir patikimesnis. Taigi, nesant šios manipuliacijos, nagrinėjamų transporto priemonių tipas nebūtų buvęs patvirtintas.
- 41 2017 m. kovo 28 d. bendrovė X buvo iškviesta pas *Tribunal de grande instance de Paris* ikiteisminio tyrimo teisėjus. Turėdama specialiosios liudytojos statusą ji atsakė atsakyti į jai pateiktus klausimus. Bendrovės X buveinės valstybės narės teisminės institucijos taip pat atsakė perduoti ikiteisminio tyrimo teisėjų prašomus tyrimo duomenis. Be to, atliekant ikiteisminį tyrimą civiliniais ieškovais byloje buvo pripažinti daugiau kaip 1 200 asmenų.
- 42 *Tribunal de grande instance de Paris* ikiteisminio tyrimo teisėjai nurodo, kad įtaisai, kuriais galima paveikti transporto priemonių išmetamų teršalų kontrolės sistemos veikimą, gali būti įvairių formų, taigi reikia patikslinti, ką apima Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punkto sąvoka „valdiklis“, nes šioje nuostatoje ši sąvoka apibrėžiama pasitelkiant kelias sąvokas, kurių Teisingumo Teismas dar nėra išaiškinęs.
- 43 Kadangi kvalifikavimas kaip „apgaulės“ atliekant tyrimą pagrindinėje byloje grindžiamas kvalifikavimu kaip valdiklio, kaip jis suprantamas pagal Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktą ir 5 straipsnio 2 dalį, *Tribunal de grande instance de Paris* ikiteisminio tyrimo teisėjai mano, kad šių nuostatų išaiškinimas yra būtinas siekiant priimti sprendimą tiek dėl galimo kaltinimų pareiškimo bendrovei X, tiek dėl to, ar užbaigus ikiteisminį tyrimą byla turėtų būti perduota teismui.
- 44 Tokiomis aplinkybėmis *Tribunal de grande instance de Paris* ikiteisminio tyrimo teisėjai nusprendė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui tokius prejudicinius klausimus:

„1. Dėl sąvokos „sudedamoji konstrukcijos dalis“ išaiškinimo:

- a) ką apima sąvoka „sudedamoji konstrukcijos dalis“, Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punkte vartojama apibrėžiant valdiklį (*defeat device*)?
- b) Ar variklio valdymo kompiuteryje įdiegta programa arba – bendresne prasme – jį veikianti programa gali būti laikoma „sudedamąja konstrukcijos dalimi“, kaip tai suprantama pagal šį straipsnį?

2. Dėl sąvokos „išmetamų teršalų kontrolės sistema“ aiškinimo:

- a) ką apima sąvoka „išmetamų teršalų kontrolės sistema“, Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punkte vartojama apibrėžiant valdiklį (*defeat device*)?
- b) Ar ši išmetamų teršalų kontrolės sistema apima tik technologijas ir strategijas, kuriomis siekiama apdoroti ir sumažinti išmetamus teršalus (konkrečiai NOx) po jų susidarymo, ar aprėpia ir įvairias technologijas bei strategijas, kuriomis siekiama sumažinti susidarantį jų kiekį, pavyzdžiui, išmetamųjų dujų recirkuliacijos (EGR) technologiją?

3. Dėl sąvokos „valdiklis“ (*defeat device*) aiškinimo:

- a) ar įtaisas, kuriuo nustatomas bet koks su Reglamente Nr. 715/2007 numatytos tipo patvirtinimo procedūros vykdymu susijęs parametras, siekiant per šias procedūras suaktyvinti arba sustiprinti bet kurios išmetamų teršalų kontrolės sistemos dalies veikimą ir taip gauti transporto priemonės tipo patvirtinimą, yra „valdiklis“, kaip jis suprantamas pagal Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktą?
- b) Jeigu taip, ar šis valdiklis yra draudžiamas pagal Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies nuostatas?

- c) Ar toks įtaisas, koks yra aprašytas trečiojo klausimo a punkte, gali būti apibūdinamas kaip „valdiklis“, jei išmetamų teršalų kiekio kontrolės sistemos veikimas yra sustiprintas ne tik per tipo patvirtinimo procedūras, bet ir *ad hoc*, kai per tipo patvirtinimo procedūras nustatomos konkrečios išmetamų teršalų kontrolės sistemos veiksmingumo didinimo sąlygos susiklosto esant realiam eismui?
4. Dėl [Reglamento Nr. 715/2007] 5 straipsnyje numatytų išimčių aiškinimo:
- a) Kokiais atvejais taikomos trys išimtys, numatytos Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalyje?
- b) Ar dėl vienos iš trijų priežasčių, išvardytų [[šio reglamento] 5 straipsnio 2 dalyje, galėtų būti atmetas draudimas naudoti valdiklį, kuriuo per tipo patvirtinimo procedūrą suaktyvinamas arba sustiprinamas bet kurios išmetamųjų teršalų kontrolės sistemos dalies veikimas?
- c) Ar siekis sulėtinti variklio senėjimą arba užteršimą yra vienas iš privalomų „variklio apsaugos nuo pažeidimo ar avarijos“ arba „saug[aus] transporto priemonės naudojim[o]“ siekių, kuriais galima pagrįsti valdiklio, kaip jis suprantamas pagal [to reglamento] 5 straipsnio 2 dalies a punktą, buvimą?“

Dėl prejudicinių klausimų

Dėl priimtumo

- 45 Bendrovė X teigia, kad prašymas priimti prejudicinį sprendimą yra nepriimtinas, nes, pirma, Teisingumo Teismo atsakymas į pateiktus klausimus nėra būtinas tam, kad prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas galėtų priimti sprendimą pagrindinėje byloje. Šiuo klausimu ji nurodo, kad toks atsakymas negalėtų turėti įtakos apgaulės sunkinančiomis aplinkybėmis, kuria ji kaltinama, požymių nustatymui pagal Prancūzijos baudžiamąją teisę.
- 46 Antra, bendrovė X mano, kad jeigu pažeidimo kvalifikavimas priklausytų nuo Reglamento Nr. 715/2007 išaiškinimo, būtų pažeistas bausmių teisėtumo (*nullum crimen, nulla poena sine lege*) principas.
- 47 Trečia, bendrovė X nurodo, kad šiuo etapu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiame teisme nėra jokio ginčo, susijusio su pateiktais klausimais, todėl jie yra tik hipotetiniai. Kadangi ji nepareiškė savo pozicijos šiais klausimais, jais tiesiog prašoma pateikti konsultacinę nuomonę dėl Sąjungos teisės normų.
- 48 Ketvirta, dėl pateiktų klausimų nevyko teisminiai ginčai, todėl buvo pažeistas gero teisingumo vykdymo principas.
- 49 Penkta, nors pateikti prejudiciniai klausimai atspindi prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusių teismo motyvus, bendrovė X laikosi nuomonės, kad sprendime dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą aiškiai nenurodytos priežastys, dėl kurių minėtas teismas mano, kad Reglamento Nr. 715/2007 nuostatų aiškinimas yra naudingas pagrindinėje byloje kilusiam ginčui išspręsti, kaip ir nenurodytas šio išaiškinimo ryšys su šia byla. Šiuo klausimu minėta bendrovė taip pat patikslino, kad prejudiciniai klausimai pateikti per anksti, nes šiuo tyrimo etapu faktinės aplinkybės dar nėra pakankamai tiksliai nustatytos.
- 50 Reikia priminti, kad pagal suformuotą Teisingumo Teismo jurisprudenciją šiam teismui ir nacionaliniams teismams bendradarbiaujant, kaip numatyta SESV 267 straipsnyje, tik bylą nagrinėjantis nacionalinis teismas, atsakingas už sprendimo priėmimą, atsižvelgdamas į bylos aplinkybes turi įvertinti, ar jo sprendimui priimti būtinas prejudicinis sprendimas, ir Teisingumo Teismui pateikiamų klausimų svarbą. Todėl iš principo Teisingumo Teismas turi priimti sprendimą tuo

atveju, jei pateikiami klausimai susiję su Sąjungos teisės išaiškinimu (2020 m. lapkričio 24 d. Sprendimo *Openbaar Ministerie (Dokumentų klastojimas)*, C-510/19, EU:C:2020:953, 25 punktą ir jame nurodyta jurisprudencija).

- 51 Tuo remiantis reikia daryti išvadą, kad klausimams dėl Sąjungos teisės taikoma svarbos prezumpcija. Teisingumo Teismas gali atsisakyti priimti sprendimą dėl nacionalinio teismo pateikto prejudicinio klausimo, tik jeigu akivaizdu, kad prašomas Sąjungos teisės išaiškinimas visiškai nesusijęs su pagrindinėje byloje nagrinėjamo ginčo aplinkybėmis ar dalyku, jeigu problema hipotetinė arba Teisingumo Teismas neturi informacijos apie faktines ir teisines aplinkybes, būtinas tam, kad naudingai atsakytų į jam pateiktus klausimus (2020 m. lapkričio 24 d. Sprendimo *Openbaar Ministerie (Dokumentų klastojimas)*, C-510/19, EU:C:2020:953, 26 punktą ir jame nurodyta jurisprudencija).
- 52 Šioje byloje nagrinėjama atveju pirmiausia reikia konstatuoti, kad sprendime dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą motyvuotai išdėstytos teisinės ir faktinės pagrindinės bylos aplinkybės ir priežastys, dėl kurių prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas nusprendė, kad atsakymas į šioje byloje iškeltus klausimus yra būtinas jo sprendimui priimti.
- 53 Iš sprendimo dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą taip pat matyti, kad nacionalinėje teisėje numatytas kvalifikavimas kaip „apgaulės sunkinančiomis aplinkybėmis“ pagal tokias faktines aplinkybes, kuriomis kaltinama bendrovė X, priklauso nuo to, ar pagrindinėje byloje nagrinėjama kompiuterinė programa gali būti laikoma „valdikliu“, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktą, kurio naudojimas pagal šio reglamento 5 straipsnio 2 dalį yra draudžiamas.
- 54 Tokiomis aplinkybėmis negalima pripažinti, kad prašomas Sąjungos teisės išaiškinimas neturi jokio ryšio su ginču pagrindinėje byloje ir jo dalyku.
- 55 Be to, kiek tai susiję su apgaulės sunkinančiomis aplinkybėmis požymių nustatymu pagal Prancūzijos baudžiamąją teisę, reikia priminti, jog dėl to, kad pagal SESV 267 straipsnyje numatytą procedūrą tik prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas gali aiškinti nacionalinės teisės nuostatas ir nagrinėti jose numatytas sąlygas (2018 m. lapkričio 13 d. Sprendimo *Čepelnik*, C-33/17, EU:C:2018:896, 24 punktą ir jame nurodyta jurisprudencija), bendrovės X šiuo klausimu pateiktų argumentų negali pakakti šio sprendimo 51 punkte nurodytai svarbos prezumpcijai paneigti.
- 56 Tas pats pasakytina apie bendrovės X argumentus, susijusius su bausmių teisėtumo principu. Reglamente Nr. 715/2007 nenustatomos baudžiamosios sankcijos, todėl šis principas neturi reikšmės vertinant šio prašymo priimti prejudicinį sprendimą priimtinumą.
- 57 Galiausiai negalima pritarti bendrovės X argumentams, kad dėl pateiktų prejudicinių klausimų nevyko teisminiai ginčai, nes pagal SESV 267 straipsnį kreipimasis į Teisingumo Teismą nepriklauso nuo to, ar procesas prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teisme grindžiamas rungimosi principu (2020 m. liepos 16 d. Sprendimo *Governo della Repubblica italiana (Italijos taikos teisėjų statusas)*, C-658/18, EU:C:2020:572, 63 punktą).
- 58 Taigi prašymas priimti prejudicinį sprendimą yra priimtinas.

Dėl esmės

Dėl pirmojo klausimo

- 59 Pirmuoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia sužinoti, ar Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktą turi būti aiškinamas taip, kad variklio valdymo kompiuteryje įdiegta arba jį veikianti kompiuterinė programa yra „sudedamoji konstrukcijos dalis“, kaip tai suprantama pagal šią nuostatą.
- 60 Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punkte „valdiklis“ apibrėžiamas kaip „bet kokia sudedamoji konstrukcijos dalis, registruojanti temperatūrą, transporto priemonės greitį, variklio sukimosi dažnį (apsisukimai per minutę), perdavimo mechanizmo veikimą, slėgį kolektoriuje prieš droselinę sklendę arba bet kokią kitą parametras, 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“.
- 61 Iš minėtos nuostatos matyti, kad sąvoka „sudedamoji konstrukcijos dalis“ joje neapibrėžta.
- 62 Šiuo klausimu pagal suformuotą Teisingumo Teismo jurisprudenciją sąvokų, kurių apibrėžtis Sąjungos teisėje nepateikiama, reikšmė ir taikymo sritis turi būti nustatoma remiantis jų įprasta reikšme bendrinėje kalboje, atsižvelgiant į kontekstą, kuriam esant jos vartojamos, ir teisės aktų, kuriuose jos įtvirtintos, tikslus (2020 m. spalio 1 d. Sprendimo *Entoma*, C-526/19, EU:C:2020:769, 29 punktą).
- 63 Pirma, reikia pažymėti, kad sąvoka „sudedamoji konstrukcijos dalis“ įprastai reiškia daiktą, pagamintą siekiant integruoti jį į funkcinę visumą.
- 64 Antra, iš minėto reglamento 3 straipsnio 10 punkto matyti, kad šioje nuostatoje vartojama valdiklio sąvoka reiškia „kiekvieną“ sudedamąją konstrukcijos dalį. Šiuo klausimu, pritariant Prancūzijos vyriausybei ir Komisijai, reikia konstatuoti, kad pagal tokią valdiklio apibrėžtį sąvokai „sudedamoji konstrukcijos dalis“ suteikiama plati taikymo sritis ir ji apima ir mechanines, ir elektronines dalis, valdančias šių mechaninių dalių aktyvumą, jeigu jos veikia išmetamųjų teršalų kontrolės sistemos veikimą ir mažina jos veiksmingumą.
- 65 Šioje byloje nagrinėjamu atveju iš sprendimo dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą matyti, kad EGR vožtuvo atidarymas tikroju laiku valdomas vienu iš variklio valdymo kompiuterių, kuris yra transporto priemonėje įdiegta informacinė sistema. Taigi pagal skirtingų jutiklių surinktą informaciją (be kita ko, greičio arba variklio temperatūros) šis kompiuteris siunčia nurodymus EGR vožtuvo vykdikliui. Taršos mažinimo veiksmingumas susijęs su šio vožtuvo atidarymu, kuris valdomas minėtame kompiuteryje įdiegtos kompiuterinės programos pirminio kodo.
- 66 Vadinasi, kadangi tokia kompiuterinė programa, kaip nagrinėjamoji pagrindinėje byloje, įdiegta į variklio valdymo kompiuterį, veikia išmetamųjų teršalų kontrolės sistemos veikimą ir mažina jos veiksmingumą, ji yra „sudedamoji konstrukcijos dalis“, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktą.
- 67 Tokį platų sąvokos „sudedamoji konstrukcijos dalis“ aiškinimą patvirtina Reglamentu Nr. 715/2007 siekiamas tikslas, kuris, kaip matyti iš jo 6 konstatuojamosios dalies, yra labai sumažinti iš dyzelinių transporto priemonių išmetamų NOx kiekį, siekiant pagerinti oro kokybę ir laikytis taršos ribinių verčių.

68 Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, į pirmąjį klausimą reikia atsakyti, kad Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktą turi būti aiškinamas taip, 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 ji suprantama pagal šią nuostatą.

Dėl antrojo klausimo

69 Antruoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia sužinoti, ar Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktą turi būti aiškinamas taip, kad sąvoka „išmetamų teršalų kontrolės sistema“, kaip ji suprantama pagal šią nuostatą, apima tik technologijas ir vadinamąją „papildomo išmetamųjų teršalų apdorojimo“ strategiją, kurias naudojant išmetami teršalai mažinami galutiniu etapu, t. y. po jų susidarymo, ar apima ir tas technologijas bei strategijas, kuriomis, kaip ir EGR sistema, susidarantis teršalų kiekis mažinamas pradiniu etapu, t. y. jų susidarymo metu.

70 Pirmiausia reikia priminti, kad yra dvi strategijos, kurias gamintojai gali naudoti jų gaminamose dyzelinėse transporto priemonėse, siekdami mažinti išmetamus teršalus. Pirma, tai yra vadinamoji „variklio vidaus“ strategija, kaip antai EGR sistema, kai teršalų susidarymas mažinamas pačiame variklyje, ir, antra, vadinamoji „papildomo išmetamųjų teršalų apdorojimo“ strategija, kai išmetamos dujos apdorojamos po jų susidarymo.

71 Pačiame Reglamente Nr. 715/2007 sąvoka „išmetamų teršalų kontrolės sistema“ neapibrėžta, bet jo preambulėje primenama, kad, atsižvelgiant į šiame reglamente numatytą tikslą mažinti išmetamus teršalus, būtina numatyti mechanizmus, skirtus matuoti, taigi ir kontroliuoti, teršalus, išmetamus naudojant transporto priemonę.

72 Remiantis šio sprendimo 62 punkte nurodyta jurisprudencija, sąvokų, kurių apibrėžtis Sąjungos teisėje nepateikiama, reikšmė ir taikymo sritis turi būti nustatoma remiantis įprasta jų reikšme bendrinėje kalboje, atsižvelgiant į kontekstą, kuriam esant jos vartojamos, ir teisės aktų, kuriuose jos įtvirtintos, tikslus.

73 Pirmiausia reikia pabrėžti, kad, vertinant pažodžiui, išmetamų teršalų kontrolės sistema yra transporto priemonės sudedamoji dalis, skirta kontroliuoti jos išmetamiems teršalams.

74 Šiuo klausimu iš sprendimo dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą matyti, kad EGR sistema yra įtaisas, kurio vienintelis tikslas – mažinti, taigi, ir kontroliuoti, išmetamų NOx kiekį. Iš Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punkto negalima spręsti, kad techniškai toks įtaisas negalėtų būti išmetamų teršalų kontrolės sistemos dalis, jeigu jis leidžia kontroliuoti išmetamų NOx kiekį pagal iš anksto nustatytus parametrus.

75 Be to, tokį aiškinimą patvirtina Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punkto kontekstas. Ši nuostata, esanti šio reglamento I skyriuje, kuriame reglamentuojamas jo dalykas, taikymo sritis ir sąvokų apibrėžtys, turi būti nagrinėjama atsižvelgiant į įvairias šio reglamento nuostatas ir motorinių transporto priemonių tipo patvirtinimą Sąjungoje reglamentuojančius teisės aktus, kuriems šis reglamentas priskiriamas.

76 Šiuo klausimu reikia priminti, kad Pagrindų direktyvos IV priedo I dalyje išvardyti teisėkūros procedūra priimti aktai, numatantys esmines sąlygas, kurios turi būti įvykdytos, kad būtų patvirtintas motorinės transporto priemonės tipas. Šiame priede nurodytas Reglamentas Nr. 715/2007, o jo 5 straipsnyje numatyta, kad gamintojai įrengia transporto priemones 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. Kalbant apie išmetamų teršalų kontrolę, šiame straipsnyje nustatomi konkretūs techniniai reikalavimai, išdėstyti

Reglamente Nr. 692/2008. Tame reglamente savo ruožtu, kalbant apie tam tikrus techninius reikalavimus, susijusius su transporto priemonių tipo patvirtinimu, daroma nuoroda į JT/EEK taisyklę Nr. 83.

- 77 Kalbant, pirma, apie Reglamentą Nr. 715/2007, jo 4 straipsnio 2 dalyje numatyta, kad gamintojai turi imtis tokių techninių priemonių, kurios užtikrintų, kad pro išmetamąjį vamzdį būtų išmetamas iš tiesų ribotas teršalų kiekis visą normalų transporto priemonės veikimo laikotarpį, esant įprastoms eksploataavimo sąlygoms. Šiuo klausimu minėto reglamento 3 straipsnio 6 punkte sąvoka „pro išmetamąjį vamzdį išmetami teršalai“ apibrėžiama kaip „dujiniai ir kietųjų dalelių teršalai“.
- 78 Taigi šiose nuostatose nustatomas tik tikslas, kurį turi pasiekti gamintojai, t. y. riboti pro išmetamąjį vamzdį išmetamus teršalus, nepatikslinant, kokiomis priemonėmis šis tikslas turi būti pasiektas.
- 79 Taigi Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktas, nagrinėjamas atsižvelgiant į kitas šio reglamento nuostatas, turi būti aiškinamas taip, kad sąvoka „išmetamų teršalų kontrolės sistema“ apima technologijas ir strategiją, kuriomis išmetami teršalai mažinami pradiniu etapu, t. y. jų susidarymo metu.
- 80 Antra, reikia pažymėti, kad JT/EEK taisyklėje Nr. 83, be kita ko, jos 2.16 straipsnyje, taip pat vartojama išmetamų teršalų kontrolės sistemos sąvoka, tačiau nepatikslinama, ar šia sąvoka daroma nuoroda į priemones, kurių imamasi išmetamiems teršalams apdoroti po jų susidarymo, ar priemonės, skirtas riboti jų susidarymui.
- 81 Minėtoje nuostatoje „gedimo įtaisas [valdymo įtaisas]“ apibrėžiamas panašiai, kaip ir Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punkte esanti sąvoka. Taigi iš minėto 2.16 straipsnio negalima daryti išvados, kad „teršalų išmetimo kontrolės sistema“, kaip ji suprantama pagal šią nuostatą, apima tik tas technologijas ir strategiją, kuriomis išmetamųjų dujų kiekis mažinamas po jų susidarymo ir neapima tokių technologijų ir strategijų, kurios skirtos išmetamųjų dujų susidarymui riboti.
- 82 Be to, JT/EEK taisyklės Nr. 83 7.3.1.2 punkte „Taršos kontrolės sistema“ nurodyta, kad EGR sistema yra vienas iš šios sistemos parametrų. Taigi iš šių nuostatų darytina išvada, kad EGR sistema patenka į sąvoką „taršos kontrolės sistema“.
- 83 Trečia, nors Reglamento Nr. 692/2008 2 straipsnio 18 punkte „išmetamųjų teršalų kontrolės sistema“ apibrėžiama taip: „TPID 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“, ir nors šiame reglamente yra daug nuostatų, susijusių su skirtingomis išmetamų teršalų apdorojimo sistemomis, esančiomis transporto priemonių išmetimo sistemos viduje, ir jos kvalifikuojamos kaip „išmetamų teršalų kontrolės sistema“, jame pagal tą patį kvalifikuojantį požymį taip pat išvardytos variklio vidaus sistemos, skirtos išmetamų teršalų susidarymui riboti. Šiuo klausimu to paties reglamento XI priedo 2 priedėlyje išmetamų teršalų kontrolės sistemų sąrašė aiškiai nurodyta išmetamųjų dujų recirkuliacija. Toks ir yra EGR sistemos tikslas.
- 84 Be to, reikia priminti, kad motorinių transporto priemonių tipo patvirtinimo procedūrose išmetamų teršalų lygis visada matuojamas tuo metu, kai teršalai išmetami pro išmetamąjį vamzdį, kaip matyti iš Reglamento Nr. 692/2008 3 priedo. Taigi tarp strategijos, kuria išmetamųjų dujų kiekis mažinamas po jų susidarymo, ir strategijos, skirtos riboti jų susidarymui, negali būti daroma skirtumo.
- 85 Iš Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punkto konteksto matyti, kad sąvoka „išmetamų teršalų kontrolės sistema“ apima ir transporto priemonių variklio vidaus technologijas bei strategiją, kuriomis siekiama mažinti išmetamus teršalus po jų susidarymo, ir tokias technologijas ir strategijas, kuriomis siekiama riboti jų susidarymą.

- 86 Galiausiai tokį aiškinimą taip pat patvirtina Reglamentu Nr. 715/2007 siekiamas tikslas užtikrinti aukštą aplinkos apsaugos lygį.
- 87 Kaip nurodyta Reglamento Nr. 715/2007 1 konstatuojamojoje dalyje, variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo techniniai reikalavimai dėl išmetamųjų teršalų turėtų būti suderinti, kad būtų pasiektas, be kita ko, minėtas tikslas. Be to, šio reglamento 5 konstatuojamojoje dalyje nurodyta, kad, siekiant Sąjungos oro kokybės tikslų, būtinos nuolatinės pastangos mažinti iš transporto priemonių išmetamųjų teršalų kiekį. Jo 6 konstatuojamojoje dalyje patikslinta, kad, siekiant gerinti oro kokybę ir laikytis taršos ribinių verčių, ypač būtina sumažinti iš dyzelinių transporto priemonių išmetamųjų NOx kiekį.
- 88 Reglamento Nr. 715/2007 4 straipsnyje gamintojui nustatoma pareiga įrodyti, kad jo taikomos techninės priemonės užtikrina veiksmingą išmetamųjų teršalų, be kita ko, išmetamųjų pro išmetamąjį vamzdį, ribojimą visą normalų transporto priemonės veikimo laikotarpį, esant įprastoms eksploataavimo sąlygoms.
- 89 Taigi Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punkte esančios sąvokos „išmetamųjų teršalų kontrolės sistema“ aiškinimas, pagal kurį ši sąvoka apima ir tas transporto priemonių variklio vidaus technologijas bei strategijas, kuriomis išmetamus teršalus siekiama mažinti po jų susidarymo, ir tas technologijas ir strategijas, kurios skirtos išmetamųjų teršalų susidarymui riboti, atitinka šiuo reglamentu siekiamą tikslą. Iš tiesų, kaip generalinė advokatė pažymėjo savo išvados 106 punkte, jeigu šios sąvokos taikymo sritis būtų apribota, apimant tik tas technologijas ir strategijas, kurios mažina išmetamąsias dujas po jų susidarymo, Reglamentas Nr. 715/2007 netektų didelės dalies savo veiksmingumo.
- 90 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, į antrąjį klausimą turi būti atsakyta, kad Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktą turi būti aiškinamas taip, kad sąvoka „išmetamųjų teršalų kontrolės sistema“, kaip ji suprantama pagal šią nuostatą, apima tiek technologijas bei vadinamąją „papildomo išmetamųjų teršalų apdorojimo“ strategiją, kurios mažina išmetamus teršalus galutiniu etapu, t. y. po jų susidarymo, tiek technologijas bei strategijas, kurios, kaip ir EGR sistema, mažina išmetamųjų teršalų kiekį pradinio etapu, t. y. jų susidarymo metu.

Dėl trečiojo klausimo a ir c punktų

- 91 Trečiojo klausimo a ir c punktais prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia sužinoti, ar Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktą turi būti aiškinamas taip, kad įtaisas, kuris aptinka bet kokį su šiame reglamente numatytų tipo patvirtinimo procedūrų vykdymu susijusį parametą, įprastomis transporto priemonės naudojimo sąlygomis siekiant išmetamųjų 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*, yra „valdiklis“, kaip jis suprantamas pagal šią nuostatą.
- 92 Reikia priminti, kad, esant daliniam tipo patvirtinimui, susijusiam su teršalų išmetimu, su transporto priemonėmis atliekamas greičio profilio bandymas NEDC, kurį sudaro keturis kartus vykdomas (laboratorijoje) važiavimo mieste ciklas ir vienas važiavimo užmiestyje ciklas. Atliekant šį bandymą galima patikrinti, be kita ko, ar išmetamas NOx kiekis neviršija Reglamente Nr. 715/2007 nustatytų ribinių verčių. Bandymų ciklai siekiant patikrinti transporto priemonių išmetamus teršalus per šią procedūrą nėra vykdomi realiomis eismo sąlygomis.
- 93 Pagrindinėje byloje nagrinėjama kompiuterinė programa leidžia aptikti parametrus, atitinkančius laboratorijoje pagal NEDC profilį atliekamų bandymų parametrus ir atitinkamu atveju padidinti EGR vožtuvo atidarymo lygį, kad didesnė išmetamųjų dujų dalis būtų nukreipiama į dujų kolektorių ir taip būtų sumažintas bandomos transporto priemonės išmetamųjų teršalų kiekis. Taigi ši kompiuterinė programa leidžia suaktyvinti EGR vožtuvo veikimą, kad išmetamas teršalų kiekis atitiktų Reglamente

Nr. 715/2007 nustatytas ribines vertes. Iš sprendimo dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą matyti, kad jeigu minėta kompiuterinė programa neaptinka NEDC profilio ir tuo remdamasi nusprendžia, kad transporto priemonė naudojama įprastomis eksploataavimo sąlygomis, nustatomas išmetamų NOx kiekis viršija bandymo metu gautą išmetamų NOx kiekį ir neatitinka Reglamente Nr. 715/2007 nustatytų ribinių verčių.

- 94 Pagal suformuotą Teisingumo Teismo jurisprudenciją aiškinant Sąjungos teisės nuostatą reikia atsižvelgti ne tik į jos formuluotę, bet ir į kontekstą ir teisės akto, kuriame ji įtvirtinta, tikslus (2020 m. lapkričio 18 d. Sprendimo *Kaplan International colleges UK*, C-77/19, EU:C:2020:934, 39 punktą ir jame nurodyta jurisprudencija).
- 95 Visų pirma iš Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punkto formuluotės matyti, kad valdiklis, „esant įprastoms ir pagrįstai numatytinoms transporto priemonės veikimo ir eksploataavimo sąlygoms, mažina išmetamų teršalų kontrolės sistemos veiksmingumą“.
- 96 Taigi iš šios nuostatos formuluotės galima daryti išvadą, kad toks įtaisas, kaip pagrindinėje byloje nagrinėjama EGR sistema, įdiegtas siekiant užtikrinti išmetamų teršalų ribojimą pagal Reglamentą Nr. 715/2007, turėtų veikti ir tuo metu, kai atliekamas transporto priemonės tipo patvirtinimo bandymas laboratorijoje, ir tuomet, kai transporto priemonė naudojama įprastomis eksploataavimo sąlygomis.
- 97 Be to, kalbant apie Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punkto kontekstą, iš šio sprendimo 77 punkto matyti, kad pagal šio reglamento 4 straipsnio 2 dalį gamintojai turi imtis tokių techninių priemonių, kurios, be kita ko, užtikrintų, kad pro išmetamąjį vamzdį būtų išmetamas iš tiesų ribotas teršalų kiekis visą normalų transporto priemonės veikimo laikotarpį, esant įprastoms eksploataavimo sąlygoms. Be to, minėto reglamento 5 straipsnio 1 dalyje numatyta, kad gamintojas turi įrengti transporto priemones taip, kad sudedamosios dalys, kurios gali turėti įtakos teršalų išmetimui, leistų įprastai naudojamoms transporto priemonėms atitikti šiame reglamente ir jo įgyvendinimo priemonėse numatytas ribines išmetamų teršalų vertes.
- 98 Reikia konstatuoti, kad iš šio konteksto neįmanoma nustatyti aplinkybių, kurios leistų atskirti įtaiso, dėl kurio kilo ginčas, veikimą tipo patvirtinimo bandymo etapu ir transporto priemonei važiuojant įprastomis jos eksploataavimo sąlygomis. Kaip savo išvados 124 punkte pažymėjo generalinė advokatė, įtaiso, kurio vienintelis tikslas – užtikrinti, kad Reglamente Nr. 715/2007 numatytų išmetamų teršalų ribinių verčių būtų laikomasi tik tipo patvirtinimo etapu, įrengimas pažeistų įpareigojimą užtikrinti, kad įprastomis transporto priemonės eksploataavimo sąlygomis būtų išmetamas iš tiesų ribotas teršalų kiekis.
- 99 Taigi Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktas turi būti aiškinamas taip, kad tokia kompiuterinė programa, kaip nagrinėjama pagrindinėje byloje, kuri pakeičia transporto priemonės išmetamų teršalų lygį pagal jos aptinkamas važiuojimo sąlygas ir kuria išmetamų teršalų ribinių verčių paisymas užtikrinamas tik jeigu šios sąlygos atitinka per tipo patvirtinimo procedūras taikomas sąlygas, laikoma „valdikliu“, kaip jis suprantamas pagal šią nuostatą. Vadinasi, toks įtaisas yra valdiklis, net jei išmetamų teršalų kontrolės sistemos didesnis veiksmingumas taip pat gali būti užfiksuotas *ad hoc*, įprastomis transporto priemonės naudojimo sąlygomis.
- 100 Galiausiai tokį aiškinimą patvirtina Reglamentu Nr. 715/2007 siekiamas tikslas, kuris, kaip matyti iš šio sprendimo 86 ir 87 punktų, yra labai sumažinti išmetamų NOx kiekį ir užtikrinti aukštą aplinkos apsaugos lygį.

- 101 Tai, kad, kaip matyti iš sprendimo dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą, įprastos transporto priemonių eksploatavimo sąlygos išimtinėmis aplinkybėmis gali atitikti per tipo patvirtinimo procedūrą taikomas važiavimo sąlygas, todėl nagrinėjamo įtaiso veiksmingumas *ad hoc* gali būti didesnis, neturi poveikio šiam aiškinimui, nes įprastomis transporto priemonių naudojimo sąlygomis tikslas mažinti išmetamą NOx kiekį paprastai nėra pasiekiamas.
- 102 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, į trečiojo klausimo a ir c punktus reikia atsakyti, kad Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktą turi būti aiškinamas taip, kad įtaisas, kuriuo nustatomas bet koks su šiame reglamente numatytų tipo patvirtinimo procedūrų vykdymu susijęs parametras, siekiant išmetamų teršalų kontrolės sistemą per šias procedūras padaryti veiksmingesnę esant įprastoms transporto priemonės naudojimo sąlygoms ir taip gauti transporto priemonės tipo patvirtinimą, net jei didesnis jos veiksmingumas taip pat gali būti užfiksuotas *ad hoc*, yra „valdiklis“, kaip jis suprantamas pagal šią nuostatą.

Dėl trečiojo klausimo b punkto ir ketvirtojo klausimo

- 103 Pirmiausia reikia pažymėti, kad trečiojo klausimo b punktas ir ketvirtasis klausimas susiję su visomis Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalyje numatytomis išimtimis. Iš sprendimo dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą matyti, kad šio reglamento 5 straipsnio 2 dalies b ir c punktuose numatytos išimtys neturi reikšmės pagrindinės bylos išsprendimui. Taigi nėra reikalo aiškinti minėto 5 straipsnio 2 dalies b ir c punktų.
- 104 Minėtais klausimais prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia sužinoti, ar Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies a punktas turi būti aiškinamas taip, kad tokiam valdikliui, kaip nagrinėjamas pagrindinėje byloje, kuris transporto priemonių išmetamų teršalų kontrolės sistemą sistemingai padaro veiksmingesnę per tipo patvirtinimo procedūras, palyginti su jos veikimu, nustatytu įprastomis eksploatavimo sąlygomis, gali būti taikoma šioje nuostatoje numatyta tokių įtaisų draudimo išimtis, jeigu šis įtaisas padeda apsaugoti variklį nuo senėjimo ar užteršimo.
- 105 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, 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“.
- 106 Reikia konstatuoti, kad pažeidimo ir avarijos sąvokos neapibrėžtos nei Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnyje, nei kituose šio reglamento straipsniuose.
- 107 Reikia priminti, kad pagal šio sprendimo 62 punkte nurodytą jurisprudenciją, jeigu Reglamente Nr. 715/2007 šios sąvokos neapibrėžtos, remiantis suformuota Teisingumo Teismo jurisprudencija, jų 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.
- 108 Pagal įprastą reikšmę bendrinėje kalboje žodis „avarija“, kaip generalinė advokatė pažymėjo savo išvados 135 punkte, reiškia nenumatytą ir staigų įvykį, sukiantį pažeidimus ar pavojų, pavyzdžiui, sužalojimą ar mirtį. Žodis „pažeidimas“ reiškia žalą, kuri paprastai kyla dėl ūmios ar staigos priežasties.
- 109 Taigi valdiklis, mažinantis išmetamų teršalų kontrolės sistemos veiksmingumą, yra pateisinamas, jeigu pagal Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies a punktą jis leidžia apsaugoti variklį nuo staigos ir išimtinėmis aplinkybėmis atsiradusios žalos.

- 110 Šiuo klausimu reikia pažymėti, kad variklio užteršimas ir senėjimas negali būti laikomi „avarija“ ar „pažeidimu“, kaip tai suprantama pagal minėtą nuostatą, nes, kaip pažymi Komisija, šiuos įvykius iš esmės galima numatyti ir jie būdingi įprastam transporto priemonės veikimui.
- 111 Tokį aiškinimą patvirtina Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies a punkto, kuriame nustatyta draudimo naudoti valdiklius, mažinančius išmetamų teršalų kontrolės sistemos veiksmingumą, išimtis, kontekstas ir šiuo reglamentu siekiamas tikslas. Iš tiesų kiekviena išimtis turi būti aiškinama siaurai, kad būtų išsaugotas jos veiksmingumas ir laikomasi jos tikslo (pagal analogiją žr. 2014 m. rugsėjo 3 d. Sprendimo *Deckmyn ir Vrijheidsfonds*, C-201/13, EU:C:2014:2132, 22 ir 23 punktus).
- 112 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.
- 113 Tokį aiškinimą taip pat patvirtina Reglamentu Nr. 715/2007 siekiamas tikslas užtikrinti aukštą aplinkos apsaugos lygį ir pagerinti oro kokybę Sąjungoje, o tai reiškia, kad išmetamas NOx kiekis turi būti veiksmingai mažinamas visą normalų transporto priemonės veikimo laikotarpį. Šio reglamento 5 straipsnio 2 dalies a punkte numatytas draudimas netektų prasmės ir taptų visiškai neveiksmingas, jeigu gamintojams būtų leidžiama transporto priemonėse įrengti tokius valdiklius, siekiant vienintelio tikslo – apsaugoti variklį nuo užteršimo ir senėjimo.
- 114 Taigi, kaip generalinė advokatė pažymėjo savo išvados 146 punkte, valdiklio naudojimą gali pateisinti tik tiesioginė pažeidimų, keliančių konkretų pavojų vairuojant transporto priemonę, grėsmė.
- 115 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, į trečiojo klausimo a punktą ir ketvirtąjį klausimą reikia atsakyti, kad Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies a punktas turi būti aiškinamas taip, kad tokiam valdikliui, kaip nagrinėjamas pagrindinėje byloje, kuris transporto priemonių išmetamų teršalų kontrolės sistemą sistemingai padaro veiksmingesnę per tipo patvirtinimo procedūras, kad būtų laikomasi šiame reglamente nustatytų ribinių išmetimo verčių ir taip būtų patvirtintas šių transporto priemonių tipas, negali būti taikoma šioje nuostatoje numatyta tokių valdiklių draudimo išimtis, susijusi su variklio apsauga nuo pažeidimų ar avarijos ir saugiu transporto priemonės naudojimu, net jei šis įtaisas padeda užkirsti kelią variklio senėjimui ar užteršimui.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

- 116 Kadangi šis procesas pagrindinės bylos šalims yra vienas iš etapų prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiai nagrinėjamoje byloje, bylinėjimosi išlaidų klausimą turi spręsti šis teismas. Išlaidos, susijusios su pastabų pateikimu Teisingumo Teismui, išskyrus tas, kurias patyrė minėtos šalys, nėra atlygintinos.

Remdamasis šiais motyvais, Teisingumo Teismas (antroji kolegija) nusprendžia:

- 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 3 straipsnio 10 punktas turi būti aiškinamas taip, kad variklio valdymo kompiuteryje įdiegta kompiuterinė programa arba variklį veikianti programa, jeigu ji turi poveikį išmetamų teršalų kontrolės sistemai ir mažina jos veiksmingumą, yra „sudedamoji konstrukcijos dalis“, kaip tai suprantama pagal šią nuostatą.**

2. Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktas turi būti aiškinamas taip, kad sąvoka „išmetamų teršalų kontrolės sistema“, kaip ji suprantama pagal šią nuostatą, apima tiek technologijas ir vadinamąją „papildomo išmetamųjų teršalų apdorojimo“ strategiją, kuriomis išmetami teršalai mažinami galutiniu etapu, t. y. po jų susidarymo, tiek technologijas bei strategijas, kurios, kaip ir išmetamųjų dujų recirkuliacijos sistema, mažina išmetamų teršalų kiekį pradiniu etapu, t. y. jų susidarymo metu.
3. Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktas turi būti aiškinamas taip, 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 esant įprastoms transporto priemonės naudojimo sąlygoms ir taip gauti transporto priemonės tipo patvirtinimą, net jei didesnis jos veiksmingumas taip pat gali būti užfiksuotas *ad hoc*, yra „valdiklis“, kaip jis suprantamas pagal šią nuostatą.
4. Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies a punktas turi būti aiškinamas taip, kad tokiam valdikliui, kaip nagrinėjamas pagrindinėje byloje, kuris transporto priemonių išmetamų teršalų kontrolės sistemą sistemingai padaro veiksmingesnę per tipo patvirtinimo procedūras, kad būtų laikomasi šiame reglamente nustatytų ribinių išmetimo verčių ir taip būtų patvirtintas šių transporto priemonių tipas, negali būti taikoma šioje nuostatoje numatyta tokių valdiklių draudimo išimtis, susijusi su variklio apsauga nuo pažeidimų ar avarijos ir saugiu transporto priemonės naudojimu, net jei šis įtaisas padeda užkirsti kelią variklio senėjimui ar užteršimui.

Parašai.