



## Teismo praktikos rinkinys

### TEISINGUMO TEISMO (didžioji kolegija) SPRENDIMAS

2022 m. liepos 14 d.\*

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Teisės aktų derinimas – Reglamentas (EB) Nr. 715/2007 – Motorinių transporto priemonių tipo patvirtinimas – 3 straipsnio 10 punktas – 5 straipsnio 1 ir 2 dalys – Valdiklis – Motorinės transporto priemonės – Dyzelinis variklis – Išmetamieji teršalai – Išmetamųjų teršalų kontrolės sistema – Variklio valdymo kompiuteryje įdiegta kompiuterinė programa – Išmetamųjų dujų recirkuliacijos vožtuvas (IDR vožtuvas) – „Temperatūros intervalo“ ribojamas išmetamų azoto oksidų (NO<sub>x</sub>) kiekio mažinimas – Draudimas naudoti išmetamųjų teršalų kontrolės sistemų veiksmingumą mažinančius valdiklius – 5 straipsnio 2 dalies a punktas – Šio draudimo išimtis“

Byloje C-128/20

dėl *Landesgericht Klagenfurt* (Klagenfurto apygardos teismas, Austrija) 2020 m. vasario 19 d. nutartimi, kurią Teisingumo Teismas gavo tą pačią dieną, pagal SESV 267 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

**GSMB Invest GmbH & Co. KG**

prieš

**Auto Krainer GesmbH**

TEISINGUMO TEISMAS (didžioji kolegija),

kurį sudaro pirmininkas K. Lenaerts, pirmininko pavaduotojas L. Bay Larsen, kolegijų pirmininkai A. Arabadjev, A. Prechal, K. Jürimäe, C. Lycourgos ir I. Ziemele, teisėjai M. Ilešič, J.-C. Bonichot, F. Biltgen, P. G. Xuereb (pranešėjas) ir N. Wahl,

generalinis advokatas A. Rantos,

kancleris A. Calot Escobar,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį,

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

– *GSMB Invest GmbH & Co. KG*, atstovaujamos *Rechtsanwalt T. Kainz*,

\* Proceso kalba: vokiečių.

- *Auto Krainer GesmbH*, atstovaujamos *Rechtsanwälte* H. Gärtner, F. Gebert, F. Gonsior, C. Harms, N. Hellermann, F. Kroll, M. Lerbinger, S. Lutz-Bachmann, L. K. Mannefeld, K.-U. Opper, H. Posser, J. Quecke, K. Schramm, W. F. Spieth, J. Von Nordheim, K. Vorbeck, B. Wolfers ir B. Wollenschläger,
- Vokietijos vyriausybės, atstovaujamos J. Möller ir D. Klebs,
- Europos Komisijos, atstovaujamos M. Huttunen ir M. Noll-Ehlers,

susipažinęs su 2021 m. rugsėjo 23 d. posėdyje pateikta generalinio advokato 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 1 ir 2 dalių išaiškinimo.
- 2 Šis prašymas pateiktas nagrinėjant *GSMB Invest GmbH & Co. KG* ir *Auto Krainer GesmbH* ginčą dėl prašymo panaikinti motorinės transporto priemonės, kurioje įdiegta programinė įranga, mažinanti šios transporto priemonės dujinių išmetamųjų teršalų recirkuliaciją atsižvelgiant į nustatytą temperatūrą ir aukštį, pirkimo-pardavimo sutartį.

### Teisinis pagrindas

#### *Sąjungos teisė*

*Reglamentas Nr. 715/2007*

- 3 Reglamento Nr. 715/2007 1 ir 6 konstatuojamosiose dalyse nustatyta:
  - „(1) <...> variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo techniniai reikalavimai dėl išmetamųjų teršalų turėtų būti suderinti, kad skirtingose valstybėse narės[e] reikalavimai nesiskirtų ir būtų užtikrintas aukštas aplinkos apsaugos lygis.
  - <...>
  - (6) Siekiant gerinti oro kokybę ir laikytis taršos ribinių verčių, ypač būtina labai sumažinti iš dyzelinių transporto priemonių išmetamų azoto oksidų kiekį. <...>“
- 4 Šio reglamento 1 straipsnio 1 dalyje numatyta:
  - „Šiuo reglamentu nustatomi bendri variklinių transporto priemonių (toliau – transporto priemonės) ir pakaitinių dalių, pvz., pakaitinių taršos kontrolės įtaisų, tipo patvirtinimo, techniniai reikalavimai dėl jų išmetamų teršalų.“

5 Minėto reglamento 3 straipsnio 10 punkte nustatyta:

„Šiame reglamente ir jo įgyvendinimo priemonėse taikomi tokie apibrėžimai:

<...>

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

6 Šio reglamento 4 straipsnio 1 ir 2 dalys suformuluotos taip:

„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 eksploatavimo sąlygoms. <...>

<...>“

7 Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 1 ir 2 dalyse nurodyta:

„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.“

8 Šio reglamento I priede „Išmetamųjų teršalų ribos“, be kita ko, numatytos išmetamų azoto oksidų (NO<sub>x</sub>) teršalų ribinės vertės.

### *Reglamentas Nr. 692/2008*

9 2008 m. liepos 18 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 692/2008, įgyvendinantis ir iš dalies keičiantis Reglamentą Nr. 715/2007 (OL L 199, 2008, p. 1), buvo iš dalies pakeistas 2011 m. birželio 8 d. Komisijos reglamentu (ES) Nr. 566/2011 (OL L 158, 2011, p. 1) (toliau – Reglamentas Nr. 692/2008). Nuo 2022 m. sausio 1 d. Reglamentas Nr. 692/2008 buvo panaikintas 2017 m. birželio 1 d. Komisijos reglamentu (ES) 2017/1151, kuriuo papildomas Reglamentas Nr. 715/2007, iš dalies keičiama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/46/EB, Komisijos reglamentas (EB) Nr. 692/2008 bei Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1230/2012 ir kuriuo panaikinamas Komisijos reglamentas (EB) Nr. 692/2008 (OL L 175, 2017, p. 1). Vis dėlto, atsižvelgiant į ginčo pagrindinėje byloje faktinių aplinkybių klostymosi datą, jį nagrinėjant taikomas Reglamentas Nr. 692/2008.

10 Reglamento Nr. 692/2008 1 straipsnyje buvo numatyta:

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

11 Reglamento Nr. 692/2008 2 straipsnio 18 punktą buvo suformuluotas taip:

„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“.

12 Šio reglamento 3 straipsnio 9 dalyje buvo numatyta:

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

Tačiau, pateikdami paraiškas patvirtinti tipą, gamintojai patvirtinimo institucijai turi pateikti informaciją, įrodančią, kad NO<sub>x</sub> papildomo apdorojimo įtaisas įkaista iki pakankamos temperatūros, kad, užvedus variklį esant – 7 [Celsijaus laipsnių] temperatūrai, kaip nurodyta VI tipo bandymo aprašyme, veiksmingai veiktų 400 sekundžių.

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

Pateikiant šią informaciją, taip pat aprašomas bet koks galimas poveikis išmetamųjų teršalų kiekiams.

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

<...>

- 13 Minėto reglamento 10 straipsnio „Taršos kontrolės įtaisai“ 1 dalyje buvo numatyta:

„Gamintojas užtikrina, kad pakaitiniams taršos kontrolės įtaisams, kaip atskiriems techniniams mazgams, apibrėžtiems [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 („Pagrindų direktyva“), (OL L 263, 2007, p. 1)] 10 straipsnio 2 dalyje ir skirtiems įtaisyti transporto priemonėse, kurioms suteiktas EB tipo patvirtinimas ir kurios patenka į Reglamento (EB) Nr. 715/2007 taikymo sritį, pagal šio reglamento 12 ir 13 straipsnius bei [XIII] priedą būtų suteiktas EB tipo pa[t]virtinimas.

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

<...>

- 14 Reglamento Nr. 692/2008 I priedo „Administracinės nuostatos dėl EB tipo patvirtinimo“ 3.3 punkte „Tipo išplėtimo patvirtinimo suteikimas atsižvelgiant į taršos kontrolės įtaisų patvarumą (V tipo bandymas)“ buvo nustatyta:

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

3.3.1.1. Transporto priemonė:

<...>

3.3.1.2. Variklis

<...>

3.3.1.3. Taršos kontrolės sistemos parametrai:

a) deginių filtrai katalizatoriai ir kietųjų dalelių gaudyklės:

<...>

<...>

c) IDR:

taikoma / netaikoma,

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

<...>

### ***Austrijos teisė***

- 15 Pagrindinėje byloje taikytinos redakcijos *Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch* (Bendrasis civilinis kodeksas, toliau – ABGB) 879 straipsnio 1 dalyje numatyta:

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

- 16 ABGB 932 straipsnio 1 ir 4 dalyse nurodyta:

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

<...>

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

### **Ginčas pagrindinėje byloje ir prejudiciniai klausimai**

- 17 2011 m. sausio 9 d. *GSMB Invest* ir *Auto Krainer* sudarė *Volkswagen* markės *Caddy Maxi Comfortline 4 Motion TDI* modelio automobilio su EA 189 tipo euro 5 standarto 2 litrų darbo tūrio dyzeliniu varikliu ir išmetamųjų dujų recirkuliacijos vožtuvu (toliau – IDR vožtuvus) pirkimo-pardavimo sutartį.
- 18 2017 m. gruodžio 27 d. *GSMB Invest* pareiškė ieškinį *Landesgericht Klagenfurt* (Klagenfurto apygardos teismas, Austrija), kuris yra prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, prašydama panaikinti šią pirkimo-pardavimo sutartį remiantis ABGB 879 straipsnio 1 dalimi ir 932 straipsnio 4 dalimi, sumokant mokesčių už naudojimą.
- 19 Grįsdama ieškinį *GSMB Invest* tvirtina, kad pirkdama aptariamą transporto priemonę ji manė, kad įsigyja naują aplinkos neteršiantį automobilį ir kad, be kita ko, jo išmetamųjų dujų rodikliai atitinka teisės aktų reikalavimus. 2017 m. gegužės 9 d. *Volkswagen* atnaujinus minėtos transporto priemonės variklio valdymo kompiuteryje įdiegtą programinę įrangą, išmetamųjų dujų valymas pradeda veikti tik esant 15–33 °C lauko temperatūrai ir eksploatuojant mažesniame nei 1 000 metrų virš jūros lygio aukštyje (toliau – temperatūros intervalas). Šis temperatūros intervalas yra neteisėta perjungimo sistema, nes jo negalima pateisinti nė viena iš Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnyje numatytų išimčių. Kalbant konkrečiai, šis išmetamųjų dujų valymo sumažinimas dėl temperatūros intervalo nepadedą apsaugoti aptariamą transporto priemonės variklio nuo tiesioginio pažeidimo.
- 20 *Auto Krainer* tvirtina, kad tokį temperatūros intervalą naudoja visi euro 5 standarto dyzelinių transporto priemonių gamintojai ir kad *Kraftfahrt-Bundesamt* (Federalinė motorinių transporto priemonių eismo tarnyba, Vokietija), Vokietijoje kompetenciją tipo patvirtinimo srityje turinti institucija, nusprendė, kad šis temperatūros intervalas yra teisėta priemonė pagal Reglamentą Nr. 715/2007. Be to, tikrindama aptariamą programinės įrangos atnaujinimą ši institucija konstatavo, kad jis neturėjo jokio neigiamo poveikio taršos mažinimo įtaisų tvarumui.

- 21 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas mano, jog iš Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punkto ir 5 straipsnio 2 dalies matyti, kad temperatūros intervalas yra neteisėtas valdiklis. Iš tiesų daugelyje Europos Sąjungos šalių, ypač Vokietijoje ir Austrijoje, per metus aplinkos temperatūra dažniausiai būna žemesnė nei 15 °C ir, atsižvelgiant į šių šalių reljefą, transporto priemonės labai dažnai eksploatuojamos daugiau kaip 1 000 metrų virš jūros lygio aukštyje, todėl galima pagrįstai tikėtis, kad tokios eismo sąlygos susidaro įprastai veikiant transporto priemonėms ir jas įprastai naudojant, kaip tai suprantama pagal šio 3 straipsnio 10 punktą.
- 22 To teismo teigimu, Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies a punkte numatyta išimtis negali būti valdiklių, kurie įjungiami „įprastomis“ transporto priemonių naudojimo sąlygomis, teisiniu pagrindu.
- 23 Minėtas teismas priduria, kad Reglamento Nr. 692/2008 3 straipsnio 9 dalyje nustatyta, per kiek laiko po šaltojo užvedimo turi būti užtikrintas veiksmingas variklio veikimas. Pagal šią nuostatą azoto oksidų (NO<sub>x</sub>) papildomo apdorojimo įtaisas turi įkaisti iki pakankamos temperatūros, kad veiksmingai veiktų, per 400 sekundžių, užvedus šaltą variklį esant –7 °C temperatūrai. Patvirtinimo institucijos negali išduoti EB tipo patvirtinimo, jei nėra pakankamų įrodymų, kad minėtoje nuostatoje nustatytos sąlygos yra įvykdytos. Iš šios įrodinėjimo pareigos matyti, jog Sąjungos teisės aktų leidėjas aiškiai nustatė, kad šių sąlygų neatitinkantis temperatūros intervalas negali būti pateisinamas.
- 24 Vis dėlto prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pažymi, kad Teisingumo Teismas dar nėra priėmęs sprendimo dėl jam sprendžiant ginčą kilusių Reglamento Nr. 715/2007 nuostatų aiškinimo klausimų.
- 25 Tokiomis aplinkybėmis *Landesgericht Klagenfurt* (Klagenfurto apygardos teismas, Austrija) nutarė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:
- „1. Ar [Reglamento Nr. 715/2007] 5 straipsnio 1 dalis turi būti aiškinama taip, kad transporto priemonės įranga, kaip ji suprantama pagal jo 1 straipsnio 1 dalį, yra draudžiama, jeigu [IDR] 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 [esant temperatūros intervalui], 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, taigi, išmetamas [azoto oksidų (NO<sub>x</sub>)] kiekis viršija Reglamente Nr. 715/2007 nustatytas ribines vertes?
  2. Ar Reglamento [Nr. 715/2007] 5 straipsnio 2 dalies formuluotė „dėl variklio apsaugos nuo pažeidimo ar avarijos“ turi būti aiškinama taip, kad išmetamųjų dujų apdorojimo strategija, kuria pirmiausia siekiama tausoti nejudamas dalis, kaip antai IDR vožtuvą, IDR aušintuvą ir dyzelino kietųjų dalelių filtrą, neatitinka išimties taikymo nuostatų?
  3. Ar [Reglamento (EB) Nr. 715/2007] 5 straipsnio 1 dalis turi būti aiškinama taip, kad išmetamųjų dujų strategija, visišką taršos kontrolės įtaiso funkcionalumą užtikrinanti tik [esant temperatūros intervalui] <...> ir todėl Europoje, visų pirma Austrijoje, didžiąją metų dalį normaliai nefunkcionuojanti, neatitinka [šio reglamento] 5 straipsnio 1 dalies reikalavimo (transporto priemonės veikimas įprasto eksploatavimo režimu) ir yra draudžiamas valdiklis?“

## Dėl prejudicinių klausimų

### *Dėl pirmojo ir trečiojo klausimų*

- 26 Visų pirma primintina, nacionaliniams teismams ir Teisingumo Teismui bendradarbiaujant, kaip numatyta SESV 267 straipsnyje, pastarasis turi pateikti nacionaliniam teismui naudingą atsakymą, kuris leistų priimti sprendimą jo nagrinėjamoje byloje. Tai, jog prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas suformulavo klausimą nurodęs tik tam tikras Sąjungos teisės nuostatas, nereiškia, kad Teisingumo Teismas negali pateikti nacionaliniam teismui visų aiškinimo aspektų, kurie gali būti naudingi sprendimui šio teismo nagrinėjamoje byloje priimti, neatsižvelgiant į tai, ar jis juos nurodė savo pateiktuose klausimuose. Šiuo atžvilgiu Teisingumo Teismas turi iš visos nacionalinio teismo pateiktos informacijos ir, be kita ko, iš sprendimo dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą motyvuojamosios dalies, atrinkti Sąjungos teisės klausimus, aiškintinus atsižvelgiant į bylos dalyką (2021 m. liepos 15 d. Sprendimo *DocMorris*, C-190/20, EU:C:2021:609, 23 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).
- 27 Nagrinėjamu atveju pirmajame ir trečiajame klausimuose, į kuriuos reikia atsakyti kartu, daroma nuoroda į Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 1 dalį. Vis dėlto iš prašymo priimti prejudicinį sprendimą matyti, kad šį prašymą pateikęs teismas siekia išsiaiškinti, ar temperatūros intervalas yra „valdiklis“, kaip jis suprantamas pagal šio reglamento 3 straipsnio 10 punktą, kurį naudoti iš esmės draudžiama pagal to reglamento 5 straipsnio 2 dalį.
- 28 Reikia pažymėti, jog procesiniuose dokumentuose *Auto Krainer* teigia, kad prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas klaidingai aprašo aptariamą programinės įrangos veikimą. Iš tiesų dėl šios programinės įrangos išmetamųjų dujų recirkuliacijos koeficientas sumažėja, kai į variklį įleidžiamo oro temperatūra, o ne aplinkos temperatūra, yra žemesnė nei 15 °C. Techniniu požiūriu neginčijama, kad ši į variklį įleidžiamo oro temperatūra yra vidutiniškai 5 °C aukštesnė už aplinkos temperatūrą. Todėl visos išmetamosios dujos recirkuliuojamos tol, kol aplinkos temperatūra yra ne 15 °C ar daugiau, o 10 °C ar daugiau, t. y. patenka į vidutinės metinės aplinkos temperatūros Vokietijoje (10,4 °C) intervalą. Be to, tas teismas nenurodė, kad, kai aplinkos temperatūra yra žemesnė nei 10 °C, išmetamųjų dujų recirkuliacijos koeficientas tik tolygiai sumažėja iki 0, ir taip yra iki –5° C aplinkos temperatūros.
- 29 Vis dėlto reikia priminti, kad vykstant SESV 267 straipsnyje numatyta procedūrai, pagrįstai aiškiu nacionalinių teismų ir Teisingumo Teismo jurisdikcijos atskyrimu, ginčo pagrindinėje byloje faktinių aplinkybių konstatavimas bei vertinimas ir nacionalinės teisės aiškinimas bei taikymas priklauso tik nacionalinio teismo jurisdikcijai (2020 m. liepos 9 d. *Raiffeisen Bank ir BRD Groupe Société Générale*, C-698/18 ir C-699/18, EU:C:2020:537, 46 punktas).
- 30 Tokiomis aplinkybėmis, siekiant pateikti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui naudingą atsakymą, reikia konstatuoti, kad pirmuoju ir trečiuoju klausimais tas teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktas, siejamas su šio reglamento 5 straipsnio 1 dalimi, turi būti aiškinamas taip, kad įtaisas, kuriuo tame reglamente numatytų išmetamųjų teršalų ribinių verčių laikymasis užtikrinamas tik esant temperatūros intervalui, yra „valdiklis“, kaip jis suprantamas pagal šio 3 straipsnio 10 punktą.
- 31 Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punkte „valdiklis“ apibrėžiamas kaip „bet kokia sudedamoji konstrukcijos dalis, registruojanti temperatūrą, transporto priemonės greitį, variklio sukimosi dažnį ( $\text{min}^{-1}$ ), perdavimo mechanizmo veikimą, slėgį kolektoriuje prieš droselinę sklendę arba bet kokią kitą parametρά, 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“.

- 32 Teisingumo Teismas nusprendė, 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 aktyvavimą, jeigu jos veikia išmetamųjų teršalų kontrolės sistemos veikimą ir mažina jos veiksmingumą (2020 m. gruodžio 17 d. Sprendimo *CLCV ir kt. (Dyzelinio variklio valdiklis)*, C-693/18, EU:C:2020:1040, 64 punktas).
- 33 Teisingumo Teismas taip pat nusprendė, kad sąvoka „išmetamų teršalų kontrolės sistema“, kaip ji suprantama pagal Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktą, apima tiek technologijas ir vadinamąją „papildomo išmetamųjų teršalų apdorojimo“ strategiją, kurias taikant išmetamųjų teršalų kiekis sumažinamas galutiniame etape t. y. po jų susidarymo, tiek technologijas bei strategijas, kurios, kaip ir IDR sistema, naudojamos išmetamųjų teršalų kiekiui sumažinti pradiniam etape, t. y. jiems susidarant (2020 m. gruodžio 17 d. Sprendimo *CLCV ir kt. (Dyzelinio variklio valdiklis)*, C-693/18, EU:C:2020:1040, 90 punktas).
- 34 Nagrinėjamu atveju iš nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą matyti, kad aptariamoje transporto priemonėje įrengtas IDR vožtuvas ir jos variklio valdymo kompiuteryje įdiegta kompiuterinė programa. Šis vožtuvas yra viena iš technologijų, kurias automobilių gamintojai naudoja nevisiškai sudegus degalams išmetamų azoto oksidų (NO<sub>x</sub>) kiekiui kontroliuoti ir mažinti. Taršos mažinimo veiksmingumas susijęs su IDR vožtuvo, kuris valdomas minėta programine įranga, atsidarymu. Nukrypęs nuo temperatūros intervalo, nustatyto atnaujintus minėtą programinę įrangą ir nurodyto šio sprendimo 19 punkte, išmetamųjų dujų recirkuliacijos koeficientas tolygiai sumažėja iki 0, todėl viršijamos Reglamente Nr. 715/2007 nustatytos azoto oksidų (NO<sub>x</sub>) išmetamųjų teršalų ribinės vertės.
- 35 Taigi pagrindinėje byloje aptariama programine įranga, sukonfigūruota pagal temperatūros intervalą, nustatoma oro temperatūra ir aukštis, kuriame vyksta eismas, „kad [būtų galima] įjungti kiekvieną išmetamų teršalų kontrolės sistemos sudedamąją dalį <...> arba tolygiai keisti jos veikimo parametrus, sulėtinti tos dalies veikimą ar ją išjungti“, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktą.
- 36 Vadinas, jeigu tokia kompiuterinė programa turi poveikį išmetamųjų teršalų kontrolės sistemai ir mažina jos veiksmingumą, ji yra „sudedamoji konstrukcijos dalis“, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktą (šiuo klausimu žr. 2020 m. gruodžio 17 d. Sprendimo *CLCV ir kt. (Dyzelinio variklio valdiklis)*, C-693/18, EU:C:2020:1040, 66 punktą).
- 37 Siekiant nustatyti, ar pagrindinėje byloje aptariama programinė įranga yra valdiklis, kaip jis suprantamas pagal Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktą, taip pat reikia išnagrinėti, ar dėl šios programinės įrangos sumažėja išmetamųjų teršalų kontrolės sistemos veiksmingumas „esant įprastoms ir pagrįstai numatytinoms transporto priemonės veikimo ir eksploatavimo sąlygoms“.
- 38 Reglamente Nr. 715/2007 neapibrėžta sąvoka „įprast[as] <...> transporto priemonės veikim[as] ir eksploatavim[as]“ ir tam, kad būtų nustatyta jos prasmė ir apimtis, nedaroma jokios nuorodos į valstybių narių teisę.

- 39 Dėl šių priežasčių ši sąvoka laikytina Sąjungos teisės sąvoka, kuri visoje Sąjungoje turi būti aiškinama autonomiškai ir vienodai, atsižvelgiant ne tik į nuostatų, kuriose ji įtvirtinta, formuluotę, bet ir į jų kontekstą ir jomis siekiamą tikslą (pagal analogiją žr. 2021 m. sausio 26 d. Sprendimo *Hessischer Rundfunk*, C-422/19 ir C-423/19, EU:C:2021:63, 45 punktą).
- 40 Kaip matyti iš pačios Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punkto formuluotės, sąvoka transporto priemonės „įprast[as] <...> veikim[as] ir eksploatavim[as]“ daroma nuoroda į jos eksploatavimą realiomis važiavimo sąlygomis, t. y. ne tik, kaip rašytinėse pastabose iš esmės tvirtina *Auto Krainer*, į jos eksploatavimą sąlygomis, numatytomis tipo patvirtinimo bandymui, taikytam tuo metu, kai klostėsi ginčo pagrindinėje byloje faktinės aplinkybės, vadinamajam „New European Driving Cycle“ (NEDC), kuris atliekamas laboratorijoje ir kurio metu pakartojami keturi važiavimo mieste ciklai ir vienas važiavimo užmiestyje ciklas. Taigi šia sąvoka daroma nuoroda į šios transporto priemonės naudojimą realiomis važiavimo sąlygomis, įprastai egzistuojančiomis Sąjungos teritorijoje (šiuo klausimu žr. 2020 m. gruodžio 17 d. Sprendimo *CLCV ir kt. (Dyzelinio variklio valdiklis)*, C-693/18, EU:C:2020:1040, 96 ir 101 punktus). Iš tiesų bandymų ciklai siekiant patikrinti transporto priemonių išmetamus teršalus per tipo patvirtinimo procedūrą nėra vykdomi realiomis eismo sąlygomis (šiuo klausimu žr. 2020 m. gruodžio 17 d. Sprendimo *CLCV ir kt. (Dyzelinio variklio valdiklis)*, C-693/18, EU:C:2020:1040, 92 punktą).
- 41 Tokį aiškinimą patvirtina Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punkto kontekstas. Iš tiesų 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 eksploatavimo sąlygoms. Be to, minėto reglamento 5 straipsnio 1 dalyje numatyta, jog 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 (2020 m. gruodžio 17 d. Sprendimo *CLCV ir kt. (Dyzelinio variklio valdiklis)*, C-693/18, EU:C:2020:1040, 97 punktą).
- 42 Šiose nuostatose nenumatyta nieko, kuo remiantis būtų galima atskirti tokio įtaiso, kaip pagrindinėje byloje aptariama programinė įranga, veikimą tipo patvirtinimo bandymo etape ir važiuojant įprastomis transporto priemonių eksploatavimo sąlygomis. Priešingai, įtaiso, kuris leistų užtikrinti, kad Reglamente Nr. 715/2007 numatytų išmetamųjų teršalų ribinių verčių būtų laikomasi tik tipo patvirtinimo bandymo etape, nors per šį etapą negali būti atkurtos įprastos transporto priemonės eksploatavimo sąlygos, įrengimas prieštarautų pareigai užtikrinti, kad šiomis sąlygomis būtų išmetamas iš tiesų ribotas teršalų kiekis (šiuo klausimu žr. 2020 m. gruodžio 17 d. Sprendimo *CLCV ir kt. (Dyzelinio variklio valdiklis)*, C-693/18, EU:C:2020:1040, 97 ir 98 punktus). Tas pats pasakytina apie įtaiso, kuris leistų užtikrinti šios pareigos laikymąsi tik esant tam tikram temperatūros intervalui, kuris, nors ir apima sąlygas, kuriomis vyksta tipo patvirtinimo bandymo etapas, neatitinka tokių įprastų važiavimo sąlygų, kaip apibrėžtos šio sprendimo 40 punkte, įrengimą.
- 43 Šio sprendimo 40 punkte pateiktą aiškinimą, kad sąvoka transporto priemonės „įprast[as] <...> veikim[as] ir eksploatavim[as]“ daroma nuoroda į jos eksploatavimą realiomis važiavimo sąlygomis, įprastai egzistuojančiomis Sąjungos teritorijoje, taip pat patvirtina Reglamentu Nr. 715/2007 siekiamas tikslas, kuris, kaip matyti iš jo 1 ir 6 konstatuojamųjų dalių, yra užtikrinti aukštą aplinkos apsaugos lygį, konkrečiai – labai sumažinti iš dyzelinių transporto priemonių išmetamų azoto oksidų (NO<sub>x</sub>) kiekį ir laikytis taršos ribinių verčių (šiuo klausimu žr. 2020 m. gruodžio 17 d. Sprendimo *CLCV ir kt. (Dyzelinio variklio valdiklis)*, C-693/18, EU:C:2020:1040, 67, 86 ir 87 punktus).

- 44 Dėl klausimo, ar dėl tokios kaip pagrindinėje byloje aptariama programinės įrangos sumažėja išmetamųjų teršalų kontrolės sistemos veiksmingumas įprastomis važiavimo sąlygomis, neginčijama, kad žemesnė nei 15 °C aplinkos temperatūra ir važiavimas keliais, esančiais didesniame nei 1 000 metrų virš jūros lygio aukštyje, yra įprasti Sąjungos teritorijoje.
- 45 Be to, reikia pažymėti, jog pagrindinės bylos faktinėms aplinkybėms taikomo Reglamento Nr. 692/2008, kuriuo pagal jo 1 straipsnį nustatytos Reglamento Nr. 715/2007 4, 5 ir 8 straipsnių įgyvendinimo priemonės, 3 straipsnio 9 dalies antroje pastraipoje numatyta, kad gamintojai patvirtinimo institucijai pateikia informaciją, įrodančią, kad, esant –7 °C temperatūrai, nuo šaltojo variklio paleidimo praėjus ne daugiau kaip 400 sekundžių jų transporto priemonių azoto oksidų (NO<sub>x</sub>) papildomo apdorojimo įtaisas įkaista iki veiksmingam veikimui užtikrinti pakankamos temperatūros. Pagal šio 3 straipsnio 9 dalies penktą pastraipą patvirtinimo institucija nesuteikia tipo patvirtinimo, jei pateiktos informacijos nepakanka įrodyti, kad papildomo apdorojimo įtaisas iš tikrųjų įkaista iki pakankamos temperatūros, kad veiksmingai veiktų, per nustatytą laiką. Pastaroji nuostata patvirtina aiškinimą, kad Reglamente Nr. 715/2007 nustatytų išmetamųjų teršalų ribinių verčių turi būti laikomasi, kai temperatūra yra gerokai žemesnė nei 15 °C.
- 46 Taigi reikia konstatuoti, kad dėl programinės įrangos, kuri aptariama pagrindinėje byloje, sumažėja išmetamųjų teršalų kontrolės sistemos veiksmingumas „esant įprastoms ir pagrįstai numatytinoms transporto priemonės veikimo ir eksploatavimo sąlygoms“, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktą, taigi ji yra valdiklis, kaip jis suprantamas pagal šią nuostatą.
- 47 Vadinas, į pirmąjį ir trečiąjį klausimus reikia atsakyti: Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktas, siejamas su šio reglamento 5 straipsnio 1 dalimi, turi būti aiškinamas taip, kad įtaisas, kuriuo tame reglamente numatytų išmetamųjų teršalų ribinių verčių laikymasis užtikrinamas tik esant temperatūros intervalui, yra „valdiklis“, kaip jis suprantamas pagal šio 3 straipsnio 10 punktą.

### ***Dėl antrojo klausimo***

- 48 Antruoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies a punktas turi būti aiškinamas taip, kad valdikliui, kuriuo tame reglamente numatytų išmetamųjų teršalų ribinių verčių laikymasis užtikrinamas tik esant temperatūros intervalui, gali būti taikoma šioje nuostatoje numatyta draudimo naudoti tokius įtaisus išimtis, jei šiuo įtaisu padedama tausoti sudedamąsias dalis, kaip antai IDR vožtuvą, IDR aušintuvą ir dyzelino kietųjų dalelių filtrą.
- 49 Pagal Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalį draudžiama naudoti išmetamųjų teršalų kontrolės sistemų veiksmingumą mažinančius valdiklius. Tačiau šiam draudimui taikomos trys išimties, viena iš jų numatyta šio 5 straipsnio 2 dalies a punkte, t. y. kai „įtaiso būtinumas pateisinamas dėl variklio apsaugos nuo pažeidimo ar avarijos ir jis būtinas saugiam transporto priemonės naudojimui“.
- 50 Kadangi šioje nuostatoje įtvirtinta draudimo naudoti valdiklius, mažinančius išmetamųjų teršalų kontrolės sistemų veiksmingumą, išimtis, ji turi būti aiškinama siaurai (šiuo klausimu žr. 2020 m. gruodžio 17 d. Sprendimo *CLCV ir kt. (Dyzelinio variklio valdiklis)*, C-693/18, EU:C:2020:1040, 111 ir 112 punktus).

- 51 Pirmiausia dėl sąvokos „variklis“ pažymėtina, kad, kaip išvados 118 ir 119 punktuose nurodė generalinis advokatas, Reglamento Nr. 692/2008 I priede aiškiai atskiriamas variklis ir taršos kontrolės sistema. Iš tiesų, reikalavimai, susiję su „varikliu“, išdėstyti šio priedo 3.3.1.2 skirsnyje, o reikalavimai, susiję su „Taršos kontrolės sistemos parametrais“, – to priedo 3.3.1.3 skirsnyje. Pastarojo skirsnio a ir c punktai aiškiai apima kietųjų dalelių gaudyklės ir išmetamųjų dujų recirkuliaciją. Be to, pagal šio reglamento 10 straipsnio 1 dalies antrą pastraipą šiame reglamente kietųjų dalelių gaudyklės laikomos taršos kontrolės įtaisais.
- 52 Taigi IDR vožtuvas, IDR aušintuvas ir dyzelino kietųjų dalelių filtras yra atskiros variklio sudedamosios dalys. Iš tiesų IDR vožtuvas yra variklio išleidimo angoje už išmetimo kolektoriaus. Šio vožtuvo atsidarymo metu išmetamosios dujos nukreipiamos į dujų kolektorių, kur jos sudega antrą kartą ir yra ataušinamos aušintuvu – IDR aušintuvu. Kietųjų dalelių gaudyklė, kuri yra prieš išmetimo vamzdį, sudaro sąlygas filtruoti orą siekiant sulaukyti smulkias taršias kietąsias daleles.
- 53 Be to, dėl Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies a punkte pateiktų sąvokų „avarija“ ir „pažeidimas“ Teisingumo Teismas nusprendė, jog tam, kad valdiklis, mažinantis išmetamų teršalų kontrolės sistemos veiksmingumą, galėtų būti pateisinamas, jis turi padėti apsaugoti variklį nuo staigios ir išimtinėmis aplinkybėmis atsiradusios žalos (2020 m. gruodžio 17 d. Sprendimo *CLCV ir kt. (Dyzelinio variklio valdiklis)*, C-693/18, EU:C:2020:1040, 109 punktas).
- 54 Taigi variklio užteršimas ir senėjimas bet kuriuo atveju negali būti laikomi „avarija“ ar „pažeidimu“, kaip tai suprantama pagal minėtą nuostatą, nes šiuos įvykius iš esmės galima numatyti ir jie būdingi įprastam transporto priemonės veikimui (2020 m. gruodžio 17 d. Sprendimo *CLCV ir kt. (Dyzelinio variklio valdiklis)*, C-693/18, EU:C:2020:1040, 110 punktas).
- 55 Šį aiškinimą patvirtina Reglamentu Nr. 715/2007 siekiamas tikslas, kuris, kaip pažymėta šio sprendimo 43 punkte, yra užtikrinti aukštą aplinkos apsaugos lygį ir pagerinti oro kokybę Sąjungoje, o tai reiškia, kad išmetamų azoto oksidų (NO<sub>x</sub>) kiekis turi būti veiksmingai mažinamas visą normalų transporto priemonės veikimo laikotarpį. Iš tiesų šio reglamento 5 straipsnio 2 dalies a punkte nurodytas draudimas netektų prasmės ir taptų visiškai neveiksmingas, jeigu gamintojams būtų leidžiama transporto priemonėse įrengti tokius valdikius, siekiant vienintelio tikslo – apsaugoti variklį nuo užteršimo ir senėjimo (2020 m. gruodžio 17 d. Sprendimo *CLCV ir kt. (Dyzelinio variklio valdiklis)*, C-693/18, EU:C:2020:1040, 113 punktas).
- 56 Vadinas, tik tiesiogine variklio pažeidimo ar avarijos rizika, dėl kurios kyla konkretus pavojus vairuojant transporto priemonę, galima pateisinti valdiklio naudojimą pagal Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies a punktą.
- 57 2020 m. gruodžio 17 d. Sprendime *CLCV ir kt. (Dyzelinio variklio valdiklis)* (C-693/18, EU:C:2020:1040) Teisingumo Teismo pateikto sąvokos „pažeidimas“ aiškinimo nepaneigia Vokietijos vyriausybės ir *Auto Krainer* argumentas, jog iš šios sąvokos versijų anglų kalba (*damage*) ir vokiečių kalba (*Beschädigung*) matyti, kad ji apima ne tik staigius ir nenumatomus įvykius.
- 58 Iš tiesų, pirma, kaip išvados 115 punkte iš esmės pažymėjo generalinis advokatas, nors, priešingai nei tos pačios sąvokos apibrėžtis prancūzų kalba, jos apibrėžtys anglų ir vokiečių kalbomis nebūtinai reiškia, kad pažeidimas padarytas dėl „staigaus“ įvykio, jomis nepaneigiamas Teisingumo Teismo pateiktas sąvokos „pažeidimas“ išaiškinimas. Antra, reikia priminti, kad Teisingumo Teismo pateiktas siauras aiškinimas grindžiamas šio sprendimo 50 ir 55 punktuose išdėstytais motyvais.

- 59 Vis dėlto Vokietijos vyriausybė ir *Auto Krainer* teigia, kad aptariamas valdiklis yra pateisinamas, nes, esant pernelyg žemai arba aukštai temperatūrai, išmetamųjų dujų recirkuliacijos metu gali susidaryti nuosėdų ir tai gali lemti netinkamą IDR vožtuvo padėtį, pavyzdžiui, vožtuvas gali nebeatsidaryti arba tinkamai nebeužsidaryti arba net visiškai užsikimšti. Dėl sugadinto ar netinkamoje padėtyje esančio IDR vožtuvo gali būti pažeistas pats variklis ir, be kita ko, gali sumažėti transporto priemonės galia. Be to, neįmanoma numatyti ir apskaičiuoti, kada bus pasiekta IDR vožtuvo gedimo riba, nes ši riba gali būti viršyta staiga ir nenuspėjamai, net jei reguliariai atliekama šio vožtuvo priežiūra. Staigus ir nenuspėjamas transporto priemonės galios sumažėjimas darytų poveikį saugiam transporto priemonės naudojimui, pavyzdžiui, labai padidintų sunkaus eismo įvykio riziką lenkiant kitą transporto priemonę.
- 60 Be to, *Auto Krainer* tvirtina, kad dėl išmetamųjų dujų recirkuliacijos sistemos sudedamųjų dalių užteršimo sutrikus IDR vožtuvo veikimui ar net jam neatsidarant gali užsidegti kietųjų dalelių filtras ir dėl to variklyje ar paskui net visoje transporto priemonėje gali kilti gaisras, o tai pakenktų saugiam transporto priemonės naudojimui.
- 61 Šiuo klausimu reikia pažymėti, kad iš pačios Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies a punkto formuluotės matyti, jog tam, kad būtų taikoma šioje nuostatoje numatyta išimtis, valdiklio būtinumas turi būti pateisinamas ne tik dėl variklio apsaugos nuo pažeidimo ar avarijos, bet ir dėl saugaus transporto priemonės naudojimo. Iš tiesų, kaip išvados 106 punkte pažymėjo generalinis advokatas, atsižvelgiant į tai, kad šioje nuostatoje vartojamas jungtukas „ir“, ji turi būti aiškinama taip, kad joje numatytos sąlygos yra kumuliacinės.
- 62 Taigi, atsižvelgiant į tai, kad, kaip pažymėta šio sprendimo 50 punkte, ši išimtis turi būti aiškinama siaurai, valdiklis, kaip aptariamas pagrindinėje byloje, gali būti pateisinamas pagal minėtą išimtį, tik jei nustatoma, kad jis griežtai atitinka būtinumą išvengti tiesioginės variklio pažeidimo ar avarijos rizikos dėl išmetamųjų dujų recirkuliacijos sistemos sudedamosios dalies veikimo sutrikimo, kai toks pažeidimas ar avarija yra tokie rimti, kad dėl jų kyla konkretus pavojus vairuojant transporto priemonę, kurioje įrengtas minėtas įtaisas. Vis dėlto, kaip išvados 126 punkte pažymėjo generalinis advokatas, spręsdamas ginčą pagrindinėje byloje toki patikrinimą turi atlikti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, kuris vienintelis turi vertinti faktines aplinkybes.
- 63 Be to, nors tiesa, jog Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies a punkte formaliai nenustatytos kitos šioje nuostatoje numatytos išimties taikymo sąlygos, valdiklis, kuris įprastomis eismo sąlygomis turėtų veikti didžiąją metų dalį, kad variklis būtų apsaugotas nuo pažeidimo ar avarijos ir kad būtų užtikrintas saugus transporto priemonės naudojimas, akivaizdžiai prieštarautų šiuo reglamentu, nuo kurio šioje nuostatoje leidžiama nukrypti tik labai konkrečiomis aplinkybėmis, siekiamam tikslui ir neproporcingai pažeistų patį iš transporto priemonių išmetamų azoto oksidų (NO<sub>x</sub>) teršalų kiekio ribojimo principą.
- 64 Taigi, atsižvelgiant į tai, kad 5 straipsnio 2 dalies a punktą reikia aiškinti siaurai, toks valdiklis negali būti pateisinamas pagal šią nuostatą.
- 65 Jeigu būtų pripažinta, kad valdikliui, aprašytam šio sprendimo 63 punkte, gali būti taikoma Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies a punkte numatyta išimtis, ji būtų taikoma didžiąją metų dalį realiomis važiavimo sąlygomis Sąjungos teritorijoje, todėl šio 5 straipsnio 2 dalyje nustatytas tokių valdiklių draudimo principas praktiškai galėtų būti taikomas rečiau nei minėta išimtis.

- 66 Be to, *Auto Krainer* ir Vokietijos vyriausybė teigia, kad sąvoka valdiklio „būtinumas“ nereikalaujama geriausio prieinamo gamybos būdo ir kad, siekiant įvertinti, ar šis būtinumas pateisinamas dėl variklio apsaugos ir saugaus transporto priemonės naudojimo, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies a punktą, reikia atsižvelgti į gamybos būdo pažangos lygį tą dieną, kai buvo suteiktas EB tipo patvirtinimas. Neginčijama, jog tai, kad pagal temperatūros intervalą veikianti IDR sistema naudojama kitaip nei tipo patvirtinimo dieną, atitinka technikos pažangą. Be to, aiškinant šioje nuostatoje vartojamą sąvoką „būtinumas“ reikia atsižvelgti į būtinybę suderinti aplinkosaugos interesus ir gamintojų ekonominius interesus.
- 67 Šiuo klausimu reikia pabrėžti, kaip išvados 129 punkte pažymėjo generalinis advokatas, jog, viena vertus, iš Reglamento Nr. 715/2007 7 konstatuojamosios dalies matyti, kad nustatydamas išmetamųjų teršalų ribines vertes Sąjungos teisės aktų leidėjas atsižvelgė į automobilių gamintojų interesus ir, be kita ko, į sąnaudas, kurių patiria įmonės dėl būtinybės laikytis šių verčių. Taigi gamintojai turi prisitaikyti ir taikyti techninius įtaisus, kuriuos naudojant būtų galima laikytis minėtų verčių, nes šiame reglamente visiškai nereikalaujama naudoti konkrečią technologiją.
- 68 Kita vertus, kaip nurodyta šio sprendimo 55 punkte, atsižvelgiant į Reglamentu Nr. 715/2007 siekiamą tikslą užtikrinti aukštą aplinkos apsaugos lygį ir pagerinti oro kokybę Sąjungoje, išmetamų azoto oksidų (NO<sub>x</sub>) kiekis turi būti veiksmingai mažinamas visą normalų transporto priemonės veikimo laikotarpį (2020 m. gruodžio 17 d. Sprendimo *CLCV ir kt. (Dyzelinio variklio valdiklis)*, C-693/18, EU:C:2020:1040, 113 punktas). Jeigu pagal šio reglamento 5 straipsnio 2 dalies a punktą būtų leidžiama naudoti valdiklį vien dėl to, kad, pavyzdžiui, tyrimų išlaidos yra didelės, techninis prietaisas yra brangus arba naudotojas turi dažniau atlikti brangiau kainuojančius transporto priemonės techninės priežiūros darbus, šis tikslas būtų paneigtas.
- 69 Šiomis aplinkybėmis, atsižvelgiant į tai, kad, kaip nurodyta šio sprendimo 50 ir 62 punktuose, ši nuostata turi būti aiškinama siaurai, reikia konstatuoti, kad valdiklio „būtinumas“, kaip tai suprantama pagal minėtą nuostatą, egzistuoja tik tada, kai šio įtaiso ar transporto priemonės, kurioje jis įrengtas, EB tipo patvirtinimo suteikimo momentu nėra jokie kito techninio sprendimo, kuris leistų išvengti tiesioginės variklio pažeidimo ar avarijos, dėl kurių kyla konkretus pavojus vairuojant transporto priemonę, rizikos.
- 70 Taigi į antrąjį klausimą reikia atsakyti: Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies a punktas turi būti aiškinamas taip, kad valdikliui, kuriuo tame reglamente numatytų išmetamųjų teršalų ribinių verčių laikymasis užtikrinamas tik esant temperatūros intervalui, negali būti taikoma šioje nuostatoje numatyta draudimo naudoti tokius įtaisus išimtis vien dėl to, kad šiuo įtaisu padedama tausoti tokias sudedamąsias dalis, kaip IDR vožtuvas, IDR aušintuvas ir dyzelino kietųjų dalelių filtras, nebent būtų nustatyta, kad minėtas įtaisas griežtai atitinka būtinumą išvengti tiesioginės variklio pažeidimo ar avarijos rizikos dėl vienos iš šių sudedamųjų dalių veikimo sutrikimo, kai toks pažeidimas ar avarija yra tokie rimti, kad dėl jų kyla konkretus pavojus vairuojant transporto priemonę, kurioje įrengtas tas įtaisas. Bet kuriuo atveju valdikliui, kuris įprastomis eismo sąlygomis turėtų veikti didžiąją metų dalį, kad variklis būtų apsaugotas nuo pažeidimo ar avarijos ir būtų užtikrintas saugus transporto priemonės naudojimas, negali būti taikoma Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies a punkte numatyta išimtis.

## Dėl bylinėjimosi išlaidų

- 71 Kadangi šis procesas pagrindinės bylos šalims yra vienas iš etapų prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo 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 (didžioji 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 kieki iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (Euro 5 ir Euro 6) ir dėl transporto priemonių remonto ir priežiūros informacijos prieigos 3 straipsnio 10 punktą, siejamas su šio reglamento 5 straipsnio 1 dalimi, turi būti aiškinamas taip, kad įtaisas, kuriuo tame reglamente numatytų išmetamųjų teršalų ribinių verčių laikymasis užtikrinamas tik esant 15–33 °C lauko temperatūrai ir tik mažesniame nei 1 000 metrų virš jūros lygio aukštyje, yra „valdiklis“, kaip jis suprantamas pagal šio 3 straipsnio 10 punktą.**
- 2. Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies a punktas turi būti aiškinamas taip, kad valdikliui, kuriuo tame reglamente numatytų išmetamųjų teršalų ribinių verčių laikymasis užtikrinamas tik esant 15–33 °C lauko temperatūrai ir tik mažesniame nei 1 000 metrų virš jūros lygio aukštyje, negali būti taikoma šioje nuostatoje numatyta draudimo naudoti tokius įtaisus išimtis vien dėl to, kad minėtu įtaisu padedama tausoti tokias sudedamąsias dalis, kaip išmetamųjų dujų recirkuliacijos vožtuvas, IDR aušintuvas ir dyzelino kietųjų dalelių filtras, nebent būtų nustatyta, kad šis įtaisas griežtai atitinka būtinumą išvengti tiesioginės variklio pažeidimo ar avarijos rizikos dėl vienos iš šių sudedamųjų dalių veikimo sutrikimo, kai toks pažeidimas ar avarija yra tokie rimti, kad dėl jų kyla konkretus pavojus vairuojant transporto priemonę, kurioje įrengtas tas įtaisas. Bet kuriuo atveju valdikliui, kuris įprastomis eismo sąlygomis turėtų veikti didžiąją metų dalį, kad variklis būtų apsaugotas nuo pažeidimo ar avarijos ir būtų užtikrintas saugus transporto priemonės naudojimas, negali būti taikoma Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies a punkte numatyta išimtis.**

Parašai.