

Lieta C-440/20

**Lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu kopsavilkums saskaņā ar
Tiesas Reglamenta 98. panta 1. punktu**

Iesniegšanas datums:

2020. gada 18. septembris

Iesniedzējtiesa:

Landgericht Stuttgart (Vācija)

Datums, kurā pieņemts iesniedzējtiesas nolēmums:

2020. gada 18. septembris

Prasītāja:

S.

Atbildētāja:

AD GmbH

Pamatlietas priekšmets

Prasība pret juridisko izdevumu apdrošinātāju par apdrošināšanas seguma nodrošināšanu prasībai pret automobiļu ražotāju, pret kuru ir paredzēts celt prasību par zaudējumu atlīdzību saistībā ar prasītājas iegādātā transportlīdzekļa izplūdes gāzu kontroles sistēmas manipulācijām.

Lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu priekšmets un juridiskais pamats

Savienības tiesību interpretācija, LESD 267. pants.

Prejudiciālie jautājumi

1. Jēdziena “pārveidošanas ierīce” interpretācija

1-1: *Vai Regulas (EK) Nr. 715/2007 3. panta 10. punkts ir jāinterpretē un jāpiemēro tādējādi, ka jēdziens “konstrukcijas elements” ietver tikai un vienīgi fiziskas iekārtas mehāniskas daļas?*

Gadījumā, ja atbilde uz 1. jautājuma 1. punktu ir noliedzoša:

1-2: *Vai Regulas (EK) Nr. 715/2007 3. panta 10. punkts ir jāinterpretē un jāpiemēro tādējādi, ka emisiju kontroles sistēma ietver tikai dzinēja sistēmā pakārtoti esošo izplūdes gāzu attīrīšanas iekārtu (piemēram, dīzeļdegvielas oksidācijas katalizatoru, dīzeļdegvielas kvēpu filtra[-u], NOx redukcijas katalizatoru formā)?*

1-3: *Vai Regulas (EK) Nr. 715/2007 3. panta 10. punkts ir jāinterpretē un jāpiemēro tādējādi, ka emisiju kontroles sistēma ietver pasākumus emisiju kontrolei gan dzinējā, gan ārpus tā?*

2. Jēdziena “normāli lietošanas apstākļi” interpretācija

2-1: *Vai Regulas (EK) Nr. 715/2007 5. panta 1. punkts ir jāinterpretē un jāpiemēro tādējādi, ka “normālu lietošanas apstākļu” jēdziens atspoguļo tikai braukšanas apstākļus Eiropas Jaunajā braukšanas ciklā?*

Gadījumā, ja atbilde uz 2. jautājuma 1. punktu ir noliedzoša:

2-2: *Vai Regulas (EK) Nr. 715/2007 4. panta 1. punkta otrā daļa, lasot to kopsakarā ar 5. panta 1. punktu, ir jāinterpretē un jāpiemēro tādējādi, ka ražotājiem ir jānodrošina, ka regulas I pielikumā noteiktās emisiju robežvērtības tiek ievērotas arī ikdienas lietošanas apstākļos?*

Gadījumā, ja atbilde uz 2. jautājuma 2. punktu ir apstiprinoša:

2-3: *Vai Regulas (EK) Nr. 715/2007 5. panta 1. punkts ir jāinterpretē un jāpiemēro tādējādi, ka “normālu lietošanas apstākļu” jēdziens atspoguļo faktiskos ikdienas lietošanas braukšanas apstākļus?*

Gadījumā, ja atbilde uz 2. jautājuma 3. punktu ir noliedzoša:

2-4: *Vai Regulas (EK) [Nr. 715/2007] 5. panta 1. punkts ir jāinterpretē un jāpiemēro tādējādi, ka “normālu lietošanas apstākļu” jēdziens atspoguļo faktiskos ikdienas lietošanas braukšanas apstākļus, ņemot vērā vidējo ātrumu 33,6 km/h un maksimālo ātrumu 120,00 km/h?*

3. No temperatūras atkarīgu emisiju kontroles stratēģiju pieļaujamība

3-1: *Vai Regulas (EK) Nr. 715/2007 5. panta 1. punkts ir jāinterpretē un jāpiemēro tādējādi, ka nav pieļaujams transportlīdzekļa aprīkojums, atbilstoši kuram daļa, kas varētu radīt emisiju, ir konstruēta tā, ka izplūdes gāzu recirkulācijas līmenis tiek regulēts tādējādi, ka tas tikai temperatūras amplitūdā 20–30 °C nodrošina zema emisiju līmeņa režīmu un ārpus šīm temperatūrām tiek pakāpeniski samazināts?*

Gadījumā, ja atbilde uz 3. jautājuma 1. punktu ir noliedzoša:

3-2: *Vai Regulas (EK) Nr. 715/2007 5. panta 2. punkts ir jāinterpretē un jāpiemēro tādējādi, ka pārveidošanas ierīce tomēr ir nepieļaujama, ja tā dzinēja aizsardzības nolūkā nepārtraukti darbojas temperatūras amplitūdā ārpus 20–30°C, un tādēļ izplūdes gāzu recirkulācija ir ievērojami samazināta?*

4. Jēdziena “nepieciešamība” interpretācija izņēmuma izpratnē

4-1: *Vai Regulas (EK) Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta otrā teikuma a) apakšpunkts ir jāinterpretē un jāpiemēro tādējādi, ka nepieciešamība izmantot pārveidošanas ierīces tiesību normas izpratnē ir jāapstiprina tikai tad, ja, pat izmantojot tādu jaunāko tehnoloģiju, kāda bija pieejama attiecīgā transportlīdzekļa modeļa tipa apstiprinājuma iegūšanas brīdī, nevarēja tikt nodrošināta dzinēja aizsardzība pret bojājumiem vai nelaimes gadījumiem un droša transportlīdzekļa darbība?*

Gadījumā, ja atbilde uz 4. jautājuma 1. punktu ir noliedzoša:

4-2: *Vai Regulas (EK) [Nr. 715/2007] 5. panta 2. punkta otrā teikuma a) apakšpunkts ir jāinterpretē un jāpiemēro tādējādi, ka nepieciešamība izmantot pārveidošanas ierīces tiesību normas izpratnē ir jānoliedz, ja dzinēja vadības sistēmā noteiktie parametri ir izvēlēti tā, ka izplūdes gāzu attīrīšana, ņemot vērā tās noteikto atkarību no temperatūras, parasti sagaidāmās temperatūras dēļ gada lielākajā daļā netiek aktivizēta vai tiek tikai ierobežoti aktivizēta?*

5. Jēdziena “bojājumi” interpretācija izņēmuma izpratnē

5-1: *Vai Regulas (EK) Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta otrā teikuma a) apakšpunkts ir jāinterpretē un jāpiemēro tādējādi, ka tikai dzinējs ir jāaizsargā pret bojājumiem?*

5-2: *Vai Regulas (EK) Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta otrā teikuma a) apakšpunkts ir jāinterpretē un jāpiemēro tādējādi, ka bojājumu jēdziens ir jānoliedz, ja skartas ir tā saucamās nolietojamās detaļas (kā, piemēram, izplūdes gāzu recirkulācijas vārsts)?*

5-3: *Vai Regulas (EK) Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta otrā teikuma a) apakšpunkts ir jāinterpretē un jāpiemēro tādējādi, ka arī citas transportlīdzekļa daļas, it īpaši izplūdes gāzu sistēmā pakārtoti esošās detaļas ir jāaizsargā pret bojājumiem un negadījumiem?*

6. Savienības tiesību pārkāpumu juridiskās sekas un sankciju efekts

6-1: *Vai Regulas (EK) Nr. 715/2007 4. panta 1. punkta otrā daļa, 4. panta 2. punkta otrā daļa, 5. panta 1. punkts un 2. punkts, kā arī 13. pants ir jāinterpretē un jāpiemēro tādējādi, ka ar tiem tiek aizsargāta vismaz arī tāda pircēja ekonomiskā izvēles brīvība, kas iegādājies Regulas (EK) Nr. 715/2007 prasībām neatbilstošu transportlīdzekli?*

Gadījumā, ja atbilde uz 6. jautājuma 1. punktu ir noliedzoša:

6-2: *Vai Regulas (EK) Nr. 715/2007 4. panta 1. punkta otrā daļa, 4. panta 2. punkta otrā daļa, 5. panta 1. punkts un 2. punkts, kā arī 13. pants ir jāinterpretē un jāpiemēro tādējādi, ka dalībvalstīm ir jāparedz sankciju mehānisms, ar kuru transportlīdzekļa pircējiem efektīvi tiek piešķirtas tiesības celt prasību tiesā tirgu regulējošo Savienības īstenošanai?*

6-3: a) *Vai “efektīva, samērīga un preventīva” pasākuma jēdziens Regulas (EK) Nr. 715/2007 13. panta 1. punkta otrā teikuma izpratnē ir jāinterpretē tādējādi, ka zaudējums, kuru normatīvi ir cietis transportlīdzekļa pircējs, nevar tikt neitralizēts vai samazināts, faktiski izmantojot iespēju lietot transportlīdzekli, kas neatbilst Regulas (EK) Nr. 715/2007 prasībām?*

b) *Vai Savienības tiesībām piemītošā efektīvi iekšējā loģika paredz, ka “efektīva, samērīga un preventīva” pasākuma jēdziens Regulas (EK) Nr. 715/2007 13. panta 1. punkta otrā teikuma izpratnē ir jānošķir, vadoties no tā, vai pārkāpums Regulas (EK) Nr. 715/2007 13. panta 2. punkta izpratnē ir izdarīts tīši vai tikai neuzmanības dēļ, un tikai pēdējā minētajā gadījumā ir pieļaujams atrēķināt atlīdzību par faktisko iespēju lietot iegādāto transportlīdzekli?*

c) *Vai “efektīva, samērīga un preventīva” pasākuma jēdziens Regulas (EK) Nr. 715/2007 13. panta 1. punkta otrā teikuma izpratnē ir jāinterpretē tādējādi, ka arī gadījumā, ja tiek atrēķināta atlīdzība par ieguvumu, transportlīdzekļa ražotājam kā pretizpildījums ir jāmaksā komerciāla atlīdzība par kapitāla lietošanu, tātad par to ir jāuzrēķina aizdevuma procenti?*

d) *Vai “efektīva, samērīga un preventīva” pasākuma jēdziens Regulas (EK) Nr. 715/2007 13. panta 1. punkta otrā teikuma izpratnē ir jāinterpretē tādējādi, ka katrā ziņā, sākot no brīža, kad pircējs izteicis pirmo nopietno paziņojumu par preces atgriešanu, tāda transportlīdzekļa ražotājs, kas neatbilst Regulas (EK) Nr. 715/2007 prasībām, no atmaksas nevar atrēķināt atlīdzību par faktisko iespēju lietot transportlīdzekli?*

6-4: *Vai Direktīvas 2007/46/EK 18. panta 1. punkts un 26. panta 1. punkts ir jāinterpretē un jāpiemēro tādējādi, ka ražotājs pārkāpj savu pienākumu izsniegt derīgu atbilstības sertifikātu saskaņā ar Direktīvas 2007/46/EK 18. panta 1. punktu, ja tas transportlīdzeklī ir iebūvējis neatļautu pārveidošanas ierīci Regulas (EK) Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta izpratnē, un ar šāda transportlīdzekļa nodošanu ekspluatācijā tiek pārkāpts pārdošanas bez derīga atbilstības sertifikāta aizliegums saskaņā ar Direktīvas 2007/46/EK 26. panta 1. punktu?*

6-5: *Vai Regulas (EK) Nr. 715/2007, kā arī Direktīvas 2007/46/EK mērķis un nolūks ir tāds, ka ar Regulas (EK) Nr. 715/2007 I pielikumā noteiktajām emisiju robežvērtībām vai ar atbilstības sertifikātu Direktīvas 2007/46/EK 18. panta 1. punkta izpratnē, lasot to kopsakarā ar Regulu (EK) Nr. 385/2009, tiek noteiktas tādas pircējus aizsargājošas tiesības, ka regulā noteikto kvalitāti pamatojošo*

robežvērtību vai reģistrācijas tiesību pārkāpuma gadījumā saskaņā ar Savienības tiesībām ražotājam, veicot atmaksu par transportlīdzekli, ir aizliegts atrēķināt ieguvumu no tā lietošanas?

Atbilstošās Savienības tiesību normas

Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 715/2007 (2007. gada 20. jūnijs) par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem (“Euro 5” un “Euro 6”) un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai: 3. panta 10. punkts, 4. panta 1. un 2. punkts, 5. panta 1. un 2. punkts, 13. pants;

Komisijas Regula (EK) Nr. 692/2008 (2008. gada 18. jūlijs), ar kuru īsteno un groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 715/2007 par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem (“Euro 5” un “Euro 6”) un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai: 3. panta 6. un 9. punkts;

Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 595/2009 (2009. gada 18. jūnijs) par mehānisko transportlīdzekļu un motoru tipa apstiprinājumu attiecībā uz lielas celtségas/kravnesības transportlīdzekļu radītām emisijām (Euro VI), par piekļuvi transportlīdzekļu remonta un tehniskās apkopes informācijai, par grozījumiem Regulā (EK) Nr. 715/2007 un Direktīvā 2007/46/EK un par Direktīvu 80/1269/EEK, 2005/55/EK un 2005/78/EK atcelšanu: 2. panta 1. punkts, 3. panta 8. punkts, 5. panta 3. punkts;

Komisijas Regula (EK) Nr. 385/2009 (2009. gada 7. maijs), ar kuru aizstāj IX pielikumu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2007/46/EK, ar ko izveido sistēmu mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanai (“Pamatdirektīva”): IX pielikums;

Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2007/46/EK (2007. gada 5. septembris), ar ko izveido sistēmu mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanai (“pamatdirektīva”): 18. panta 1. punkts, 26. panta 1. punkts;

Atbilstošās starptautisko tiesību normas

Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijas (ANO EEK) Noteikumi Nr. 83 – Vienoti noteikumi par transportlīdzekļu apstiprināšanu attiecībā uz piesārņotāju emisiju atkarībā no motoram nepieciešamās degvielas veida [2015/1038] (OV 2015, L 172, 1. lpp.): 2.16. punkts;

Atbilstošās valsts tiesību normas

Bürgerliches Gesetzbuch [Vācijas Civillikums] (turpmāk tekstā – “*BGB*”), 823., 826., 849., 249. pants;

Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge [Noteikumi par transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanu saskaņā ar EK tiesību normām (EK transportlīdzekļu apstiprināšanas noteikumi)], (turpmāk tekstā – “*EG-FGV*”): 6. panta 1. punkts.

Īss pamatlīetas faktisko apstākļu un tiesvedības izklāsts

- 1 2012. gada 15. martā prasītāja iegādājās automašīnu *BMW X3 XDrive 25D Euro 5*. Transportlīdzeklis pirmoreiz tika reģistrēts 2012. gada martā. Atbildētāja un prasītāja ir noslēgušas līgumu par juridisko izdevumu apdrošināšanu.
- 2 Savā 2019. gada 27. marta vēstulē prasītāja atbildētājai darīja zināmu, ka tā vēloties īstenot savus prasījumus saistībā ar viņas iegādātā transportlīdzekļa izplūdes gāzu kontroles sistēmas manipulācijām un pieprasīja nodrošināt apdrošināšanas segumu. Savā 2019. gada 2. maija vēstulē atbildētāja atteicās nodrošināt apdrošināšanas segumu, pamatojot to ar faktu, ka *BMW AG* ražotajos dzinējos neesot konstatēts testa cikla noteicējs, bet gan vienīgi termālais logs, kas esot pieļaujams saskaņā ar spēkā esošajām Vācijas un Eiropas tiesību normām.
- 3 Tā rezultātā prasītāja izmantoja savas tiesības lūgt advokāta atzinumu par izredzēm panākt labvēlīgu rezultātu tiesā [*Stichentscheid*], tomēr atbildētāja to noraidīja. Tā tostarp apgalvoja, ka attiecībā uz prasītājas transportlīdzekli nepastāvošs uzraugošo iestāžu atsaukums, un tāds arī netiekot plānots. Tādējādi prasītāja pret atbildētāju cēla prasību tiesā par apdrošināšanas seguma nodrošināšanu.

Pamatlīetas pušu galvenie argumenti

- 4 Prasītāja apgalvo, ka termālā loga izmantošana principā nav pieļaujama. Tādēļ viņai esot radušies prasījumi pret transportlīdzekļa ražotāju saistībā ar neatļautu darbību – 823. panta 2. punkts, lasot to kopsakarā ar Regulu Nr. 715/2007, kā arī *BGB* 826. pantu. Saistībā ar šiem prasījumiem atbildētājai neapšaubāmi esot jānodrošina apdrošināšanas segums. Atsaucot darījumu, prasītājai neesot jāmaksā atlīdzība par faktiskā transportlīdzekļa lietošanas laiku, jo šāds pienākums esot pretrunā Savienības tiesībām.

- 5 Atbildētāja norāda uz to, ka *Kraftfahrt-Bundesamt* [Federālā transporta līdzekļu iestāde] neesot devusi rīkojumu atsaukt attiecīgo transportlīdzekļa modeli, un arī prokuratūra neesot uzsākusi atbilstošu izmeklēšanas procesu. Tādēļ apdrošināšanas segums esot jāatsaka. Tāda transportlīdzekļa nodošana ekspluatācijā, kura dzinējs esot aprīkots ar termālo logu, neesot uzskatāma par apzinātu amorālu kaitējuma nodarījumu *BGB* 826. panta izpratnē. Regula Nr. 715/2007 neesot uzskatāma par aizsargājošu tiesību aktu *BGB* 823. panta 2. punkta izpratnē. Tā kā Eiropas normatīvos noteiktās emisiju robežvērtības turklāt ir saistītas ar detalizēti izstrādātu regulējumu attiecībā uz testēšanas apstākļiem, neesot svarīgi, kādas esot transportlīdzekļa radītās emisijas ārpus noteiktā testēšanas režīma – ikdienas lietošanas apstākļos.
- 6 Nepieciešamības jēdziens Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta izpratnē esot jāinterpretē tādējādi, ka tas attaisno jebkuru *ex ante* novērtējamu pasākumu dzinēja sastāvdaļu bojājumu novēršanai. Šajā lietā strīdīgā no ekspluatācijas vietas atkarīgā izplūdes gāzu recirkulācija (turpmāk tekstā – *EGR*), kas tiekot samazināta atbilstoši ārējai gaisa temperatūrai, esot attaisnojama ar dzinēja sastāvdaļu aizsardzību.
- 7 Katrā ziņā atbilstoši augstākās instances tiesas judikatūrai prasītājas izmantotā iespēja lietot transportlīdzekli būtu jāatbrīvina no atmaksas summas kā tāda, kas samazina zaudējumus.

Īss lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu motīvu izklāsts

- 8 Vispirms iesniedzējtiesa aplūko tehniskos pamatprincipus izplūdes gāzu attīrīšanai dīzeļdzinējiem, īpaši termālajam logam. Turklāt tā norāda uz to, ka visiem zināmajiem jaunajiem dīzeļdzinējiem ir vismaz viens *EGR* cikls.
- 9 *EGR* darbības princips ir tāds, ka daļa no dzinējā ieplūstošās gaisa masas tiek aizstāta ar izplūdes gāzēm. Šī gāzu padeve notiek caur *EGR* vārstu. Tā kā karstās, recirkulētās izplūdes gāzes sastopas ar starpdzesētājā atdzesēto svaigo gaisu, principā pastāv apkvēpšanas vai aizsērēšanas risks. Tas var izraisīt *EGR* vārsta darbības traucējumus. Samazinoties āra temperatūrai, palielinās apkvēpšanas risks, bet izplūdes gāzu recirkulācija darbojas pilnā režīmā, ja āra temperatūra ir no 20° līdz 30°C.
- 10 Lai novērstu šo risku, recirkulēta tiek tikai daļa no izplūdes gāzēm. Tā kā emisiju robežvērtībās nav iespējams iekļauties vienīgi ar pasākumiem dzinēja iekšienē, tiek izmantoti tādi sekundāri pasākumi, kā izplūdes gāzu attīrīšanas sistēmas. Kā izplūdes gāzu attīrīšanas sistēmas sastāvdaļas tiek izmantoti oksidācijas katalizators, dīzeļa daļiņu filtrs, bet visbiežāk – NOx uztvērēji-katalizatori, kā arī SCR-katalizatori (*Selective Catalytic Reduction*). Transportlīdzeklis, kas ir izskatāmā strīda priekšmets, nav aprīkots ar SCR-katalizatoru.
- 11 Attiecībā uz tās izskatāmo lietu iesniedzējtiesa vispirms norāda uz to, ka juridisko izdevumu apdrošinātāja no pušu noslēgtā juridisko izdevumu apdrošināšanas

līguma izrietošais pienākums principā ir nodrošināt tiesisko aizsardzību saistībā ar pakalpojumiem, kas nepieciešami, lai aizstāvētu apdrošinājuma ņēmēja tiesiskās intereses, ciktāl šādai pārstāvībai ir pietiekamas labvēlīga iznākuma izredzes. Proti, ir jāpastāv vismaz vienlīdz lielai varbūtībai, ka lietas iznākums būs labvēlīgs apdrošinājuma ņēmējam. Turklāt ir jāpastāv iespējai, ka apdrošinājuma ņēmējs ar pieļaujamu un piemērotu pierādījumu palīdzību varēs apliecināt savus pierādāmos faktus. Tomēr, nosakot, kāda ir varbūtība lietas labvēlīgam iznākumam, principā neesot atļauts ar iepriekšēju pierādījumu novērtējumu prognozēt pierādīšanas izredzes.

- 12 Šajā gadījumā varbūtības prognozi var noteikt vienīgi Tiesā. Jau apdrošināšanas tiesvedībā lietas izlemšanai nozīmīgi bija tas, vai Regulai Nr. 715/2007 vai arī Direktīvai 2007/46 ir trešās personas aizsargājošs raksturs. Turklāt jānoskaidro, vai termālais logs vispār ir saderīgs ar Regulu Nr. 715/2007 un vai iespējamā regulas pārkāpuma rezultātā nerodas tiesības uz zaudējumu atlīdzību atbilstoši *BGB* 823. panta 2. punktam, lasot to kopsakarā ar *EG-FGV* 6. panta 1. punktu, 27. panta 1. punktu vai Regulas (EK) Nr. 715/2007 5. pantu.
- 13 Iesniedzējtiesas ieskatā, termālo logu izmantošana dīzeļdzinējos principā nav pieļaujama. Turklāt nav nozīmes tam, vai Federālā transporta līdzekļu iestāde ir devusi atsaukšanas rīkojumu. *Effet utile* princips paredz transportlīdzekļa pircēja rīcībā nodot sankciju mehānismu, kura iedarbība tieši nav atkarīga no tā, vai Federālā transporta līdzekļu iestāde uz normatīvo aktu pārkāpumiem ir reaģējusi, dodot atsaukšanas rīkojumu.
- 14 Savas tiesības uz zaudējumu atlīdzību, kuru īstenošanai viņa lūdz nodrošināt juridisko izdevumu apdrošināšanas segumu, prasītāja pamato ar to, ka transportlīdzekļa ražotājs ir licis viņai uzņemties nevēlamas saistības vai arī viņai jau no paša sākuma neesot piegādāts transportlīdzeklis, kas atbilst reģistrācijas normatīvu prasībām. Tas, vai šīs tiesības uz zaudējumu atlīdzību tiks atzītas, ir atkarīgs no Regulas Nr. 715/2007 interpretācijas, proti, no atbildes uz jautājumu, vai šai regulai ir individuālas aizsardzības raksturs un tā tādējādi ir uzskatāma par aizsargājošu likumu *BGB* 823. panta 2. punkta izpratnē.
- 15 Pamatojoties uz 17. apsvērumu, iesniedzējtiesa atzīst, ka Regulai Nr. 715/2007 ir individuālas aizsardzības raksturs. Tajā gan neesot minētas slāpekļa oksīdu emisijas. Tomēr nav pamata domāt, ka likumdevējs gan vēlējās nodrošināt, lai patērētāji lietotāji saņem objektīvu un precīzu informāciju par oglekļa dioksīda emisijām, tomēr tas vienlaikus arī vēlējās pieļaut situāciju, kad no viņiem var tikt slēpta slāpekļa oksīdu emisijas šajā regulā noteikto emisiju robežvērtību neievērošana. Pieņēmumu par individuālo aizsardzību apstiprina arī minētajā regulā noteiktais atbildības ietvars, īpaši šīs regulas 13. pants.
- 16 Nedz Regulā Nr. 715/2007, nedz arī Regulā Nr. 692/2008 nav sniegtas tehniskas norādes par izplūdes gāzu attīrīšanas iekārtu darbību. Ražotājam ir rīcības brīvība, nosakot, ar kāda tehniskā risinājuma palīdzību panākt emisiju robežvērtību ievērošanu.

- 17 Ražotāju ziņā ir pierādīt, ka transportlīdzeklis attiecībā uz šīm emisijām atbilst tām kontroles prasībām, kas tostarp noteiktas Eiropas Jaunajā braukšanas ciklā (*NEDC*). *NEDC* ietver četrus atkārtotus pilsētas braukšanas ciklus un vienu ārpuspilsētas braukšanas ciklu. Ārpuspilsētas braukšanas ciklā tiek sasniegts maksimālais braukšanas ātrums 120 km/h. Vidējais braukšanas ātrums kopējā 11,03 km trases garumā ir 33,6 km/h.
- 18 Saskaņā ar Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta 1. teikumu pārveidošanas ierīces ir aizliegtas. Pārveidošanas ierīces jēdzienam par pamatu ir ņemts Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijas Noteikumu Nr. 83 2.16. punkta regulējums.
- 19 Attiecībā uz pārveidošanas ierīces jēdzienu vispirms rodas jautājums, kā ir jāsaprot tās definīcijā minētie jēdzieni. Konkrēti iesniedzējtiesa vēlas noskaidrot, vai konstrukcijas elements ietver tikai fiziskas iekārtas mehāniskas daļas un vai ar emisiju kontroles sistēmas jēdzienu ir jāsaprot tikai ārpus dzinēja pakārtoti esoša izplūdes gāzu attīrīšanas iekārta, bet ne pasākumi emisiju kontrolei dzinējā.
- 20 Iesniedzējtiesas ieskatā izplūdes gāzu attīrīšanas pasākumu nošķirums emisiju kontrolei dzinējā un ārpus tā ir pretrunā pārveidošanas ierīces jēdziena skaidrajai definīcijai.
- 21 Turklāt iesniedzējtiesa vēlas noskaidrot, kā ir jāsaprot “normālu lietošanas apstākļu” jēdziens. Ņemot vērā dažādas Regulas Nr. 715/2007 valodu redakcijas, tā pieļauj, ka tas ietver ne tikai laboratorijas apstākļus, bet it īpaši arī apstākļus, kādi konkrēti ir sastopami ceļu satiksmē. Ņemot vērā, ka Regula Nr. 692/2008 ir paredzēta Regulas Nr. 715/2007 īstenošanai, un tā neizmaina šajā regulā noteiktās saistības, tai nav normatīvos aktus konkretizējošas nozīmes. Tādēļ Regulā Nr. 715/2007 noteiktās emisiju robežvērtības ir jāievēro ne tikai testa procedūras apstākļos, bet gan neatkarīgi no temperatūras. Veicot vēsturisku un teleoloģisku interpretāciju un vienlaikus lasot “radniecīgo” Regulu Nr. 595/2009, kas attiecas uz smagajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, bet arī uz īpaši smagiem M1 klases pasažieru transportlīdzekļiem, iesniedzējtiesa ir nonākusi pie atzinuma, ka ar “normāliem lietošanas apstākļiem” ir domāti normālas transportlīdzekļu ikdienas lietošanas apstākļi un nevis testa procedūras apstākļi. Tomēr šeit ir jāņem vērā *NEDC* ciklu noteicošie parametri attiecībā uz vidējo braukšanas ātrumu 33,6 km/h, kā arī maksimālo braukšanas ātrumu 120 km/h ikdienas lietošanas apstākļos.
- 22 Ņemot vērā, ka ne Regulā Nr. 715/2007, ne Regulā Nr. 692/2008 nav sniegtas konkrētas tehniskas norādes par izplūdes gāzu attīrīšanas iekārtu darbību, iesniedzējtiesai rodas jautājums par to, vai ir pieļaujama no temperatūras atkarīga emisiju stratēģija, izmantojot termālo logu, un vai uz to vispār attiecas pārveidošanas ierīču aizliegums.
- 23 Izņēmuma kārtā pārveidošanas ierīču izmantošana ir atļauta gadījumos, kad ierīce ir nepieciešama, lai aizsargātu dzinēju pret bojājumiem vai negadījumiem un lai

nodrošinātu transportlīdzekļa drošu ekspluatāciju. Turklāt pastāv izņēmumi attiecībā uz dzinēja iedarbināšanas momentu un testa cikla nosacījumiem. Pamatojoties uz šiem izņēmumiem, iesniedzējtiesa uzskata, ka no dzinēja un sastāvdaļu aizsardzības viedokļa nav pieļaujama laikā neierobežota pārveidošanas ierīču izmantošana.

- 24 Iesniedzējtiesa vēlas noskaidrot, vai dzinēja aizsardzības nepieciešamība ir jānosaka katrā konkrētajā individuālajā gadījumā vai arī abstrakti normatīvā līmenī. Turklāt tā norāda uz to, ka, apskatot katru konkrēto individuālo gadījumu atsevišķi, privileģētā stāvoklī varētu nonākt vecāki dzinēji vai īpaši aizsargājami izplūdes gāzu attīrīšanas iekārtu elementi, un tādēļ tā priekšroku dod stingrai un objektīvai pieejai.
- 25 Gadījumā, ja būtu atļauta termālā loga izmantošana, iesniedzējtiesa turklāt vēlas uzzināt, vai tas attiecas arī uz konkrētu lietošanas situāciju, kuras rezultātā temperatūras amplitūdā ārpus 20–30°C pastāvīgi tiek samazināta izplūdes gāzu attīrīšanas jauda. Šajā sakarā tā norāda uz to, ka gada vidējā gaisa temperatūra prasītājas dzīvesvietā rada situāciju, kad izplūdes gāzu attīrīšanas jaudas samazināšana, ekspluatējot strīdīgo transportlīdzekli, drīzāk ir princips un nevis izņēmums. Tieši, ņemot vērā Vācijai un Eiropai raksturīgās gaisa temperatūras, ir svarīgi iegūt Tiesas nepieciešamības jēdziena interpretāciju.
- 26 Iesniedzējtiesa turklāt lūdz interpretēt arī bojājuma jēdzienu. Šajā sakarā tā it īpaši vēlas noskaidrot, vai pietiek arī ar jebkuru pavisam nelielu, piemēram, *EGR* vārsta bojājumu, kura cena ir no 40 līdz 200 EUR. Lasot citas Regulas Nr. 715/2007 valodu redakcijas un ņemot vērā šīs regulas mērķi, iesniedzējtiesa sliecas domāt, ka ne visi bojājumi izpilda šos nosacījumus. Šajā sakarā tā norāda arī uz to, ka temperatūras amplitūdā no 20 līdz 30°C *EGR* vārsts neapkvēp un neaizsērē. Apkārtējās vides svaigā gaisa un recirkulācijas izplūdes gāzu sajaukumu tehniski varot kontrolēt tādā veidā, ka dzinējam svaigi pievadītās gāzes temperatūra pastāvīgi saglabājas optimālajā amplitūdā no 20 līdz 30°C.
- 27 Visbeidzot iesniedzējtiesa uzdod jautājumus Tiesas interpretācijai attiecībā uz iespējamu Savienības tiesību pārkāpumu juridiskajām sekām un sankciju efektu. Šajā sakarā īpaša nozīme ir tam, vai atbilstošajiem noteikumiem ir individuālas aizsardzības raksturs.
- 28 Savienības tiesību iespējami efektīvas piemērošanas princips un Tiesas 2002. gada 17. septembra spriedums *Muñoz* un *Superior Fruiticola* (C-253/00, EU:C:2002:497), kā arī 2008. gada 25. jūlija spriedums *Janecek* (C-237/07, EU:C:2008:447) apstiprina pieņēmumu par individuālas aizsardzības raksturu. Saskaņā ar to Savienības tiesību kvalitātes standartu regulējuma pilnīgas efektivitātes priekšnoteikums ir tas, ka to ievērošanu var nodrošināt civilprocesā. Tāpat pretrunā tādas regulas imperatīvajam raksturam, kuras mērķis ir sabiedrības veselības aizsardzība, var būt tas, ka principā tiek izslēgts, ka ieinteresētā persona tiesvedībā var atsaukties uz regulā noteikto pienākumu.

- 29 Tāpat, ņemot vērā *EG-FGV* 6. panta 1. punkta un 27. panta noteikumus, kuru pamatā ir Direktīvas 2007/46/EK 18. panta 1. punkts un 26. panta 1. punkts, rodas jautājums, vai tiesību normā noteiktā faktiskā aizsardzība aptver tos zaudējumus, kas ir prasītājas vēlāk pret ražotāju uzsāktās tiesvedības priekšmets. Tiesību aktu, kas izdoti, lai pilnībā saskaņotu transportlīdzekļu tehniskās prasības, mērķis tostarp ir augsts satiksmes drošības līmenis, augsta līmeņa veselības un vides aizsardzība, racionāla enerģijas izmantošana un efektīva aizsardzība pret neatļautu izmantošanu. Pat ja *Bundesgerichtshof* [Federālā Augstākā tiesa] un virkne zemāko instanču tiesu noliedz, ka šīm tiesību normām ir trešo pušu tiesības aizsargājošs raksturs, iesniedzējtiesa, pamatojoties uz atbilstības sertifikāta juridisko nozīmību un lasot šīs regulas citas valodu redakcijas, saskata pamatu pieņēmumam, ka minētajām tiesību normām ir individuālas aizsardzības raksturs
- 30 Ja prasītājam ir tiesības uz zaudējumu atlīdzību, rodas arī jautājums par to, kā aprēķināmi zaudējumi. Īpaša nozīme šai ziņā ir tam, vai pircēja samaksātajai pirkuma cenai ir jāuzrēķina aizdevuma procenti un vai pircējam ir jāmaksā atlīdzība par transportlīdzekļa lietošanu. Proti, vadoties no tā, tiek noteikts apdrošināšanas seguma apmērs, par ko ir jālemj iesniedzējtiesai.
- 31 2008. gada 17. aprīļa spriedumā *Quelle* (C-404/06, EU:C:2008:231) Tiesa precizēja, ka Patēriņa preču pirkšanas direktīva ir pretrunā valsts tiesiskajam regulējumam, ar kuru pārdevējam gadījumā, ja tas pārdevis neatbilstīgu patēriņa preci, ir tiesības no patērētāja pieprasīt atlīdzību par neatbilstīgās preces lietošanu līdz tās nomainībai pret jaunu preci. Tādos gadījumos, kad ir runa par transportlīdzekļa pirkuma darījuma atcelšanu, kā tas ir arī šajā lietā, transportlīdzekļa ražotāja ierosināta tiesību īstenošana tiesā var rezultēties tajā, ka tiesvedības ilgums sasniedz sagaidāmo transportlīdzekļa efektīvas lietošanas laiku. Tādējādi ražotājs būtu negodīgā veidā atbrīvots no atbildības. Arī Regulas Nr. 715/2007 *effet utile* runā par labu tam, ka vismaz apzināta un amorāla kaitējuma nodarījuma gadījumā ir jāizslēdz atlīdzība par ieguvumu kā preventīvs pasākums. Turklāt iesniedzējtiesa vēlas precīzi noskaidrot, vai efektīvas un preventīvas sankcijas princips neparedz to, ka darījuma atcelšanas gadījumā ražotājam atmaksājamai pirkuma summai ir jāuzrēķina aizdevuma procenti.
- 32 Atrēķinot pastāvīgos ieguvumus no transportlīdzekļa lietošanas, iesniedzējtiesas ieskatā prasītājas tiesības uz zaudējumu atlīdzību *de facto* zaudētu savu vērtību, tādējādi aizvien vairāk samazinot zaudējumu atlīdzības summu. Līdz ar to būtu pārkāpts arī preventīvu sankciju princips.
- 33 Apdrošināšanas seguma nodrošināšana ir atkarīga no tā, vai ir pieļaujams termālais logs, kā arī no Savienības tiesību normu sankciju efekta. Šajā sakarā iesniedzējtiesa apzinās, ka prasība par apdrošināšanas seguma nodrošināšanu var tikt apmierināta, ja pastāv vienlīdz liela varbūtība kā pozitīvam, tā arī negatīvam

lietas iznākumam. Ņemot vērā, ka šajā lietā strīdu izšķirošie jautājumi līdz šim tomēr nav bijuši lūguma Tiesai sniegt prejudiciālu nolēmumu priekšmets, iesniedzējtiesa uzskata, ka varbūtības novērtējumu tā varēs sniegt tikai pēc tam, kad Tiesa būs atbildējusi uz prejudiciālajiem jautājumiem.

Atkarībā no tā, kādas būs atbildes uz savstarpēji saistītajiem prejudiciālajiem jautājumiem, būs iespējams noteikt, vai – un attiecīgi cik lielā mērā – prasītājam būs jānodrošina apdrošināšanas segums.

DARBBA VERSIJA