

**Lieta C-138/20**

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

**Iesniegšanas datums:**

2020. gada 13. marts

**Iesniedzējtiesa:**

*Landgericht Stuttgart* (Vācija)

**Datums, kurā pieņemts iesniedzējtiesas nolēmums:**

2020. gada 13. marts

**Prasītājs:**

O.

**Atbildētāja:**

P.

---

**Pamatlietas priekšmets**

Pārveidošanas ierīču pieļaujamība mehāniskajos transportlīdzekļos

**Lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu priekšmets un juridiskais pamats**

Savienības tiesību interpretācija, LESD 267. pants

**Prejudiciālie jautājumi**

**1) Jēdziena “pārveidošanas ierīce” interpretācija**

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

*Gadījumā, ja atbilde uz pirmā jautājuma a) punktu ir noliedzoša:*

- b) *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)?*
- c) *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

- a) *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 atbilda uz otrā jautājuma a) punktu ir noliedzoša:*

- b) *Vai Regulas (EK) Nr. 715/2007 4. panta 1. punkta otrā daļa, skatot 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 otrā jautājuma b) punktu ir apstiprinoša:*

- c) *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 otrā jautājuma c) punktu ir noliedzoša:*

- d) *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

- a) *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 trešā jautājuma a) punktu ir noliedzoša:*

- b) *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**

- a) *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 ceturtā jautājuma a) punktu ir noliedzoša:*

- b) *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**

- a) *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?*
- b) *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)?*
- c) *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**

- a) *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 aizsargāts vismaz*

*arī tāda transportlīdzekļa pircēja īpašums, kas neatbilst Regulas (EK) Nr. 715/2007 prasībām?*

*Gadījumā, ja atbilde uz sestā jautājuma a) punktu ir noliedzoša:*

- b) *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 efekt utile dēļ tiek piešķirtas tiesības celt prasību tiesā Savienības tiesību, kas regulē tirgu, īstenošanai?*
- c) *Vai **Direktīvas 2007/46/EK 18. panta 1. punkts un 26. [panta] 1. punkts** ir jāinterpretē un jāpiemēro tādējādi, ka izgatavotājs 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?*
- d) *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, skatot 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 atskaitīt ieguvumu no 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 (OV 2007, L 171, 1. lpp.)

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 (OV 2008, L 199, 1. lpp.)

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, detaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanai (pamatdirektīva) (OV 2007, L 263, 1. lpp.)

Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 1999/44/EK (1999. gada 25. maijs) par dažiem patēriņa preču pārdošanas aspektiem un saistītajām garantijām (OV 1999, L 171, 12. lpp.)

### **Atbilstošās valsts tiesību normas**

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

*Verordnung über die EG–Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge* [Noteikumi par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, detaļu un atsevišķu tehnisku vienību EK apstiprināšanu] (turpmāk tekstā – “EG–FGV”), 6. un 27. pants

### **Īss pamatlīstas faktisko apstākļu un tiesvedības izklāsts**

- 1 2012. gada 30. maijā prasītājs no atbildētājas, Vācijas transportlīdzekļu ražotājas, iegādājās jaunu transportlīdzekli *Porsche Cayenne Diesel Tiptronic* par bruto pirkuma cenu 71 156,66 EUR. Saskaņā ar atbildētājas sniegto informāciju šis transportlīdzeklis atbilst nosacījumiem dīzeļdzinēju transportlīdzekļu klasifikācijai piesārņojuma klasē “Euro 5”. Pušu strīds ir par to, vai tas tā patiešām ir.
- 2 Prasītājs tagad uzskata, ka transportlīdzeklī esoša vadības programmatūra, kas atkarībā no temperatūras iejaucas izplūdes gāzu attīrīšanā, ir neatļauta pārveidošanas ierīce Regulas Nr. 715/2007 izpratnē. Tādēļ viņš aicināja atbildētāju atcelt pirkuma līgumu, nosakot termiņu līdz 2019. gada 14. februārim, ko atbildētāja tomēr atteicās apmierināt.
- 3 Nav strīda par to, ka atbildētāja izmanto tā saucamo izplūdes gāzu recirkulāciju dzinējā. Lai samazinātu slāpekļa oksīda emisijas, kas rodas dzinēja sadegšanas kamerā, daļa no izplūdes gāzēm tiek virzīta atpakaļ dzinēja ieplūdes sistēmā un no jauna piedalās degšanas procesā. Tomēr izplūdes gāzu recirkulācijai ir pilnīga iedarbība tikai temperatūras amplitūdā 20–30 °C (tā saucamajā “termālajā logā”). Pie zemākām āra temperatūrām tā tiek samazināta vai pilnībā izslēgta.
- 4 Vācijas *Kraftfahrt–Bundesamt* [Federālais ceļu satiksmes birojs] līdz šim nav pieņēmis rīkojumu par transportlīdzekļa, par kuru ir strīds, un tāda paša tipa transportlīdzekļu atsaukšanu.

### **Pamatlietas pušu galvenie argumenti**

- 5 Prasītājs uzskata, ka termālā loga izmantošana principā ir nepieļaujama. Atbildētāja izmantojot programmatūru, kas neatbilstot Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta pirmajā teikumā noteiktajam un kas atkarībā no apkārtējās vides temperatūras vadot izplūdes gāzu recirkulāciju dzinējā un tās efektivitāti. Tādējādi tiekot modulēta emisijas kontroles sistēmas daļas darbība šīs regulas 3. panta 10. punkta izpratnē, kas samazinot emisiju kontroles sistēmas efektivitāti apstākļos, kas ir paredzami normālā transportlīdzekļa darbībā un izmantošanā.
- 6 Regulas Nr. 715/2007 I pielikumā paredzētās emisiju robežvērtības esot jāievēro ne tikai Eiropas Jaunā braukšanas cikla (EJBC) ietvaros, bet arī normālos lietošanas apstākļos, t.i., ikdienas lietošanas apstākļos.
- 7 Atbildētāja neapstrīd pārveidošanas ierīces izmantošanu, bet uzskata, ka tā ir atļauta saskaņā ar Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta otro teikumu. Saskaņā ar šo tiesību normu ražotājs varot veikt pasākumus, lai novērstu jebkādu detaļu bojājumus. Šajā gadījumā esot nepieciešams izplūdes gāzu recirkulāciju samazināt atkarībā no apkārtējās vides temperatūras, jo tikai šādā veidā esot iespējams izvairīties no sodrēju uzkrāšanās riska dīzeļdzinējā.
- 8 Turklāt neesot nozīmes tam, kādas emisijas transportlīdzeklis rada ikdienas lietošanas apstākļos. Euro standartu emisiju robežvērtības esot saistītas ar sīki standartizētiem testa apstākļiem, līdz ar to nozīme esot tikai šajos apstākļos radītajām emisijām.

### **Īss lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu motīvu izklāsts**

- 9 Lai gan prasītājs vairs nevar izmantot no pirkuma līguma izrietošās prasījuma tiesības, tomēr iespējams var izvirzīt prasījumus saistībā ar “neatļautu darbību”, proti, pirmkārt, saskaņā ar *BGB* 823. panta 2. punktu, skatot to kopsakarā ar Regulu Nr. 715/2007 un/vai ar *EG-FGV* 6. panta 1. punktu un 27. panta 1. punktu, un, otrkārt, saskaņā ar *BGB* 826. pantu.
- 10 Iesniedzējtiesa sliecas uzskatīt, ka šie prasījumi pastāv. Pirmkārt, *BGB* 823. panta 2. punktā ir prasīts, lai būtu pārkāpts “tiesību akts, kura mērķis ir citas personas aizsardzība”. Iesniedzējtiesa uzskata, ka Regula Nr. 715/2007 ir šāds aizsargājošs tiesību akts. Otrkārt, šķiet, ka pastāv arī “apzināts, labiem tikumiem pretējs kaitējums” *BGB* 826. panta izpratnē. Tomēr, lai pieņemtu galīgo lēmumu šajā jautājumā, ir jāprecizē, vai atbildētāja patiešām izmanto saskaņā ar Regulu Nr. 715/2007 neatļautu pārveidošanas ierīci. Ja tas tā būtu, tad atbilstības sertifikāts, kas nepieciešams saskaņā ar Direktīvas 2007/46 18. pantu, būtu nederīgs, kas būtu arī *EG-FGV*, ar kuru Vācijas tiesībās ir transponēta šī direktīva, pārkāpums.

- 11 Ņemot vērā atšķirīgo Vācijas tiesu interpretācijas praksi, izvērtējot “dīzeļdzinēju skandālu”, pastāv šaubas par Regulas Nr. 715/2007 un Direktīvas 2007/46 interpretāciju. Šīs šaubas var kļedēt tikai ar Tiesas nolēmumu.
- 12 Tiesai uzdotie jautājumi ir iedalāmi sešos tēmu blokos.

### **1. Jēdziens “pārveidošanas ierīce”**

- 13 Ņemot vērā Regulas Nr. 715/2007 3. panta 10. punkta formulējumu, iesniedzējtiesai rodas jautājums, vai jēdziens “konstrukcijas elements” ietver tikai mehāniskas detaļas fiziskas iekārtas izpratnē (pirmā jautājuma a) punkts).
- 14 Ja konstrukcijas elementa jēdziens būtu jāinterpretē tik šauri, šī definīcija neaptvertu dzinēja elektronisko vadības kontrolierīci un tās programmatūru. Tādas definīcijas sistēmiskais konteksts, kurā tiek uzskaitīta virkne vieglo pasažieru transportlīdzekļu dzinēja sistēmas parametru, kas šobrīd pārsvarā ir pakļauti – vismaz arī – elektroniskai vadībai, skaidri liecina pret šādu reducēšanu līdz mehāniskām fiziskām iekārtām. Ieskats angļu valodas versijā, kurā pirms parametru uzskaitījuma tiek minēts *any element of design which senses [..]*, skaidri norāda, ka tādējādi ir ietverts arī programmatūras dizains.
- 15 Turklāt ir jānoskaidro, vai jēdziens “emisiju kontroles sistēma”, kas ir izmantots “pārveidošanas ierīces” definīcijā, ietver arī stratēģijas emisiju ierobežošanai to rašanās vietā, t.i., dzinēja sadegšanas kamerā, izmantojot izplūdes gāzu recirkulāciju, vai arī ar to tiek apzīmēta tikai ārpus dzinēja esošā izplūdes gāzu attīrīšanas iekārta dīzeļdegvielas kvēpu filtru un slāpekļa oksīda redukcijas katalizatoru formā (pirmā jautājuma b) punkts). Regulā Nr. 715/2007 nav iekļauta šī jēdziena definīcija.
- 16 Iesniedzējtiesa uzskata, ka nevajadzētu nošķirt dzinējā un ārpus tā veiktos pasākumus, jo Regulas Nr. 715/2007 3. panta 10. punktā uzskaitītie parametri kopumā ietver tehniskas darbības, kas iedarbojas uz emisiju rašanos un samazināšanu, tostarp “dzinēja apgriezienus”, kas viennozīmīgi ir dzinēja iekšējās darbības faktors.
- 17 Nav arī īpašu norāžu, kas ļautu nodalīt “emisiju kontroles sistēmas” jēdzienu, kas nav juridiski definēts, no “pārveidošanas ierīces” definīcijas konteksta. Ar pirmā jautājuma c) punktu iesniedzējtiesa vēlas precizēt, vai, ņemot vērā Regulas Nr. 715/2007 mērķus, nošķiršana starp [pasākumiem] dzinējā un ārpus tā ir vai nav pieļaujama.

### **2. Jēdziens “Normāli lietošanas apstākļi”**

- 18 Ar otrā jautājuma a)–d) punktu iesniedzējtiesa vēlas precizēt, vai Regulas Nr. 715/2007 I pielikumā noteiktās robežvērtības ir piemērojamas vienīgi “Eiropas Jaunā braukšanas cikla” (EJBC) testa apstākļos, vai arī tās ir jāievēro arī ikdienā “normālos lietošanas apstākļos” šīs regulas 5. panta 1. punkta izpratnē.

Turklāt ir jāprecizē, vai jēdziens “normāli lietošanas apstākļi” aptver *visus* faktiskos ikdienas braukšanas apstākļus, vai arī tikai tos, kas atbilst EJBC pilsētas un ārpus pilsētas ātruma parametriem.

- 19 Regulā Nr. 715/2007 nav definēts, kas ir jāsaprot ar “normāliem lietošanas apstākļiem”.
- 20 Gramatiska interpretācija, ņemot vērā arī citas valodu versijas, liecina, ka šis jēdziens nekādā gadījumā neietver vienīgi laboratorijas apstākļus, bet gan runa ir par reāli eksistējošiem, t.i., konkrētiem ceļu satiksmē pastāvošiem apstākļiem.
- 21 Šo interpretāciju pamato Regulas Nr. 715/2007 12. apsvērums, kurā ir noteikts, ka “būtu jāturpina centieni, [...] lai nodrošinātu, ka šīs robežvērtības atbilst transportlīdzekļu faktiskajai darbībai lietošanas laikā”.
- 22 Pirmajā mirklī šķiet, ka atšķirīgs secinājums izriet no Regulas Nr. 692/2008 3. panta 6. punkta, saskaņā ar kuru ražotājam ir jānodrošina testu rezultātu atbilstība piemērojamajai robežvērtībai “saskaņā ar šajā regulā minētiem testa apstākļiem”. Tomēr Regulas Nr. 715/2007 3. apsvērumā ir precizēts, ka ar šo regulu nosaka “transportlīdzekļu emisiju pamatnoteikumus”, bet “tehniskās specifikācijas noteiks, īstenojot pasākumus”. Tādējādi ar Regulu Nr. 692/2008 netiek grozīti pienākumi, kas ražotājam ir noteikti Regulā Nr. 715/2007, bet tās mērķis ir tikai to īstenošana. Attiecīgi Regulas Nr. 715/2007 I pielikumā noteiktās robežvērtības ir jāievēro ne tikai testa procedūras apstākļos, bet gan neatkarīgi no temperatūras.
- 23 Tomēr iesniedzējtiesa uzskata, ka, lai nodrošinātu līdzsvaru starp uz veltņu stenda veiktajiem tipveida mērījumu rezultātiem un rezultātiem ikdienas lietošanas apstākļos, ir jāņem vērā EJBC noteicošie parametri neatkarīgi no tā, kāda ir dominējošā apkārtējās vides temperatūra un cik ilgi ilgst brauciens. EJBC sastāv no pilsētas daļas, kas tiek atkārtots četras reizes, un ārpus pilsētas daļas. Uzsākot pilsētas daļu, tiek iedarbināts auksts dzinējs (20°–30 °C). Šai daļai ir raksturīgs mazs ātrums un no tā izrietošā zemā dzinēja slodze un zemā izplūdes gāzu temperatūra. Ārpus pilsētas daļa ar maksimālo ātrumu 120 km/h raksturo ātrāku un dinamiskāku braukšanas režīmu. Izbraucot EJBC, kura kopējais garums ir 11,03 km, vidējais ātrums ir 33,6 km/h.

### **3. No temperatūras atkarīgas emisiju kontroles stratēģijas pieļaujamība**

- 24 Nedz Regulā Nr. 715/2007, nedz Regulā Nr. 692/2008 nav ietvertas konkrētas tehniskas prasības attiecībā uz izplūdes gāzu attīrīšanas sistēmas darbību. Tomēr Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta pirmajā teikumā ir paredzēts tādu pārveidošanas ierīču aizliegums, kas samazina emisiju kontroles sistēmu efektivitāti. Šajā kontekstā rodas jautājums, vai ir pieļaujama no temperatūras atkarīga emisiju stratēģija “termāla loga” veidā un vai uz to vispār attiecas pārveidošanas ierīču aizliegums. Šis ir trešā jautājuma a) punkta priekšmets.



- 25 Šajā ziņā skaidrojumu sniedz tiesību norma, kas bija spēkā pirms Regulas Nr. 715/2007 3. panta 10. punkta. Direktīvas 70/220/EEK, kurā grozījumi izdarīti ar Direktīvu 98/69/EK, I pielikuma 2.16. punktā ir ietverta gandrīz identiska pārveidošanas ierīces definīcija. Direktīvas 70/220, kurā grozījumi izdarīti ar Direktīvu 98/69/EK, VII pielikuma 6.1.1. punktā ir norādīts, ko 1998. gadā Savienības likumdevējs ir sapratis ar “iracionālu emisiju kontroles stratēģiju”, proti, saskaņā ar šo tiesību normu jebkādu iracionālu emisiju kontroles stratēģiju, kas samazina emisiju kontroles sistēmas efektivitāti normālos darbības apstākļos zemas temperatūras braukšanā, ciktāl tā nav ietverta standartizētajos emisiju testos, varēja uzskatīt par pārveidošanas ierīci. Saskaņā ar iesniedzējtiesas sākotnējo uzskatu no šī kopējā konteksta var secināt, ka arī temperatūras kontrolētas emisiju stratēģijas principā bija nepieļaujamas jau labu laiku pirms Regulas Nr. 715/2007 pieņemšanas.
- 26 Gadījumam, ja Tiesa uzskatītu, ka no temperatūras atkarīga izplūdes gāzu recirkulācija principā ir pieļaujama, tiek uzdots trešā jautājuma b) punkts. Ar to iesniedzējtiesa vēlas noskaidrot, vai ir pieļaujama pārveidošanas ierīce, kas dzinēja aizsardzības dēļ nepārtraukti darbojas temperatūras amplitūdā ārpus 20–30 °C.
- 27 Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta otrā teikuma a)–c) apakšpunktā aizliegumam izmantot pārveidošanas ierīces ir noteiktas trīs izņēmumu kategorijas. Saskaņā ar a) apakšpunktu pārveidošanas ierīču izmantošana izņēmuma kārtā ir pieļaujama, ja “šādas ierīces nepieciešamību attaisno motora aizsardzība pret bojājumiem vai negadījumiem un droša transportlīdzekļa darbība”. b) apakšpunktā ir ietverta vēl viena privilīģēta situācija pārveidošanas ierīces izmantošanai –, ja tā “nedarbojas neatbilstīgi prasībām attiecībā uz dzinēja palaišanu”. Visbeidzot, saskaņā ar c) apakšpunktu ir pieļaujama pārveidošanas ierīču izmantošana, ja “iztvaikošanas emisijas un izpūtēja vidējās emisijas pārbaudes procedūrā apstākļi ir pietiekami iekļauti”.
- 28 Pretēji atbildētājas uzskatam, šie izņēmuma noteikumi, it īpaši Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta otrā teikuma b) un c) apakšpunkts, ļauj secināt, ka pārveidošanas ierīces izmantošana ir saistīta ar stingri noteiktiem laikposmiem, tas ir, pirmkārt, dzinēja iedarbināšanas periodu un, otrkārt, testa cikla apstākļiem.
- 29 Tāda a) apakšpunktā noteiktā varianta interpretācija, saskaņā ar kuru dzinēja un daļu aizsardzības aspekts bez ierobežojuma laikā var būt pietiekams, lai aizliegums uz to neattiektos, ņemot vērā citas piemērojamās Savienības tiesības, konsekvēnti nevar tikt pamatota. Uz minētajiem izņēmuma gadījumiem, arī ņemot vērā Regulas Nr. 692/2008 3. panta 9. punktā paredzēto pierādīšanas pienākumu, attiecībā uz zemu apkārtējās vides temperatūru attiecas ierobežojums laikā. Tādēļ nav pieļaujams, ka pastāv termāls logs, kas to pārsniedz. Saskaņā ar Regulu Nr. 692/2008 ražotājiem ir jānodrošina, ka NOx pēcapstrādes iekārta pēc aukstās iedarbināšanas pie –7 °C 400 sekunžu laikā sasniedz nepieciešamo temperatūru, lai pienācīgi darbotos, t.i., ievērojot piesārņojošo vielu robežvērtības.

- 30 *A contrario* tas nozīmē, ka likumdevējs viennozīmīgi balstās uz efektīvu emisiju samazināšanu arī zemā āra temperatūrā. Ja pieņemtu citādu interpretāciju, netiktu sasniegts likumdošanas mērķis pilnīgi samazināt emisijas un uzlabot gaisa kvalitāti. Šis mērķis ir noteikts Regulas Nr. 715/2007 1. apsvērumā, kā arī 4.–7. apsvērumā.
- 31 Šajā saistībā ir jānorāda, ka prasītāja dzīvesvietas vidējā mēneša temperatūra visu gadu ir zemāka par 20 °C, tādējādi izplūdes gāzu recirkulācijas samazināšana un līdz ar to ietekme uz emisiju kontroles sistēmu transportlīdzekļa, par kuru ir strīds, darbības laikā ir ikdienišķa parādība, nevis izņēmums.

**4. Kritērijs – nepieciešamība Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta otrā teikuma a) apakšpunkta izpratnē**

- 32 Iesniedzējtiesai rodas jautājums, vai Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta otrajā teikumā paredzētais kritērijs ir jānosaka konkrēti un individuāli vai abstrakti un standartizēti, un kāds tehniski pieejamais standarts ir jāpiemēro pēdējā minētajā gadījumā. Tas ir ceturtā jautājuma a) punkta priekšmets.
- 33 Piemērojot konkrētu un individuālu pieeju, lai apstiprinātu nepieciešamību, varētu būt jau pietiekami, ka, tīri tehniski, konkrēti, individuāli un izolēti vērtējot dzinēju transportlīdzekļa darbībā, rodas situācija, kas šajā gadījumā rada pārveidošanas ierīces iejaukšanās nepieciešamību. Transportlīdzekļa ražotājs atkarībā no transportlīdzekļa modeļa un dzinēja konfigurācijas varētu konkrēti un individuāli atsaukties uz izņēmuma gadījumu. Atkarībā no attiecīgā dzinēja izstrādes stadijas vecāka modeļa dzinējs varētu daudz ātrāk nekā, piemēram, augstākas klases dzinējs, atbilst izņēmuma gadījumam.
- 34 Savukārt, piemērojot abstraktu un standartizētu pieeju, ne tikai nebūtu pietiekams fakts, ka atsevišķos gadījumos rodas tehniskas situācijas, kurās pārveidošanas ierīce ir nepieciešama dzinēja aizsardzībai vai drošai darbībai, bet, ņemot vērā iemeslus, kas ir izraisījuši šo tehnisko situāciju, turklāt būtu arī nepieciešams, ka tie noteikti pastāv, tātad, ka tie principā ir nenovēršami.
- 35 Par labu šim kritērijam liecina gan *effet utile* princips, gan Regulas Nr. 715/2007 1. un 5. apsvērumi. Šīs regulas mērķis ir nodrošināt augstu vides aizsardzības līmeni. Lai sasniegtu šo mērķi ir nepieciešami turpmāki centieni, lai samazinātu transportlīdzekļu radītās emisijas.
- 36 Gadījumā, ja Tiesa uz ceturtā jautājuma a) punktu atbild noraidoši, rodas jautājums, cik lielā mērā, izmantojot pārveidošanas ierīci, var veikt izplūdes gāzu attīrīšanas ierobežošanu, lai tā vēl iekļautos jēdzienā “nepieciešamība”.
- 37 Ja iejaukšanās izplūdes gāzu attīrīšanā var notikt atkarībā no temperatūras, Tiesai ir konkrētāk jāinterpretē jēdziens “nepieciešamība”, it īpaši ņemot vērā Vācijā un Eiropā dominējošās temperatūras (ceturtā jautājuma a) punkts.

### 5. Jēdziens “bojājumi”

- 38 Bojājumu jēdziens Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta otrā teikuma izpratnē šajā regulā nav precizēts. Šajā ziņā rodas jautājums, vai, atsaucoties uz dzinēja aizsardzību, pārveidošanas ierīču izmantošana var tikt pamatota vienmēr tad, ja transportlīdzekļa ražotājs ticami pierāda, ka, neizmantojot šādu iekārtu, dzinējam var draudēt bojājumi, pat ja tie būtu nenozīmīgi. Tad ir jājautā, vai arī uz nolietojamām detaļām, kā, piemēram, izplūdes gāzu recirkulācijas vārstu attiecas bojājumu jēdziens.
- 39 Salīdzinājums ar citām Regulas Nr. 715/2007 valodu versijām liecina pret šādu interpretāciju. Piemēram, franču valodas versijā ir izmantots jēdziens *dégâts*. Saskaņā ar *Larousse* vārdnīcu ar to saprot: *désordre profond, dommage important causé par quelqu'un ou par quelque chose* [būtiski traucējumi, nozīmīgs kaitējums, ko izraisījis kāds vai kaut kas]. Iesniedzējtiesa uzskata, ka no tā izriet, ka autoražotājs nevar vienīgi sodrēju uzkrāšanās riska dēļ atsaukties uz detaļu aizsardzību, lai pamatotu termāla loga izmantošanu. Šajā ziņā rodas jautājums, vai sodrēju uzkrāšanās risks nevar tikt samazināts arī ar citiem pasākumiem, piemēram, attiecībā uz materiāliem un transportlīdzekļa uzbūvi.

### 6. Savienības tiesību pārkāpumu juridiskās sekas un sankciju efekts

- 40 Attiecībā uz *BGB* 823. panta 2. punktā paredzēto nosacījumu, ka ir jābūt pārkāptam “tiesību aktam, kura mērķis ir citas personas aizsardzība”, vispirms rodas jautājums, vai tas ietilpst Regulas Nr. 715/2007 mērķos aizsargāt tāda transportlīdzekļa pircēja īpašumu, kas neatbilst šīs regulas prasībām (sestā jautājuma a) punkts). Iesniedzējtiesa sliecas domāt, ka uz šo jautājumu ir jāatbild apstiprinoši.
- 41 Pat pieņemot, ka ar šo regulu nebūtu tieši jāaizsargā transportlīdzekļa pircēja īpašums, iesniedzējtiesa no Tiesas 2002. gada 17. septembra sprieduma lietā *Muñoz un Superior Fruticola* (C-253/00, EU:C:2002:497, 29.–31. punkts), kā arī no 2008. gada 25. jūlija sprieduma lietā *Janecek* (C-237/07, EU:C:2008:447, 42. punkts) secina, ka Vācijas judikatūrā noteiktos stingros nosacījumus attiecībā uz individuālās aizsardzības raksturu, kas saskaņā ar *BGB* 823. panta 2. punktu nosaka pieejamās tiesības, ir jāpazemina līdz Tiesas norādītajam kritērijam “aizskārums”.
- 42 Proti, dalībvalstis ņem vērā Savienības tiesību normu *effet utile* tikai tad, ja tās ievieš sankciju mehānismu, kura iedarbība nav atkarīga no tā, vai iestāde, šajā gadījumā Vācijas Federālais ceļu satiksmes birojs, reaģē uz standartu pārkāpumiem, bet gan kuru tirgus dalībnieki, šajā gadījumā transportlīdzekļu pircēji, paši var iedarbināt ar prasību civillietu tiesā (skat. sestā jautājuma b) punktu).
- 43 Attiecībā uz Direktīvas 2007/46 individuālās aizsardzības raksturu, pamatojoties uz Tiesas 1986. gada 26. februāra spriedumu lietā *Marshall* (152/84,

EU:C:1986:84, 24. punkts) un 1994. gada 14. jūlija spriedumu lietā *Faccini Dori* (C-91/92, EU:C:1994:292, 24. un nākamie punkti) iesniedzējtiesa uzskata, ka no Direktīvas 2007/46 nevar tieši atvasināt transportlīdzekļu pircēju tiesības.

- 44 Ar sestā jautājuma c) punktu iesniedzējtiesa vēlas noskaidrot, vai atbilstības sertifikātam tomēr var piešķirt individuālas aizsardzības raksturu. Šī aizsardzība, šķiet, varētu izrietēt no atbilstības sertifikāta funkcionālā apraksta, kas atrodas Direktīvas 2007/46, kurā grozījumi izdarīti ar Regulu Nr. 385/2009, IX pielikumā. Tajā vispirms ir norādīts, ka: “atbilstības sertifikāts ir dokuments, ko transportlīdzekļa izgatavotājs izsniedz pircējam, lai apliecinātu, ka iegādātais transportlīdzeklis atbilst Eiropas Savienības tiesību aktiem, kas bija spēkā transportlīdzekļa ražošanas laikā”. Uzdevums nodrošināt valsts iestādēm raitu tipa apstiprinājuma piešķiršanu tiek minēts tikai sekundāri.
- 45 Turklāt Direktīvā 2007/46 paredzēto tiesību normu par transportlīdzekļu apstiprināšanu mērķis ir nodrošināt augstu drošības un vides aizsardzības līmeni. Šo tiesību normu pārkāpumam *effet utile* dēļ vajadzētu nozīmēt, ka ieinteresētajām personām tiek piešķirts patstāvīgs sankciju mehānisms saskaņā ar privāttiesībām.
- 46 Pēdējais jautājums – sestā jautājuma d) punkts – attiecas uz galveno pamatlietas jautājumu, proti, cik lielā mērā Regulas Nr. 715/2007 sankciju efekts vai Direktīvas 2007/46 mērķis un nolūks nepieļauj valstī izvirzīto zaudējumu atlīdzināšanas prasījumu ietvaros atskaitīt kompensāciju par to, ka pircējs noteiktu laikposmu transportlīdzekli ir lietojis.
- 47 Saskaņā ar Regulas Nr. 715/2007 13. panta 1. punkta otro teikumu sankcijām ir jābūt efektīvām, samērīgām un preventīvām. Tiesa savā vadošajā spriedumā, proti, 1989. gada 21. septembra spriedumā lietā Komisija/Grieķija (68/88, EU:C:1989:339, 24. punkts) ir atstājusi dalībvalstīm iespēju izvēlēties sankciju instrumentus.
- 48 Kā to saprot iesniedzējtiesa, efektivitātes princips nozīmē, ka tieši piemērojamās Savienības tiesības un valsts transponējošās tiesības var tikt īstenotas privāttiesiskā ceļā. Tiesa savā 2002. gada 17. septembra spriedumā lietā *Muñoz un Superior Fruiticola* (C-253/00, EU:C:2002:497, 30. punkts) ir norādījusi, ka “kvalitātes standartu regulējuma pilnīgas efektivitātes priekšnoteikums ir tas, ka to ievērošanu var nodrošināt civilprocesā”.
- 49 No iesniedzējtiesas viedokļa emisiju robežvērtības ir vērtību radoši vides faktori. Daudzi transportlīdzekļu pircēji ir gatavi ieguldīt vairāk līdzekļu produktā, lai veicinātu vides aizsardzību. Tādējādi vides nekaitīguma kritērijs ir objektīvs kvalitātes kritērijs, kas skar arī ieinteresēto personu tiesisko regulējumu.
- 50 Zaudējumu atlīdzināšanas prasījumu īstenošana ir tikai teorētiska un *de facto* ir bezvērtīga, ja transportlīdzekļu pircējiem, pieaugot tiesvedību ilgumam, ir jāatskaita atlīdzība par lietošanu. Tīša vērtību radošu faktoru, šajā gadījumā – emisijas robežvērtību, pārkāpuma gadījumā kompensācijas atskaitīšana draud atņemt tiesībām uz zaudējumu atlīdzību to preventīvo kontroles funkciju.

- 51 Arī saskaņā ar Direktīvas 2007/46 46. panta otro teikumu sankcijām ir jābūt iedarbīgām, samērīgām un preventīvām.
- 52 Neatļautas pārveidošanas ierīces iebūvēšana transportlīdzekļos ne tikai nozīmē tipa apstiprinājuma zaudēšanu, bet arī izraisa to, ka šiem transportlīdzekļiem nav derīga atbilstības sertifikāta. Taču transportlīdzeklis drīkst tikt pārdots tikai tad, ja attiecībā uz to pastāv derīgs atbilstības sertifikāts.
- 53 Attiecībā uz jautājumu, vai transportlīdzekļa bez derīga atbilstības sertifikāta pircējam, vēšot zaudējumu atlīdzināšanas prasījumu pret ražotāju, ir jāatskaita ieguvums no lietošanas, ir jāņem vērā Direktīvā 1999/44 ietvertais vispārinātais princips par atlīdzību par lietošanu. Tiesa savā 2008. gada 17. aprīļa spriedumā lietā *Quelle* (C-404/06, EU:C:2008:231), ir nospriedusi, ka šīs direktīvas 3. pants nepieļauj tādu valsts tiesisko regulējumu, ar kuru pārdevējam, kas pārdevis neatbilstīgu patēriņa preci, ir atļauts no patērētāja pieprasīt atlīdzību par neatbilstīgās preces lietošanu līdz tās nomaiņai pret jaunu preci.
- 54 Protams, pret šādas pieejas attiecināšanu uz šo gadījumu var iebilst ar to, ka Direktīvā 2007/46 nav ietverts konkrēts regulējums attiecībā uz sekām, kā tas ir paredzēts Direktīvas 1999/44 3. panta 3. punktā, nosakot saistību vēlāku izpildi bez atlīdzības. Tomēr prasība pēc preventīvām sankcijām paredz valsts tiesībās atzīt atbildību, kura savā efektivitātē netiek ietekmēta tādējādi, ka tiesvedības ilguma un ražotāja ļaunprātīgas pakalpojuma sniegšanas novilcināšanas dēļ zaudējumu atlīdzināšanas prasījums atlīdzības par lietošanu dēļ kļūst “bezvērtīgs”.