

Lieta C-145/20

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu

Datums, kurā lūgums reģistrēts Tiesā:

2020. gada 24. marts

Iesniedzējtiesa:

Oberster Gerichtshof (Austrija)

Datums, kurā pieņemts iesniedzējtiesas nolēmums:

2020. gada 17. marts

Prasītājs:

DS

Atbildētājas:

Porsche Inter Auto GmbH & Co KG

Volkswagen AG

[..]

Oberster Gerichtshof [Augstākā tiesa] [..] prasīja DS [..] lietā pret atbildētājām 1. *Porsche Interauto GmbH & Co KG Zweigniederlassung AVEG Linz-Leonding*, 4060 *Linz-Leonding*, [..] 2. *Volkswagen AG*, 38440 *Wolfsburg*, [..] Vācija, [..] par 25 989,58 EUR [..] sakarā ar prasītāja revīzijas sūdzību par *Oberlandesgericht Linz* [Apelācijas tiesa Lincā] kā apelācijas tiesas 2019. gada 4. aprīļa spriedumu [..], ar kuru tika atstāts spēkā *Landesgericht Linz* [Lincas apgabaltiesa] 2018. gada 12. decembra spriedums [..], slēgtā tiesas sēdē

pieņēma šādu

lēmumu: [oriģ. 2. lpp]

Saskaņā ar LESD 267. pantu uzdot Eiropas Savienības Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

1. Vai Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 1999/44/EK (1999. gada 25. maijs) par dažiem patēriņa preču pārdošanas aspektiem un saistītajām garantijām (OV L 171, 1999. gada 7. jūlijs, 12. lpp.) 2. panta 2. punkta d) apakšpunkts ir jāinterpretē tādējādi, ka mehāniskam transportlīdzeklim, kas ietilpst Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (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 L 171, 2007. gada 29. jūnijs, 1. lpp.) piemērošanas jomā, ir šāda veida precēm vajadzīgā kvalitāte, ko patērētāji saprātīgi var sagaidīt, ja, lai gan transportlīdzeklis ir aprīkots ar neatļautu pārveidošanas ierīci Regulas (EK) Nr. 715/2007 3. panta 10) punkta un 5. panta 2. punkta izpratnē, tomēr transportlīdzekļa tipam ir derīgs EK tipa apstiprinājums, tādējādi transportlīdzeklis var tikt izmantots ceļu satiksmē?

2. Vai Regulas (EK) Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta a) apakšpunkts ir jāinterpretē tādējādi, ka pārveidošanas ierīce šīs regulas 3. panta 10) punkta izpratnē, kas ir konstruēta tādējādi, ka ārpus laboratorijas apstākļiem kontroles uzņēmumā izplūdes gāzu recirkulācija reālos braukšanas apstākļos pilnībā darbojas tikai tad, kad āra temperatūra ir no 15 līdz 33 °C, var tikt atļauta vai minētā uzņēmuma noteikuma piemērošana jau sākotnēji ir izslēgta [**oriģ. 3. lpp.**] tādēļ, ka izplūdes gāzu recirkulācijas pilna darbība ir ierobežota ar nosacījumiem, kādi Eiropas Savienības daļās ir apmēram tikai pusi gada?

3. Vai Direktīvas 1999/44/EK 3. panta 6. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka līguma pārkāpums, kas izpaužas tādējādi, ka transportlīdzeklis ir aprīkots ar pārveidošanas ierīci, kas ir aizliegta atbilstoši Regulas (EK) Nr. 715/2007 3. panta 10) punktam, skatītam kopā ar 5. panta 2. punktu, ir jāuzskata par nenozīmīgu minētās tiesību normas izpratnē, ja ieguvējs, zinot par šo ierīci un tās darbības veidu, tomēr ir iegādājies šo transportlīdzekli?

Pamatojums:

A Fakti

Otrā atbildētāja ražo transportlīdzekļus; pirmā atbildētāja ir pilnvarota izplatītāja, kas ir neatkarīga no otrās atbildētājas. Prasītājs, patērētājs, 2013. gada 21. decembrī no pirmā atbildētāja iegādājās otrā atbildētāja ražotu vieglo automašīnu. Netiek apstrīdēts, ka transportlīdzeklis ietilpst Regulas (EK) Nr. 715/2007 piemērošanas jomā. Tas ir aprīkots ar “Euro 5” izplūdes gāzu kategorijas EA 189 tipa dīzeļdzinēju. Šajā dzinējā notiek izplūdes gāzu recirkulācija, pamatojoties uz dzinēja vadības blokā iebūvētu programmatūru saskaņā ar diviem ekspluatācijas režīmiem (“pārslēgšanas loģika”). Pirmajā režīmā, kas tika izmantots vienīgi emisijas kontroles procedūras laikā laboratorijas apstākļos, izplūdes gāzu recirkulācijas likme bija augstāka nekā otrajā, kas tika izmantots parastos braukšanas apstākļos. Attiecībā uz aplūkotā transportlīdzekļa tipu kompetentā Vācijas *Kraftfahrt-Bundesamt* (turpmāk tekstā – “KBA”) piešķīra

EK tipa apstiprinājumu. **[oriģ. 4. lpp.]** EK tipa apstiprinājuma iestādei netika atklāta “pārslēgšanas loģika”. Ja *KBA* būtu bijusi zināma “pārslēgšanas loģika”, EK tipa apstiprinājums nebūtu ticis piešķirts.

Prasītājs transportlīdzekli būtu iegādājies arī, zinot par “pārslēgšanas loģiku”.

2015. gada 15. oktobrī *KBA* izdeva attiecībā uz otro atbildētāju “vēlāku rīkojumu par papildu noteikumu EK tipa apstiprinājumam” atbilstoši (Vācijas) *EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung* [Noteikumu par transportlīdzekļu EK tipa apstiprinājumu] (turpmāk tekstā – “*EG-FGV*”) 25. panta 2. punktam, ar kuru tā (tostarp) uzdeva izņemt neatļautās pārveidošanas ierīces, lai nodrošinātu apstiprināto EA 189 “Euro 5” tipa agregātu likumību. Ar 2016. gada 20. decembra vēstuli *KBA* informēja otro atbildētāju, ka tā apstiprina, ka ierosinātā programmatūras datu grozīšana ir piemērota, lai nodrošinātu minēto transportlīdzekļu atbilstību prasībām. Transportlīdzekļa, uz kuru attiecas šī lieta, EK tipa apstiprinājums vēlāk netika ne atsaukts vai anulēts.

Prasītājs 2017. gada 15. februārī ļāva veikt transportlīdzekli “programmatūras atjaunināšanu”, par kuru ir runa šajā paziņojumā. Tā aizstāja “pārslēgšanas loģiku” ar programmu, saskaņā ar kuru emisiju samazināšanas veids vairs netiek izmantots vienīgi kontroles ekspluatācijas laikā, bet arī braukšanas apstākļos, taču tas darbojas pilnībā efektīvi tikai tad, ja āra temperatūras ir no 15 līdz 33 °C (“termālais logs”).

B. Lietas dalībnieku argumenti

Prasītājs izvirza zaudējumu atlīdzības, garantijas un līguma apstrīdēšanas gribas izteikuma trūkuma dēļ prasības **[oriģ. 5. lpp.]** pret pirmo atbildētāju un zaudējumu atlīdzības prasību pret otro atbildētāju. Viņš prasa atmaksāt pirkuma cenu, pretim atdodot transportlīdzekli un, pakārtoti, samazināt cenu un, vēlāk pakārtotāk, konstatēt atbildētāju atbildību par zaudējumiem, kas izriet no neatļautas ierīces uzstādīšanas. Transportlīdzeklīm esot trūkumi, jo “pārslēgšanas loģika” esot nelikumīga pārveidošanas ierīce Regulas (EK) Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta izpratnē. Programmatūras atjaunināšana šo trūkumu neesot novērsusi. Programmatūras atjaunināšanas dēļ nākotnē varot tikt zaudēta vērtība un varot rasties kaitējums.

Atbildētājas uzskatīja, ka ne “pārslēgšanas loģika”, ne “termālais logs” neesot jākvalificē par pārveidošanas ierīci Regulas (EK) Nr. 715/2007 3. panta 10) punkta izpratnē un tādējādi tie nav aizliegti. Tiesvedībā *Oberster Gerichtshof* tās atzīst, ka “termālais logs” ir pārveidošanas ierīce. Tomēr atbilstoši Regulas (EK) Nr. 715/2007 5. panta 2. punktam tā esot atļauta, ko arī *KBA* tā esot novērtējusi.

C. Līdzšinējā tiesvedība

Pirmās instances tiesa prasību noraidīja.

Apelācijas tiesa prasītāja apelācijas sūdzību neapmierināja. Tā noliedza, ka transportlīdzeklim būtu trūkumi, jo prasītājam nebija jāērēķinās ar to, ka valsts iestāde atsauks lietošanas atļauju atjaunināšanas dēļ. Katrā ziņā ar programmatūras atjaunināšanu esot novērsts sākotnējais trūkums. Metode, ar kādu izplūdes gāzu recirkulācija, kad āra temperatūra ir no 15 līdz 33 °C un vairāk, tiek atsaukta, esot pieļaujama saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 715/2007 5. panta 2. punktu **[oriģ. 6. lpp.]**, jo tā esot nepieciešama, lai dzinēju pasargātu no bojājumiem.

Oberster Gerichtshof ir jālemj par prasītāja iesniegto revīzijas sūdzību, ar kuru viņš lūdz apmierināt prasību.

D. Atbilstošās tiesību normas

Regulas (EK) Nr. 715/2007 3. panta 10) punktā jēdziens “pārveidošanas ierīce” regulas un tās īstenošanas pasākumu izpratnē ir definēts šādi:

“jebkurš konstrukcijas elements, kas nosaka temperatūru, transportlīdzekļa ātrumu, dzinēja apgriezienus (RPM), pārnesumu, kolektora vakuumu vai citus parametrus, lai aktivizētu, modulētu, aizkavētu vai pārtrauktu jebkuras emisiju kontroles sistēmas daļas darbību, kas samazina emisiju kontroles sistēmas efektivitāti apstākļos, kas ir paredzami normālā transportlīdzekļa darbībā un izmantošanā”.

Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 715/2007 5. panta 1. un 2. punktu (izvilkums):

“(1) Ražotājs transportlīdzekļus aprīko tā, lai daļas, kas varētu radīt emisiju, būtu plānotas, konstruētas un samontētas tā, lai transportlīdzeklis normālos lietošanas apstākļos atbilstu šai regulai un tās īstenošanas pasākumiem.

(2) Tādu pārveidošanas ierīču lietošanu, kuras samazina emisijas kontroles efektivitāti, aizliedz. Aizliegumu nepiemēro, ja:

a) šādas ierīces nepieciešamību attaisno motora aizsardzība pret bojājumiem vai negadījumiem un droša transportlīdzekļa darbība; [..]”.

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) **[oriģ. 7. lpp.]** un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai (OV L 199, 2008. gada 28. jūlijs, 1. lpp.), 3. panta 9. punkta trešā daļa ir formulēta šādi::

“Turklāt ražotājs sniedz apstiprinātājiestādei informāciju par izplūdes gāzu recirkulācijas sistēmas (EGR) darbības stratēģiju, ieskaitot par tās darbību zemās temperatūrās.”

Direktīvas 1999/44/EK 2. panta 1. punktā ir noteikts:

“Pārdevējam ir jāpiegādā patērētājam tādas preces, kas atbilst pārdošanas līgumam.”

Direktīvas 1999/44/EK 2. panta 2. punktā ir noteikts (izvilkums):

“Patēriņa preces uzskata par atbilstošām līgumam, ja: [..]

d) to piegāde un kvalitāte ir tāda, kas parasti piemīt šāda paša tipa precēm un ko patērētājs var pamatoti sagaidīt, ievērojot preču raksturu un ņemot vērā pārdevēja, ražotāja vai viņa pārstāvja sniegtos publiskos paziņojumus par šo preču specifiskajiem raksturlielumiem, jo īpaši reklāmā vai marķējumā.”

Direktīvas 1999/44/EK 3. panta 6. punktā ir noteikts:

“Patērētājs nav tiesīgs atcelt līgumu, ja neatbilstība ir nenozīmīga.”

(Austrijas) ABGB [Civilkodeksa] 922 panta 1. punktā norādīts:

“Ikvienu personu, kas nodod lietu citai personai par atlīdzību, garantē, ka tā atbilst līgumam. Tādējādi viņš ir atbildīgs par to, ka lietai piemīt līgumā noteiktās vai parasti pieņemamās īpašības, ka tā atbilst tās aprakstam, paraugam vai modelim un ka to var izmantot atbilstoši darījuma vai noslēgtās vienošanās raksturam.” [oriģ. 8. lpp.]

ABGB 932. panta 1. punktā norādīts:

“Ieguvējs var lūgt veikt uzlabojumus trūkuma dēļ (trūkuma vēlāka novēršana vai trūkstošā papildināšana), lietas nomaiņu, atbilstošu atlīdzības samazinājumu (cenas samazinājums) vai līguma atcelšanu (grozīšanu).”

ABGB 932. panta 4. punkta pirmajā teikumā ir paredzēts:

“Ja ne uzlabošana, ne nomaiņa nav iespējama vai tā prasa nesamērīgi lielu atsavinātāja piepūli, ieguvējam ir tiesības uz cenas samazinājumu vai, ja vien tas nav nenozīmīgs trūkums, uz līguma atcēlumu.”

(Vācijas) *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 apstiprinājumu] (turpmāk tekstā – “Transportlīdzekļu EK apstiprinājuma noteikumi” jeb “EG–FGV”), 25. panta 2. punkts ir formulēts šādi:

“(2) Lai izlabotu trūkumus un garantētu arī ekspluatācijā jau laistu transportlīdzekļu, atsevišķu tehnisku vienību vai detaļu atbilstību prasībām, Kraftfahrt-Bundesamt var vēlāk pieņemt rīkojumu par papildus noteikumiem.”

E. Lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu pamatojums

1.1. *Oberster Gerichtshof* pārbauda, vai prasītāja iegādātā transportlīdzekļa nodošanas brīdī pastāvēja trūkums un vai šis trūkums tika novērsts, kā arī to, vai otrās atbildētāja ir radījusi zaudējumus prasītājam.

1.2. Saskaņā ar *ABGB* 932. panta 1. punktu novēršama trūkuma gadījumā vispirms ir tiesības uz uzlabošanu. Šim uzlabojumam ir jāatjauno stāvoklis saskaņā ar līgumu [..]. Lai beigtos tiesības uz uzlabošanu, atsavinātājam ir jāapgalvo un jāpierāda **[orig. 9. lpp.]** kā atspēkojošs fakts, ka viņš trūkumu ir likvidējis, veicot uzlabojumus [..].

1.3. Izpildījumam ir trūkumi *ABGB* 922. panta izpratnē tad, ja tas kvalitātes vai daudzuma ziņā ir mazāks par parasti prezumētajām vai garantētajām īpašībām [..].

1.4. Runājot par mehānisko transportlīdzekli, Austrijas judikatūra balstās uz principu, ka ir jābūt izmantošanai ceļu satiksmē nepieciešamajām iestāžu atļaujām [..].

2.1. Saskaņā ar *Oberster Gerichtshof* vērtējumu pirkuma priekšmeta nodošanas prasītājam brīdī esošā “pārslēgšanas loģika” ir jākvalificē par neatļautu pārveidošanas ierīci Regulas (EK) Nr. 715/2007 3. panta 10) punkta un 5. panta 2. punkta izpratnē [..]. Tas izriet no tā, ka tā ir konstrukcijas daļa, kas nosaka parametrus, kas ļauj noteikt, vai transportlīdzeklis ir ieslēgts kontroles režīmā vai faktiskajā braukšanas režīmā, un atkarībā no tā aktivizē vai nu ekspluatācijas režīmu ar augsta līmeņa vai ierobežotu izplūdes gāzes recirkulāciju. Runa ir par ietekmi uz izplūdes gāzu recirkulāciju un līdz ar to par daļu no emisijas kontroles sistēmas. Zemākas izplūdes gāzu recirkulācijas ekspluatācijas režīma aktivizēšana transportlīdzekļa faktiskai izmantošanai samazina arī emisijas kontroles sistēmas efektivitāti apstākļos, kas ir saprātīgi sagaidāmi parastas transportlīdzekļa ekspluatācijas gadījumā **[orig. 10. lpp.]** (skat. Regulas [EK] Nr. 715/2007 3. panta 10) punktu). Atbildētāja attiecībā uz “pārslēgšanas loģiku” vispār nav norādījusi apstākļus, kas ļautu atkāpties no pārveidošanas ierīču aizlieguma Regulas (EK) Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta izpratnē.

2.2. *Oberster Gerichtshof* uzskata, ka katrā ziņā prasītāja iegādātais transportlīdzeklis bija ar trūkumiem *ABGB* 922. panta izpratnē tāpēc, ka neatļautā pārveidošanas ierīce netika uzrādīta par EK tipa apstiprinājuma piešķiršanu kompetentajai iestādei, un tas izraisīja piešķirtā tipa apstiprinājuma spēkā neesamību. Tā rezultātā *KBA* izdeva rīkojumu par papildu noteikumiem EK tipa apstiprinājumam.

2.3. Tas, vai transportlīdzeklī bija citi trūkumi tāpēc, ka pirmajai atbildētājai bija jāpiegādā transportlīdzeklis, kas nebija aprīkots ar neatļautu pārveidošanas ierīci Regulas (EK) Nr. 715/2007 3. panta 10) punkta, skatīta kopā ar 5. panta 2. punktu, izpratnē, ir pirmā prejudiciālā jautājuma priekšmets. Ja tas tā būtu, būtu jāpārbauda, vai pēc “programmatūras atjaunināšanas” vēl joprojām bija aizliegta pārveidošanas ierīce. Par to ir otrais prejudiciālais jautājums. Trešais jautājums ir

par to, kādas juridiskās sekas ir trūkumiem, kas pastāv arī pēc “programmatūras atjaunināšanas”.

2.4. Līguma pārkāpuma vērtējumam ir nozīme arī, lai novērtētu otrās atbildētājas atbildību, jo prasītājs uzskata, ka tā kaitējums galvenokārt ir radies no tāda transportlīdzekļa iegādes, kas neatbilst līguma saturam, un no tā, ka tam ir neatļauta pārveidošanas ierīce. **[oriģ. 11. lpp.]**

Par pirmo jautājumu:

3.1. Jautājums par to, vai piekrišana programmatūras aktualizēšanai, ko izteikusi par EK tipa apstiprinājumu kompetentā iestāde, pati par sevi jau ir uzlabojusi pirkuma priekšmetu, ir atkarīgs no vērtējuma par to, kāds izpildījums pārdevējam bija jāsniedz saskaņā ar pirkuma līgumu.

3.2. Saskaņā ar prasītāja uzskatu par tiesībām saskaņā ar pirkuma līgumu ir vajadzīgs ne tikai EK tipa apstiprinājums, bet arī tas, lai transportlīdzeklim nebūtu Regulas (EK) Nr. 715/2007 3. panta 10) punktā, skatītā kopā ar 5. pantu, aizliegtas pārveidošanas ierīces.

4.1. Direktīvas 1999/44/EK 2. panta 2. punktā ir regulēti nosacījumi, ar kādiem patēriņa preces uzskata par atbilstīgām līgumam. Juridiskajā literatūrā tas tiek saprasts tā, ka ar direktīvu tiek radīts pieņēmums par vienošanās līgumā attiecībā uz pārdotās lietas obligātajām īpašībām saturu [...] tādējādi, ka tad, ja lieta neatbilst direktīvas prasībām, var tikt prezumēts, ka ir līguma pārkāpums. Tad atsavinātajam būtu jāpierāda, ka patiesībā ir notikusi citāda vienošanās. Tas pretēji *ABGB* koncepcijai, saskaņā ar kuru ieguvējam ir jāpierāda ne tikai tas, ka lieta atšķiras no līgumā prasītā, bet arī līguma saturs, atvieglotu pierādīšanu ieguvējam [...]. **[oriģ. 12. lpp.]**

4.2. Atbilstoši nosacījumam par “saprātīgi sagaidāmo” kvalitāti un sniegumu ir jāvadās no Eiropas patērētāja modeļa [...].

4.3. Iesniedzējtiesa uzskata, ka to varētu saprast tādējādi, ka tiek pieņemts arī, ka samērā informēts, uzmanīgs un apdomīgs vidusmēra patērētājs (Tiesa, 2003. gada 8. aprīlis, C-44/01, *Pippig Augenoptik*, ECLI:EU:C:2003:205, 55. punkts; Tiesa, 2017. gada 8. februāris, C-562/15, *Carrefour Hypermarkets*, ECLI:EU:C:2017:95, 31. punkts) sagaida, ka attiecībā uz tādu precī kā mehāniskais transportlīdzeklis, par kuru ir zināms, ka tam ir jāatbilst normatīvajām prasībām, šīs prasības tiks ievērotas. Proti, šķiet acīmredzami, ka šajā ziņā piesaiste tiesību sistēmai ir daļa no tā, ko patērētājs saprātīgi var sagaidīt šajā ziņā. Tas, ka transportlīdzekļu tipiem ir jāveic apstiprināšanas procedūra, ne vienmēr ir pretrunā tam, kā es tikko interpretēju Direktīvas 1999/44/EK 2. panta 2. punkta d) apakšpunktu. Saskaņā ar to arī jautājums par to, vai tādas programmatūras kā “pārslēgšanas loģikas” esamībai bija subjektīva nozīme pircējam, nav noteicošs.

4.4. No šādas interpretācijas izrietot, ka mehāniskā transportlīdzekļa pārdevējam ir jāsniedz garantijas ne tikai attiecībā uz tāda tipa apstiprinājuma esamību, kas tiek prasīts parastai lietošanai *ABGB* 922. panta izpratnē, bet arī, ka tajā nav neatļautu konstrukcijas daļu.

Par otro jautājumu: [oriģ. 13. lpp.]

5.1. Noliecuma atbildes uz pirmo jautājumu gadījumā ir jāuzskata, ka pirmajai atbildētājai bija pienākums nodot transportlīdzekli, kas nebija aprīkots ar neatļautu pārveidošanas ierīci Regulas (EK) Nr. 715/2007 3. panta 10) punkta, skatīta kopā ar 5. panta 2. punktu, izpratnē. Šādā gadījumā prasītāja tiesību uz uzlabošanu saskaņā ar *ABGB* 932. panta 1. punktu mērķis būtu atjaunot šo situāciju.

5.2. Tātad uzlabošanas mēģinājums, kas īstenots, instalējot “programmatūru atjaunināšanu”, nebūtu izdevies jau tikai tāpēc vien, ka *KBA* nav atsaukusi vai anulējusi piešķirto EK tipa apstiprinājumu. Drīzāk esot jāizvērtē, vai nopirktajam transportlīdzeklim ir vai ir bijusi pārveidošanas ierīce, kas ir aizliegta ar Regulas (EK) Nr. 715/2007 5. panta 2. punktu.

5.3. Šajā nolūkā šajā lietā izšķiroša nozīme ir tam vai uz esošo programmatūru, kurā ir paredzēts “termālais logs”, var attiekties Regulas (EK) Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta a) apakšpunktā paredzētais izņēmums, uz kuru atsaucas atbildētājas, vai arī tas uzreiz ir izslēgts, kā to apgalvo prasītājs. Prasītājs to secina no tā, ka “termālā loga” rezultātā pārveidošanas ierīce tiek izmantota tik plaši, ka tas apvērš Regulas (EK) Nr. 715/2007 5. panta 2. punktā paredzēto likuma-izņēmuma attiecību.

6.1. Vienotu tehnisku prasību tipa apstiprinājuma mehāniskajiem transportlīdzekļiem noteikšanas Regulā (EK) Nr. 715/2007 mērķis – papildus iekšējā tirgus nodrošināšanai – ir garantēt augstu vides aizsardzības līmeni (Regulas [EK] Nr. 715/2007 1. apsvēruma). Lai uzlabotu gaisa kvalitāti un ievērotu gaisa piesārņojuma robežvērtības, tiek [oriģ. 14. lpp.] uzskatīts par nepieciešamu ievērojams oglekļa dioksīda emisiju samazinājums automobiļiem ar dīzeļdzinēju (Regulas [EK] Nr. 715/2007 6. apsvēruma).

6.2. Iesniedzējtiesa uzskata, ka šie mērķi liecina par labu Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta otrajā teikumā paredzēto izņēmumu šaurai interpretācijai.

6.3. Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 692/2008 3. panta 9. punkta trešo daļu ražotājs sniedz apstiprinātājiestādei informāciju par izplūdes gāzu recirkulācijas sistēmas darbības veidu, tostarp tās darbību zemā temperatūrā. *Oberster Gerichtshof* uzskata, ka no šīs tiesību normas izriet, ka vienkāršs “zemas” temperatūras pārsvars neatbrīvo no prasības par izplūdes gāzu recirkulācijas sistēmas darbību.

6.4. “Termālā loga” tehnika atļauj regulēt izplūdes gāzu recirkulāciju tā, lai emisijas samazinošais režīms darbotos pilnībā efektīvi tikai tad, kad āra temperatūra ir 15 līdz 33 °C.

6.5. Ir skaidrs, ka Eiropas Savienības daļā, kā, piemēram, Austrijā, vidējā temperatūra vairākus mēnešus gadā ir zemāka par 15 °C (skat., piemēram, <https://www.wien.gv.at/statistik/lebensraum/tabellen/lufttemperatur.html>, lejuplādēts 2020. gada 17. martā, saskaņā ar ko Vīnē 2018. gadā sešus mēnešus no divpadsmit vidējā temperatūra bija zemāka par 15 °C). Āra temperatūra, kuras gadījumā izplūdes gāzu recirkulācija tādām transportlīdzekļa tipam kā šajā lietā aplūkotajam ir pilnībā efektīva, tātad ievērojamā gada daļā vidēji vispār netiek sasniegta. Tādējādi atbildētājas izmanto to, ka **[oriģ. 15. lpp.]**, pamatojoties uz izņēmuma regulējumu (Regulas [EK] Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta a) apakšpunkts), tieši pusē no gada tās var izvairīties no aizlieguma izmantot pārveidošanas ierīci.

6.2. Principu, saskaņā ar kuru izņēmumi vienmēr ir jāinterpretē šauri (skat. Tiesa 2014. gada 11. decembris, C-212/13, *Rynes*, ECLI:EU:C:2014:2428, 29. punkts; ģenerāladvokāta Ī. Bota [*Y. Bot*] secinājumi, 2013. gada 20. jūnijs, C-309/12, *Gomes Viana Novo ua*, ECLI:EU:C:2013:419, 26. punkts) un Regulas (EK) Nr. 715/2007 mērķis samazināt ogļskābās gāzes emisijas varētu liecināt par to, ka tādējādi plaši izmantotā pārveidošanas ierīce it īpaši nav attaisnojama ar kādu Regulas (EK) Nr. 715/2007 5. panta otrās daļas otrajā teikumā paredzētu izņēmumu.

Par trešo jautājumu:

7.1. Saskaņā ar Austrijas judikatūru, lai novērtētu, vai pastāv nenozīmīgs trūkums, kas izslēdz līguma atcelšanu *ABGB* 932. panta 4. punkta izpratnē, objektīvi ir jāizsver līgumslēdzēju pušu intereses atkarībā no konkrētā līguma un konkrētās lietas apstākļiem [...].

7.2. Trešā jautājuma mērķis ir tāds, ka juridiskajā literatūrā par *ABGB* 932. panta 4. punkta pirmo teikumu tiek apgalvots, ka trūkums ir nenozīmīgs (vienīgi) gadījumā, ja ieguvējs būtu noslēdzis līgumus, zinot par trūkumu (šajā gadījumā – ka pastāv pārveidošanas ierīce un tās iedarbību), ja arī tas būtu ar citiem nosacījumiem [...]. **[oriģ. 16. lpp.]**

Tomēr iesniedzējtiesa uzskata, ka Direktīvas 1999/44/EK 3. panta 6. punkta formulējums nav tik viennozīmīgs, lai uzskatītu to par *acte clair* gadījumu.

[..]

Vīne, 2020. gada 17. marts

[..] [*omissis*: procesuāli tiesisks regulējums]