

Lieta C-308/23

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

Iesniegšanas datums:

2023. gada 17. maijs

Iesniedzējtiesa:

Landgericht Duisburg (Duisburgas apgabaltiesa, Vācija)

Datums, kurā pieņemts iesniedzējtiesas nolēmums:

2023. gada 26. aprīlis

Prasītājs:

YV

Atbildētāja:

Mercedes-Benz Group AG

Pamatlietas priekšmets

Regulas (EK) Nr. 715/2007 interpretācija attiecībā uz vieglajos pasažieru transportlīdzekļos ar dīzeļdzinēju uzstādītām aizliegtām pārveidošanas ierīcēm un manipulācijām pārbaudes stendā

Lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu priekšmets un juridiskais pamats

Savienības tiesību interpretācija, LESD 267. pants, it īpaši

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.-16. lpp.) (turpmāk tekstā – “Regula Nr. 715/2007”)

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”) (OV 2007, L 263, 1. lpp.) (turpmāk tekstā – “Direktīva 2007/46”)

Prejudiciālie jautājumi

- 1) Vai transportlīdzekļa konstrukcijas elements, kas nosaka temperatūru, transportlīdzekļa ātrumu, dzinēja apgriezību skaitu (RPM), pārnesumu, kolektora vakuumu vai citus parametrus, lai atkarībā no rezultātiem mainītu dzinēja iekšdedzes procesa parametrus, var samazināt emisiju kontroles sistēmas efektivitāti Regulas (EK) Nr. 715/2007 3. panta 10. punkta izpratnē un līdz ar to būt pārveidošanas ierīce Regulas (EK) Nr. 715/2007 3. panta 10. punkta izpratnē arī tad, ja – no vienas puses – iekšdedzes procesa parametru izmaiņas, kas notiek, pamatojoties uz šī konstrukcijas elementa darbības rezultātiem, palielina konkrētas kaitīgās vielas, piemēram, slāpekļa oksīdu, emisijas, bet vienlaikus – no otras puses – samazina vienas vai vairāku citu kaitīgo vielu, piemēram, cieto daļiņu, ogļūdeņražu, oglekļa monoksīda un/vai oglekļa dioksīda, emisijas?
- 2) Ja atbilde uz pirmo jautājumu ir apstiprinoša, kādos apstākļos šādā gadījumā konstrukcijas elements ir pārveidošanas ierīce?
- 3) Vai transportlīdzekļa shēma vai vadības ierīce, kas, mainot iekšdedzes procesa parametrus – no vienas puses – palielina noteiktas kaitīgās vielas, piemēram, slāpekļa oksīdu, emisijas, bet vienlaikus – no otras puses – samazina vienas vai vairāku citu kaitīgo vielu, piemēram, cieto daļiņu, ogļūdeņražu, oglekļa monoksīda un/vai oglekļa dioksīda, emisijas, var būt aizliegta citu Savienības tiesībās minētu iemeslu dēļ, nevis tādēļ, ka ir konstatēta pārveidošanas ierīce Regulas Nr. 715/2007 3. panta 10. punkta izpratnē?
- 4) Ja atbilde uz trešo jautājumu ir apstiprinoša, kādos apstākļos tas tā ir?
- 5) Ja atbilde uz pirmo jautājumu ir apstiprinoša, vai saskaņā ar Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta otrā teikuma a) apakšpunktu pārveidošanas ierīce šīs regulas 3. panta 10. punkta izpratnē ir atļauta arī tad, ja tā nav nepieciešama dzinēja aizsardzībai pret bojājumiem vai negadījumiem, taču ir nepieciešama transportlīdzekļa drošai darbībai?
- 6) Ja atbilde uz pirmo jautājumu ir apstiprinoša, vai valsts tiesību normas, saskaņā ar kurām transportlīdzekļa pircējam pilnībā ir jāpierāda, ka pastāv pārveidošanas ierīce Regulas Nr. 715/2007 3. panta 10. punkta izpratnē un turklāt arī tas, ka nepastāv fakti, uz kuru pamata konstatējama pārveidošanas ierīce iepriekš minētā panta izpratnē izņēmuma kārtā ir atļauta atbilstoši Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta otrā teikuma a) apakšpunktam, un transportlīdzekļa ražotājam nav jāsniedz attiecīga informācija pierādījumu vākšanas laikā, ir pretrunā Tiesas 2023. gada 21. marta spriedumā (lieta C-100/21) minētajiem Direktīvas 2007/46/EK 18. panta 1. punktam, 26. panta 1. punktam un 46. pantam, ciktāl no minētajām normām izriet, ka transportlīdzekļa pircējam ir

jābūt tiesībām uz zaudējumu atlīdzināšanu no tā ražotāja, ja transportlīdzeklī ir uzstādīta aizliegta pārveidošanas ierīce (skat. minētā sprieduma 91. un 93. punktu)?

7) Ja atbilde uz sesto jautājumu ir apstiprinoša, kāds pierādīšanas pienākuma sadalījums saskaņā ar Savienības tiesībām ir paredzēts tiesvedībā starp transportlīdzekļa pircēju un tā ražotāju par pircēja prasību pret ražotāju par zaudējumu atlīdzināšanu saistībā ar pārveidošanas ierīces esamību Regulas Nr. 715/2007 3. panta 10. punkta izpratnē un saistībā ar tādu faktu esamību, uz kuru pamata tā izņēmuma kārtā ir atļauta saskaņā ar Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta otrā teikuma a) apakšpunktu? Vai pusēm ir pieejami pierādīšanas atvieglojumi un – ja atbilde ir apstiprinoša – kādi, vai arī tām ir pienākumi un – ja atbilde ir apstiprinoša – kādi? Ja ir pienākumi, kādas ir to neizpildes sekas?

8) Ja atbilde uz trešo jautājumu ir apstiprinoša, vai valsts tiesību normas, saskaņā ar kurām transportlīdzekļa pircējam pilnībā ir jāpierāda, ka pastāv shēma vai vadības ierīce, kas nav uzskatāma par pārveidošanas ierīci Regulas Nr. 715/2007 3. panta 10. punkta izpratnē, taču ir aizliegta citu iemeslu dēļ, un transportlīdzekļa ražotājam nav jāsniedz attiecīga informācija pierādījumu iegūšanas laikā, ir pretrunā Tiesas 2023. gada 21. marta spriedumā (lietā C-100/21) minētajiem Direktīvas 2007/46/EK 18. panta 1. punktam, 26. panta 1. punktam un 46. pantam, ciktāl no minētajām normām izriet, ka transportlīdzekļa pircējam ir jābūt tiesībām uz zaudējumu atlīdzināšanu no tā ražotāja, ja transportlīdzeklī ir uzstādīta aizliegta shēma vai vadības ierīce (skat. iepriekš minētā sprieduma 91. un 93. punktu)?

9) Ja atbilde uz astoto jautājumu ir apstiprinoša, kāds pierādīšanas pienākuma sadalījums saskaņā ar Savienības tiesībām ir paredzēts tiesvedībā starp transportlīdzekļa pircēju un tā ražotāju par pircēja prasību pret ražotāju par zaudējumu atlīdzināšanu saistībā ar aizliegtas astotajā jautājumā minētā veida shēmas vai vadības ierīces esamību? Vai pusēm ir pieejami pierādīšanas atvieglojumi un – ja atbilde ir apstiprinoša – kādi, vai arī tām ir pienākumi un – ja atbilde ir apstiprinoša – kādi? Ja ir pienākumi, kādas ir to neizpildes sekas?

Atbilstošās Savienības tiesību normas

LESD, it īpaši tā 267. pants, kā arī 67. panta 1. un 4. punkts

Regula Nr. 715/2007, it īpaši tās 3. panta 10. punkts un 5. panta 2. punkta otrā teikuma a) apakšpunkts

Direktīva 2007/46/EK, it īpaši tās 18. panta 1. punkts, 26. panta 1. punkts, 46. pants un 3. panta 36. punkts

Atbilstošās valsts tiesību normas

Bürgerliches Gesetzbuch (Vācijas Civilkodekss; *BGB*)

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

Fakti un tiesvedība

- 1 Prasītājs pieprasa atlīdzināt zaudējumus saistībā ar tā dēvēto “dīzeļgeitu”.
- 2 Saskaņā ar 2016. gada 14. septembra pasūtījumu prasītājs no pārdevēja, kas nebija identisks atbildētājam, iegādājās *Mercedes Benz* markas transportlīdzekli (*Mercedes E 220 BlueTec*) (turpmāk tekstā – “attiecīgais transportlīdzeklis”).
- 3 Transportlīdzeklis ir aprīkots ar OM 651 tipa dzinēju, kuram ir jāatbilst “Euro 6” izplūdes gāzu emisijas standarta prasībām. Šo dzinēju un arī prasītāja transportlīdzekli ir izstrādājusi atbildētāja. Transportlīdzeklis ir aprīkots arī ar selektīvās katalītiskās reducēšanas sistēmu (turpmāk tekstā – “SKR sistēma”) izplūdes gāzu pēcapstrādei.
- 4 Būtībā prasītājs lūdz piespriest atbildētājai samaksāt viņam 21 841,66 EUR un procentus vienlaikus ar attiecīgā transportlīdzekļa īpašumtiesību nodošanu un piegādi. Atbildētāja lūdz prasību noraidīt.

Prasītāja argumenti

- 5 Prasītājs tostarp apgalvo, ka atbildētāja ir tīši nodarījusi viņam morālu kaitējumu un viņu apkrāpusi. Turklāt viņam esot prasījuma tiesības pret atbildētāju, kas izriet no *BGB* 823. panta 2. punkta kopsakarā ar *EG-FGV* 6. panta 1. punktu un 27. pantu, Regulas Nr. 715/2007 5. pantu un Direktīvas 2007/46 normām. Tas tādēļ, ka pretēji atbilstības sertifikātam viņa transportlīdzeklis neesot atbilstīgs piemērojamām Eiropas Savienības tiesībām.
- 6 Attiecīgajam transportlīdzeklim esot vismaz viena nelikumīga pārveidošanas ierīce. Tā spējot atpazīt, vai tas atrodas pārbaudes stendā vai normālā braukšanas režīmā, un atbilstoši kontrolē izplūdes gāzu pēcapstrādi. Tam esot ar temperatūras kontroli aprīkota pārveidošanas ierīce, kas reaģē uz āra temperatūru. Turklāt tā spējot arī atpazīt pārbaudes ciklu saskaņā ar NEDC atšķirībā no parastiem braukšanas apstākļiem.
- 7 Atkarībā no konstatētajiem atšķirīgajiem darbības apstākļiem dzinēja vadības ierīce aktīvi aktivizējot vai deaktivizējot izplūdes gāzu pēcapstrādi. Pārveidošanas ierīces esot paredzētas tikai un vienīgi emisijas robežvērtību ievērošanai

pārbaudes apstākļos, lai iegūtu tipa apstiprinājumu, tostarp mainot izplūdes gāzu recirkulācijas ātrumu.

- 8 Attiecīgajā transportlīdzeklī uzstādītā dīzeļdzinēja darbību ietekmē programmatūra, kas izmanto āra temperatūras mērījumu datus.
- 9 Temperatūra pārbaudes stendā esot no 20 °C līdz 30 °C. Ja āra temperatūra ir augstāka vai zemāka nekā pārbaudes kamerā, izplūdes gāzu recirkulācija tiek samazināta vai pat pārtraukta (siltuma diapazons vai ar temperatūras kontroli aprīkota pārveidošanas ierīce). Tādējādi attiecīgajam transportlīdzeklī normālas darbības apstākļos slāpekļa oksīdu emisija esot daudz lielāka, nekā atbildētāja ir norādījusi šim sērijveidā ražotajam transportlīdzeklī.
- 10 Turklāt attiecīgajā transportlīdzeklī pārbaudes stendā esot aktīva tā dēvētā dzesēšanas šķidrums nominālās temperatūras kontrole. Tā nodrošinot, ka NEDC atpazīšanas laikā dzinējs tiek mākslīgi uzturēts aukstāks nekā normālos darbības apstākļos un tādējādi tiek ievērotas slāpekļa oksīdu robežvērtības. Tomēr normālā darbības režīmā uz ceļa šī funkcija neesot aktīva, tāpēc noteiktās robežvērtības tiek pārsniegtas.
- 11 Turklāt transportlīdzeklī ar tādu pašu dzinēju radiatora žāļūzijas normālā darbības režīmā tiek atvērtas tikai tad, kad dzesēšanas šķidrums temperatūra pārsniedz 105 °C, bet pārbaudes stendā tās tiek atvērtas jau dzesēšanas šķidrums temperatūrā virs 69 °C.
- 12 Tā kā transportlīdzeklis ir aprīkots ar SKR sistēmu, izplūdes gāzēm katalizatorā tiek pievienots *AdBlue*, kas slāpekļa oksīdus pārvērš nekaitīgās vielās. Pārbaudes cikla laikā vadības ierīce atpazīstot, ka transportlīdzeklis atrodas pārbaudes stendā, un tiek pievienots lielāks *AdBlue* daudzums nekā reālos braukšanas apstākļos.
- 13 Turklāt atbildētāja savā transportlīdzeklī esot uzstādījusi pārveidošanas ierīces *Slipguard*, *BIT 13*, *BIT 14* un *BIT 15*, kas arī nodrošinot pārbaudes stendā esoša transportlīdzekļa atbilstību robežvērtībām.
- 14 Atbildētājas valde un inženieri esot zinājuši, ka dzinējos tiks uzstādītas pārveidošanas ierīces un ka tie pēc tam tiks laisti tirgū, krāpnieciskā ceļā iegūstot nepieciešamos apstiprinājumus un atļaujas.
- 15 Attiecīgā transportlīdzekļa pirkuma līgums prasītājam esot neizdevīgs, jo viņš esot iegādājies transportlīdzekli, kas nebija apstiprināms.
- 16 Līdz ar to, ņemot vērā ar transportlīdzekli nobrauktos kilometrus, viņam esot tiesības uz zaudējumu atlīdzināšanu prasības pieteikumos norādītajā apmērā.

Atbildētājas argumenti

- 17 Atbildētāja tostarp apgalvo, ka transportlīdzeklim ir derīgs EK tipa apstiprinājums, kura derīguma termiņš nav beidzies. Neesot arī riska zaudēt atļauju vai atsaukt tipa apstiprinājumu. EK tipa apstiprinājuma esamība izslēdzot pieņēmumu par aizliegtu pārveidošanas ierīci.
- 18 Visas funkcijas, par kurām sūdzas prasītājs, normālas braukšanas laikā uz ceļa tādos pašos apstākļos darbojoties tieši tāpat kā pārbaudes stendā.
- 19 Slāpekļa oksīdu emisijas, no vienas puses, un pārējo kaitīgo vielu emisijas, kā arī patēriņš, no otras puses, esot savstarpēji saistītas. Tāpēc emisijas kontroles pasākums izraisa vai nu slāpekļa oksīdu emisiju samazinājumu un attiecīgi vienlaikus pārējo kaitīgo vielu emisiju un patēriņa palielinājumu, vai arī slāpekļa oksīdu emisiju palielinājumu, bet vienlaikus arī pārējo kaitīgo vielu emisiju un patēriņa samazinājumu.
- 20 Esot jāatrod līdzsvars starp slāpekļa oksīdu emisijām un pārējām dzinēja emisijām. Ļoti vienkāršoti runājot, dzinēja slāpekļa oksīdu emisijas vairāk rodoties augstās iekšdedzes temperatūrās, savukārt dzinēja cieto daļiņu emisijas vairāk rodoties zemās iekšdedzes temperatūrās, tas attiecoties arī uz oglekļa monoksīda un ogļūdeņražu emisijām.
- 21 Tā dēvētais kompromiss starp slāpekļa oksīdu emisijām, no vienas puses, un pārējo kaitīgo vielu emisijām un patēriņu, no otras puses, izriet no atšķirīgajiem attiecīgo emisiju rašanās nosacījumiem.
- 22 Savienības likumdevējs esot atzinis kompromisa ideju, nosakot kombinētās robežvērtības. Piemēram, dīzeļdzinēju transportlīdzekļu ogļūdeņražu emisijām esot noteikta nevis atsevišķa robežvērtība, bet gan robežvērtība, kas attiecas uz ogļūdeņražu un slāpekļa oksīdu kombinēto emisiju summu, proti, 230 mg/km ogļūdeņraža (HC) un NO_x kopā.
- 23 Tas, ka emisiju kontroles sistēma dažādos darbības apstākļos reaģē atšķirīgi, esot saistīts ar tehniski fizikāliem iemesliem, it īpaši tāpēc, ka kompromiss esot atšķirīgs, kad dzinējs ir darba temperatūrā un kad tas tiek uzsildīts.
- 24 Tāpēc tas, ka izplūdes gāzu recirkulācija “auksta” un “silta” dzinēja darbības apstākļiem ir konstruēta atšķirīgi, nenozīmējot, ka emisijas kontroles sistēmas efektivitāte ir samazināta vienā vai otrā virzienā, ja ņem vērā visas ar robežvērtībām ierobežotās emisijas. “Auksta” un “silta” dzinēja emisiju salīdzinājums neesot tehniski lietderīgs un tāpēc neesot iespējams.
- 25 Kontrolējot izplūdes gāzu recirkulācijas ātrumu, esot jāņem vērā “kompromiss” starp cieto daļiņu un slāpekļa oksīdu emisijām.
- 26 Izplūdes gāzu recirkulācijas kontrole atkarībā no temperatūras esot nepieciešama arī, lai pasargātu dzinēju no bojājumiem.

- 27 Dīzeļdegvielas daļiņu filtra reģenerācija esot saistīta ar slāpekļa oksīdu emisiju palielinājumu un kopumā radot papildu emisijas.
- 28 Kontrolēts dzesēšanas šķidruma termostats varot samazināt emisijas noteiktos darbības režīmos, transportlīdzeklim uzsilstot. Dzesēšanas šķidruma termostata regulēšanu varot izmantot, lai optimizētu dzinēja emisijas, veiktspējas un patēriņa rādītājus. Tātad šis termostats nodrošinot relatīvi labāku līdzsvaru starp slāpekļa oksīdu emisijām un cieto daļiņu emisijām.
- 29 Sastāvdaļu zemākai temperatūrai un labākai cilindra kameras piepildīšanai ar skābekli zemākās temperatūrās esot izšķiroša nozīme slāpekļa oksīdu un cieto daļiņu emisiju proporcijā, kas esot relatīvi uzlabota ar regulējamu dzesēšanas šķidruma termostatu dzinēja uzsildes laikā. Tiklīdz dzinējs ir uzsilis, šādas ietekmes vairs neesot. Turpmāka šīs funkcijas izmantošana šeit praktiski neradītu nekādu būtisku ietekmi.
- 30 Attiecīgajā transportlīdzeklī uzstādītā radiatora žālūzija neesot daļa no emisijas kontroles sistēmas. SKR sistēmas funkcijas neesot aizliegta pārveidošanas ierīce. Atbildētāja noraida prasītāja apgalvojumu par *Slipguard* programmatūras darbību. Turklāt funkciju, kuras prasītājs min kā BIT 13, BIT 14 un BIT I5, attiecīgajam transportlīdzeklim neesot.
- 31 Transportlīdzeklis esot atbilstīgs noteiktajām slāpekļa oksīdu robežvērtībām. Šajā ziņā esot piemērojamas vērtības pārbaudes standā. *Kraftfahrtbundesamt* [Federālā autotransporta pārvalde] neesot izsludinājusi attiecīgā transportlīdzekļa atsaukumu, jo kontrolētā dzesēšanas šķidruma termostata darbība neesot izšķiroša, nodrošinot atbilstību slāpekļa oksīdu robežvērtībām saskaņā ar NEDC. Pat bez kontrolētā dzesēšanas šķidruma termostata slāpekļa oksīdu robežvērtības tiktu ievērotas.

Lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu pamatojums

- 32 Saskaņā ar LESD 267. pantu lieta ir iesniedzama Eiropas Savienības Tiesai (turpmāk tekstā – “Tiesa”) ar lūgumu atbildēt uz prejudiciālajiem jautājumiem, tostarp ņemot vērā tās 2023. gada 21. marta spriedumu (*Mercedes-Benz Group* [Ar pārveidošanas ierīcēm aprīkotu transportlīdzekļu ražotāju atbildība], C-100/21, EU:C:2023:229).
- 33 Lai turpinātu izskatīt un izlemt strīdu, katrā ziņā ir svarīgi atbildēt uz pirmo un attiecīgā gadījumā otro prejudiciālo jautājumu, ņemot vērā arī iepriekš minēto Tiesas spriedumu. Var būt svarīga arī atbilde uz trešo un attiecīgā gadījumā ceturto prejudiciālo jautājumu. Ja atbilde uz pirmo un/vai trešo prejudiciālo jautājumu ir apstiprinoša, iespējams, ka var būt svarīga arī atbilde uz piekto līdz devīto prejudiciālo jautājumu.
- 34 Atbildētāja būtu atbildīga par zaudējumu atlīdzināšanu saskaņā ar *BGB* 823. panta 2. punktu un 31. pantu kopsakarā ar Direktīvas 2007/46/EK 18. panta 1. punktu,

26. panta 1. punktu, 46. pantu un 3. panta 36. punktu, ja prasītāja transportlīdzeklim būtu uzstādīta vismaz viena aizliegta pārveidošanas ierīce Regulas Nr. 715/2007 3. panta 10. punkta izpratnē un/vai vismaz viena citu iemeslu dēļ aizliegta shēma vai vadības ierīce, kas ietekmē tā emisijas rādītājus.

- 35 Šajā gadījumā atbildētāja esot izsniegusi nepatiesu atbilstības sertifikātu Direktīvas 2007/46 3. panta 36. punkta izpratnē. Saskaņā ar iepriekš minēto normu atbilstības sertifikātā tiek norādīts, ka transportlīdzeklis tā izgatavošanas brīdī bija atbilstīgs visiem tiesību aktiem, kas neesot taisnība. Tādējādi atbildētāja esot pārkāpusi minētās direktīvas 18. panta 1. punkta, 26. panta 1. punkta un 46. panta prasības.
- 36 Iesniedzējtiesas skatījumā katrā ziņā pēc būtības atbildētājai ir jāpiespriež atlīdzināt prasītājam zaudējumus, ja tiek konstatēts, ka attiecīgajā transportlīdzeklī pastāv aizliegta shēma vai vadības ierīce, kas ietekmē tā emisijas.

Par pirmo un otro prejudiciālo jautājumu

- 37 Ciktāl prasītājs apgalvo, ka radiatora žalūzija ir aizliegta pārveidošanas ierīce, iesniedzējtiesas turpmāko nolēmumu saturs ir atkarīgs no atbildes uz pirmo prejudiciālo jautājumu un attiecīgā gadījumā uz otro līdz ceturto prejudiciālo jautājumu.
- 38 Līdz ar to – pieņemot, ka transportlīdzekli uzstādīts konstrukcijas elements nosaka dažādus parametrus Regulas Nr. 715/2007 3. panta 10. punkta izpratnē, lai atkarībā no šīs noteikšanas rezultāta mainītu dzinēja iekšdedzes procesa parametrus, vienmēr samazina emisijas kontroles sistēmas efektivitāti un tādējādi ir pārveidošanas ierīce šīs normas izpratnē, ja iekšdedzes procesa parametru izmaiņas, ko izraisa konstrukcijas elements, pamatojoties uz noteikšanas rezultātu, palielina noteiktas kaitīgās vielas, piemēram, slāpekļa oksīdu, emisiju, pat ja tādējādi vienlaikus tiek samazināta vienas vai vairāku citu kaitīgo vielu, piemēram, ogļūdeņražu, emisija – ir jāuzskata, ka attiecīgā transportlīdzekļa radiatora žalūzijas atvēršanas un aizvēršanas vadības ierīce ir aizliegta pārveidošanas ierīce Regulas Nr. 715/2007 3. panta 10. punkta izpratnē. Tad prasība katrā ziņā lielā mērā būtu pamatota. Šādā gadījumā nav nepieciešams iegūt pierādījumus.
- 39 Dators, kas kontrolē attiecīgajā transportlīdzeklī uzstādītās radiatora žalūzijas atvēršanu un aizvēršanu, ir konstrukcijas elements Regulas Nr. 715/2007 3. panta 10. punkta izpratnē (skat. Tiesas spriedumu, 2020. gada 17. decembris, CLCV u.c. [Dīzeļdzinēja pārveidošanas ierīce], C-693/18, EU:C:2020:1040, 68. punkts).
- 40 Arī radiatora žalūzijas atvēršanas un aizvēršanas vadības ierīce ir daļa no emisijas kontroles sistēmas, jo tā mērķtiecīgi ietekmē transportlīdzekļa emisijas un tādējādi arī pārbaudes ciklu saskaņā ar NEDC.

- 41 Atbildētāja esot atbildīga par zaudējumu atlīdzināšanu arī tad, ja iepriekš aplūkotā radiatora žalūzijas atvēršanas un aizvēršanas vadības ierīce nav pārveidošanas ierīce, bet ir aizliegta citu Savienības tiesībās minētu iemeslu dēļ.
- 42 It īpaši ņemot vērā, piemēram, pienākumu ievērot konkrētu emisiju robežvērtības, iesniedzējtiesa nevar izslēgt iespēju, ka pat tad, ja šajā lietā aplūkotā radiatora žalūzijas atvēršanas un aizvēršanas vadības ierīce nav pārveidošanas ierīce, tā tomēr ir aizliegta citu Savienības tiesībās minētu iemeslu dēļ, it īpaši tādu, kas attiecas uz konkrētu emisiju robežvērtībām, vismaz noteiktos apstākļos.
- 43 Iesniedzējtiesai it īpaši nav skaidrs, vai, piemēram, dīzeļdzinēja transportlīdzekļiem noteiktās slāpekļa oksīdu emisiju robežvērtības ir piemērojamas tikai tad, ja dīzeļdzinēja transportlīdzeklis tiek lietots pēc aukstās iedarbināšanas apstākļos, kas ir spēkā pārbaudes darbības laikā saskaņā ar NEDC, vai arī šīs robežvērtības ir jāievēro arī tad, ja, piemēram, dīzeļdzinēja transportlīdzeklis tiek lietots pēc siltās iedarbināšanas apstākļos, kas ir spēkā pārbaudes darbības laikā saskaņā ar NEDC, vai arī tad, ja, piemēram, dīzeļdzinēja transportlīdzeklis tiek lietots pēc aukstās iedarbināšanas, kad āra temperatūra ir, piemēram, 15 °C, un citādi apstākļos, kas ir spēkā pārbaudes darbības laikā saskaņā ar NEDC, un tāpēc ir aizliegta vadības ierīce vai shēma, kas to nepieļauj.
- 44 Turpretim – pieņemot, ka transportlīdzeklī uzstādīts konstrukcijas elements nosaka dažādus parametrus Regulas Nr. 715/2007 3. panta 10. punkta izpratnē, lai atkarībā no šīs noteikšanas rezultāta mainītu dzinēja iekšdedzes procesa parametrus, nesamazina vai tikai noteiktos apstākļos samazina emisijas kontroles sistēmas efektivitāti un tādējādi ir pārveidošanas ierīce šīs normas izpratnē arī tad, ja iekšdedzes procesa parametru izmaiņas, ko izraisa konstrukcijas elements, pamatojoties uz noteikšanas rezultātu, palielina noteiktas kaitīgās vielas, piemēram, slāpekļa oksīdu, emisiju, bet tādējādi vienlaikus samazina vienas vai vairāku citu kaitīgo vielu, piemēram, cieto daļiņu, oglekļa dioksīda, oglekļa monoksīda un/vai oglekļa dioksīda, emisiju, un ka šāds konstrukcijas elements nav aizliegts arī citu Savienības tiesībās minētu iemeslu dēļ vai ir aizliegts tikai noteiktos apstākļos – situācija var būt atšķirīga, tāpēc bez papildu pierādījumiem nevar runāt par pārveidošanas ierīci Regulas Nr. 715/2007 3. panta 10. punkta izpratnē.
- 45 Atbilstoši atbildētājas apgalvojumam, kas lielā mērā ir pareizs arī saskaņā ar citos tiesas procesos izskanējušajiem ekspertu atzinumiem, nemainīgos apstākļos, no vienas puses, pazeminot iekšdedzes temperatūru, samazinās slāpekļa oksīdu emisijas, bet, no otras puses, palielinās citu kaitīgo vielu emisijas, savukārt, paaugstinot iekšdedzes temperatūru, palielinās slāpekļa oksīdu emisijas, bet samazinās citu kaitīgo vielu emisijas.
- 46 Ja šo iemeslu dēļ radiatora žalūzijas atvēršanas un aizvēršanas vadības ierīce nav pārveidošanas ierīce un ja šāda vadības ierīce nav aizliegta arī citu iemeslu dēļ,

atbildētājai nevarētu piespriest atlīdzināt zaudējumus prasītājai radiatora žalūzijas darbības dēļ.

Par pārējiem prejudiciālajiem jautājumiem

- 47 Iesniedzējtiesa nenoliedz, ka jau Tiesas atbilde uz pirmo un otro prejudiciālo jautājumu var ļaut pieņemt galīgo nolēmumu šajā lietā.
- 48 Tomēr iesniedzējtiesa nespēj formulēt nosacījumus, ar kuriem jau tagad var ticami noteikt, vai lietas izspriešana ir vai nav iespējama, nesāņemot atbildes uz trešo prejudiciālo jautājumu un attiecīgā gadījumā uz ceturto prejudiciālo jautājumu. Tāpēc iesniedzējtiesas skatījumā papildus ir jāuzdod trešais līdz devītais prejudiciālais jautājums, lai Tiesa sniegtu atbildes.
- 49 Tā kā ir iesniegts šis lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu, līdz Tiesas sprieduma pasludināšanai jau ir jāreķinās ar tiesvedības aizkavēšanos vismaz uz diviem gadiem. Nav sagaidāms, ka lietas dalībnieki šos jautājumus izvirzīs vēlākā tiesvedības stadijā, ņemot vērā atkārtotu tiesvedības aizkavēšanos, kas varētu rasties vismaz uz diviem gadiem un būtu saistīta ar papildu lūgumu Tiesai sniegt prejudiciālu nolēmumu.
- 50 Atbildes uz attiecīgajiem jautājumiem vienkārši var sniegt gaidāmajā Tiesas spriedumā. Ja šajā lūgumā netiktu uzdots trešais līdz devītais prejudiciālais jautājums, tas nebūtu saderīgi ar efektīvu tiesisko aizsardzību, kas tiek garantēta brīvības, drošības un tiesiskuma telpā (skat. LESD 67. pantu).
- 51 Tā kā, iespējams, būs jāatbild uz trešo līdz devīto prejudiciālo jautājumu, no procesuālās ekonomijas un efektīvas tiesiskās aizsardzības apsvērumu viedokļa ir lietderīgi un iesniedzējtiesas skatījumā arī pieņemami uzdot tos jau tagad.

Par trešo un ceturto prejudiciālo jautājumu

- 52 Lietu nevar izspriest, ja nav atbildes uz pirmo prejudiciālo jautājumu un attiecīgā gadījumā uz otro līdz ceturto prejudiciālo jautājumu.
- 53 Iesniedzējtiesai ir zināms par tādu Tiesas judikatūru kā 2022. gada 14. jūlija spriedumi (*GSMB Invest*, C-128/20, EU:C:2022:570, un *Volkswagen*, C-134/20, EU:C:2022:571, skat. arī spriedumu, 2020. gada 17. decembris, CLCV u.c. [Dīzeļdzinēja pārveidošanas ierīce], C-693/18, EU:C:2020:1040), saskaņā ar kuru izplūdes gāzu recirkulācijas temperatūras kontrole, kas garantē Regulā Nr. 715/2007 paredzēto emisijas robežvērtību ievērošanu tikai siltuma diapazonā, ir pārveidošanas ierīce minētās regulas 3. panta 10. punkta izpratnē un ir atļauta tikai ļoti ierobežotos apstākļos.
- 54 No Tiesas 2020. gada 17. decembra sprieduma (CLCV u.c. [Dīzeļdzinēja pārveidošanas ierīce], C-693/18, EU:C:2020:1040) *mutatis mutandis* var secināt, ka izplūdes gāzu recirkulācijas vārsta darbības laikā normālos lietošanas apstākļos

tāpat kā apstiprinājuma procedūrā samazinātos arī transportlīdzekļu oglekļa dioksīda emisijas.

- 55 Tiesas 2022. gada 14. jūlija sprieduma (*GSMB Invest*, C-128/20, EU:C:2022:570) 36. punktā ir norādīts: “Tādējādi, tā kā šāda programmatūra ietekmē emisiju kontroles sistēmas darbību un samazina tās efektivitāti, tā ir “konstrukcijas elements” šīs tiesību normas izpratnē”. Šis secinājums ir identiski formulēts Tiesas 2022. gada 14. jūlija spriedumā (*Volkswagen*, C-134/20, EU:C:2022:571, 43. punkts) un 2020. gada 17. decembra spriedumā (CLCV u.c. [Dīzeļdzinēja pārveidošanas ierīce], (C-693/18, EU:C:2020:1040), 66. punkts). Pār pārveidošanas ierīcēm bija arī Tiesas 2023. gada 21. marta spriedums (*Mercedes-Benz Group* [Ar pārveidošanas ierīcēm aprīkotu transportlīdzekļu ražotāju atbildība], C-100/21, EU:C:2023:229, 58. punkts). Nevienā no šiem spriedumiem Tiesa nav aplūkojusi īpašo jautājumu, kas ir šīs lietas priekšmets.
- 56 Tiesa savos spriedumos par izplūdes gāzu recirkulācijas kontroli atkarībā no temperatūras katrā ziņā skaidri vēl nav konstatējusi, kādos apstākļos – ņemot vērā šajā lietā aplūkoto pretējo ietekmi uz dažādu kaitīgo vielu emisijām – emisijas kontroles sistēmas elementa funkcijas izmaiņas samazina emisijas kontroles sistēmas efektivitāti Regulas Nr. 715/2007 3. panta 10. punkta izpratnē.
- 57 Līdz ar to, ņemot vērā arī līdzšinējo Tiesas judikatūru, ir nepieciešams šis lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu.
- 58 It īpaši ņemot vērā, piemēram, pienākumu ievērot konkrētu emisiju robežvērtības, iesniedzējtiesa nevar izslēgt iespēju, ka pat tad, ja šajā lietā aplūkotā izplūdes gāzu recirkulācijas vai dzesēšanas šķidrums nominālās temperatūras kontrole nav pārveidošanas ierīce, tā tomēr varētu būt aizliegta citu Savienības tiesībās minētu iemeslu dēļ, kas varētu izraisīt atbildētājas pienākumu atlīdzināt prasītājam zaudējumus.
- 59 Tāpēc iesniedzējtiesas skatījumā, ņemot vērā arī to, ka attiecīgajā transportlīdzeklī notiek izplūdes gāzu recirkulācijas kontrole atkarībā no temperatūras, papildus ir jāuzdod Tiesai trešais un ceturtais prejudiciālais jautājums.
- 60 Turpmākie prasītāja apgalvojumi par *AdBlue* piejaukumu, pārveidošanas ierīcēm *Slipguard*, *BIT 13*, *BIT 14* un *BIT 15*, kā arī *Slipguard* darbību nav piemēroti, lai pierādītu aizliegtas pārveidošanas ierīces esamību.
- 61 Atbildētājas arguments, ka spēkā esoša EK tipa apstiprinājuma esamība izslēdz pieņēmumu par aizliegtu pārveidošanas ierīci, neļauj noraidīt prasību, neatbildot uz uzdotajiem jautājumiem. Ja EK tipa apstiprinājums neatbilst tiesiskajai situācijai, attiecīgā gadījumā to var atcelt.

Par piekto prejudiciālo jautājumu

- 62 Ja iesniedzējtiesa, pamatojoties uz Tiesas sniegtajām atbildēm uz pirmo un otro prejudiciālo jautājumu, secinās, ka prasītāja transportlīdzeklī ir uzstādīta pārveidošanas ierīce, rodas jautājums par tās aizliegumu.
- 63 Iespējams, pārveidošanas ierīce nav aizliegta, ja ir nepieciešama izplūdes gāzu recirkulācijas kontrole atkarībā no temperatūras, tāpēc rodas piektais uzdotais jautājums.
- 64 Tiesas apsvērumus 2022. gada 14. jūlija spriedumos (*GSMB Invest*, C-128/20, EU:C:2022:570, 61. punkts, un *Volkswagen*, C-134/20, EU:C:2022:571, 73. punkts) iesniedzējtiesa saprot tādējādi, ka pārveidošanas ierīce ir aizliegta arī tad, ja tā nav nepieciešama dzinēja aizsardzībai pret bojājumiem, taču ir nepieciešama transportlīdzekļa drošai darbībai.
- 65 Iesniedzējtiesas uzdotā jautājuma konkrētais pamatojums ir tāds, ka saskaņā ar citā tiesvedībā sniegtiem ekspertu atzinumiem pārmērīga kvēpu daļiņu veidošanās ļoti retos gadījumos var izraisīt dīzeļdegvielas daļiņu filtra uzliesmošanu reģenerācijas procesā un transportlīdzekļa aizdegšanos. Tā kā dīzeļdegvielas daļiņu filtrs nav dzinēja sastāvdaļa, noliedzoša atbilde uz piekto prejudiciālo jautājumu nozīmētu, ka šis aspekts nebūtu tālāk jāskata saistībā ar šajā lietā aplūkotā transportlīdzekļa iespējamās pārveidošanas ierīces pieļaujamības pārbaudi.

Par sesto līdz devīto prejudiciālo jautājumu

- 66 Tiesas apsvērumi 2023. gada 21. marta spriedumā (*Mercedes-Benz Group* [Ar pārveidošanas ierīcēm aprīkotu transportlīdzekļu ražotāju atbildība], C-100/21, EU:C:2023:229, 93. punkts) liek pārbaudīt, vai Vācijas tiesībās paredzētais pierādīšanas pienākuma sadalījums saistībā ar pārveidošanas ierīcēm ir saderīgs ar Savienības tiesībām.
- 67 Saskaņā ar Vācijas tiesībām pierādīšanas pienākums ir sadalīts tā, ka transportlīdzekļa pircējam ir pilnībā jāpierāda visi faktiskie apstākļi pārveidošanas ierīces esamībai. Tas tādēļ, ka viņam ir jāpierāda zaudējumu esamība un arī aizsargājoša tiesību akta pārkāpums. Ja atbilde uz pirmo prejudiciālo jautājumu būs noliedzoša, abos gadījumos tiks uzskatīts, ka ir uzstādīta pārveidošanas ierīce. Turklāt šeit aplūkotās Direktīvas 2007/46 normas, kuru mērķis ir individuāli aizsargāt katru tāda transportlīdzekļa pircēju, kuram ir jāizsniedz atbilstības sertifikāts, ir šāds aizsargājošs tiesību akts.
- 68 Ja netiek iesniegti dokumenti un atklāti programmējumi, kas atbildētājam saskaņā ar Vācijas tiesībām parasti nav obligāti jādara, pārveidošanas ierīces esamību var pierādīt tikai ar faktiskiem izmēģinājumiem saskaņā ar “trial and error” principu, kas ir ļoti dārgi.

- 69 Pierādījumu iegūšana par pārveidošanas ierīces esamību var izmaksāt vismaz 10 000 euro. Ja pierādījumu iegūšana ir jāpadziļina, tā var kļūt ievērojami dārgāka. Pircēji, kuriem nav juridisko izdevumu apdrošināšanas, bieži vien nevar atļauties vai tikai ar grūtībām var atļauties avansa maksājumus, kas saskaņā ar Vācijas civilprocesa normām jāpieprasa par pierādījumu iegūšanas izdevumiem, un var atturēties no savu tiesību izmantošanas.
- 70 Ja pat ir jāiesniedz pierādījumi par pārveidošanas ierīces izņēmuma pieļaujamību saskaņā ar Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta otrā teikuma a) apakšpunktu, katrā ziņā daudzos gadījumos praksē pircējs nevarēs pierādīt pretējo, kas viņam jādara saskaņā ar Vācijas tiesībām, it īpaši tad, ja viņam nav nekādu dokumentu un nav zināmi programmējumi.
- 71 Tas nozīmē, ka katrā ziņā ievērojamā skaitā gadījumu pastāv risks, ka pircēji nevarēs izmantot Direktīvas 2007/46 18. panta 1. punktā, 26. panta 1. punktā, 46. pantā un 3. panta 36. punktā paredzētās tiesības, kas viņiem paredzētas saskaņā ar Tiesas judikatūru (spriedums, 2023. gada 21. marts, *Mercedes-Benz Group* [Ar pārveidošanas ierīcēm aprīkotu transportlīdzekļu ražotāju atbildība], C-100/21, EU:C:2023:229).
- 72 Tomēr, ja būtu jāiegūst papildu pierādījumi, rodas jautājumi, no kā varētu pieprasīt varbūtēji lielo avansa maksājumu par pierādījumu iegūšanas izdevumiem un kam attiecīgā gadījumā būtu jāsedz atsevišķu pierādījumu iegūšanai nepieciešamo faktu nekonstatējamības dēļ radušies izdevumi.