



Judikatūras krājums

TIESAS SPRIEDUMS (piektā palāta)

2025. gada 1. augustā*

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Tiesību aktu tuvināšana – Mehānisko transportlīdzekļu apstiprināšana – Direktīva 2007/46/EK – 18. panta 1. punkts – 26. panta 1. punkts – 46. pants – Regula (EK) Nr. 715/2007 – 5. panta 2. punkts – Mehāniskie transportlīdzekļi – Dīzeļmotors – Piesārņotāju emisijas – Slāpekļa oksīdu (NOx) emisiju samazināšana, kas ierobežota ar “temperatūras logu” – Pārveidošanas ierīce – Transportlīdzekļa, kas aprīkots ar prettiesisku pārveidošanas ierīci, individuāla pircēja interešu aizsardzība – Šīs ierīces uzstādīšana pēc transportlīdzekļa nodošanas ekspluatācijā – Tiesības uz atlīdzinājumu, pamatojoties uz šī transportlīdzekļa ražotāja atbildību par neatļautu darbību – Atbrīvojuma iemesls – Ražotāja nenovēršama maldība saistībā ar pārveidošanas ierīces prettiesiskumu – Efektivitātes princips – Pienācīgs kaitējuma atlīdzinājums – Atlīdzinājuma aprēķināšanas veids – Atlīdzības amplitūda

Lietā C-666/23

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Landgericht Ravensburg* (Rāvensburgas apgabaltiesa, Vācija) iesniegusi ar 2023. gada 27. oktobra lēmumu un kas Tiesā reģistrēts 2023. gada 9. novembrī, tiesvedībā

CM,

DS

pret

Volkswagen AG,

TIESA (piektā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētāja M. L. Arasteja Saūna [*M. L. Arastey Sahún*] (referente), tiesneši D. Gracijs [*D. Gratsias*], J. Regans [*E. Regan*], J. Pasers [*J. Passer*] un B. Smulderss [*B. Smulders*],

ģenerālvokāts: A. Rants [*A. Rantos*],

sekretārs: A. Kalots Eskobars [*A. Calot Escobar*],

ņemot vērā rakstveida procesu,

* Tiesvedības valoda – vācu.

ņemot vērā apsvērumus, ko snieguši:

- CM vārdā – *K. Borwieck, C. Douhaire, R. Geulen, R. Klinger, D. Krebs un L. Rhiel, Rechtsanwälte*,
- *Volkswagen AG* vārdā – *T. André, M. de Lind van Wijngaarden un H.-P. Schroeder, Rechtsanwälte*,
- Eiropas Komisijas vārdā – *J. Flett un M. Noll-Ehlers*, pārstāvji,

ņemot vērā pēc ģenerālvokāta uzklausišanas pieņemto lēmumu izskatīt lietu bez ģenerālvokāta secinājumiem,

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

- 1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par to, kā interpretēt 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 2007, L 171, 1. lpp.) 5. panta 2. punktu.
- 2 Šis lūgums iesniegts saistībā ar divām tiesvedībām starp CM un DS, no vienas puses, un *Volkswagen AG*, no otras puses, par tāda kaitējuma atlīdzināšanu, kas radies, iegādājoties transportlīdzekļus, kuri aprīkoti ar prettiesiskām pārveidošanas ierīcēm.

Atbilstošās tiesību normas

Savienības tiesības

Direktīva 1999/44/EK

- 3 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.) no 2022. gada 1. janvāra tika atcelta ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2019/771 (2019. gada 20. maijs) par atsevišķiem preču pārdošanas līgumu aspektiem, ar kuru groza Regulu (ES) 2017/2394 un Direktīvu 2009/22/EK un atceļ Direktīvu 1999/44/EK (OV 2019, L 136, 28. lpp.). Ņemot vērā pamatlietu faktu rašanās laiku, tām tomēr joprojām ir piemērojama Direktīva 1999/44.
- 4 Direktīvas 1999/44 3. panta 2. punktā bija noteikts:
“Neatbilstības gadījumā patērētājs ir tiesīgs prasīt, lai saskaņā ar 3. punktu preces bez maksas padarītu atbilstīgas, salabojot vai nomainot tās, vai arī saskaņā ar 5. un 6. punktu ir tiesīgs saņemt attiecīgu cenas samazinājumu vai atcelt līgumu.”

Direktīva 2007/46/EK

- 5 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.), redakcijā ar grozījumiem, kas izdarīti ar Komisijas 2009. gada 7. maija Regulu (EK) Nr. 385/2009 (OV 2009, L 118, 13. lpp.) (turpmāk tekstā – “Direktīva 2007/46”), no 2020. gada 1. septembra tika atcelta ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/858 (2018. gada 30. maijs) par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanu un tirgus uzraudzību un ar ko groza Regulas (EK) Nr. 715/2007 un (EK) Nr. 595/2009 un atceļ Direktīvu 2007/46/EK (OV 2018, L 151, 1. lpp.). Tomēr, ņemot vērā pamatlietu faktu rašanās laiku, tām ir piemērojama pēdējā minētā direktīva.
- 6 Direktīvas 2007/46 3. panta 3., 5., 17. un 36. punkts bija formulēts šādi:
- “Ja vien šajā direktīvā un IV pielikumā uzskaitītajos normatīvajos aktos nav paredzēts citādi, piemēro šādas definīcijas:
- [..]
3. “tipa apstiprināšana” ir procedūra, ar ko dalībvalsts apliecina, ka transportlīdzekļa, sistēmas, sastāvdaļas vai atsevišķas tehniskas vienības tips atbilst attiecīgiem administratīviem noteikumiem un tehniskām prasībām;
- [..]
5. “EK tipa apstiprināšana” ir procedūra, ar ko dalībvalsts apliecina, ka transportlīdzekļa, sistēmas, sastāvdaļas vai atsevišķas tehniskas vienības tips atbilst attiecīgiem šajā direktīvā paredzētiem administratīviem noteikumiem un tehniskām prasībām, un IV vai XI pielikumā uzskaitītiem normatīviem aktiem;
- [..]
17. “transportlīdzekļa tips” ir noteiktas kategorijas transportlīdzekļi, kas neatšķiras pēc II pielikuma B daļā norādītajām būtiskajām pazīmēm. Transportlīdzekļa tipam var būt varianti un versijas, kā definēts II pielikuma B iedaļā;
- [..]
36. “atbilstības sertifikāts” ir IX pielikumā ietverts dokuments, ko izsniedz izgatavotājs un ar ko apliecina, ka attiecīgas sērijas transportlīdzeklis, kas pieder pie tipa, kurš apstiprināts saskaņā ar šo direktīvu, ražošanas laikā atbilda visiem normatīvajiem aktiem.”
- 7 Šīs direktīvas 8. panta 6. punktā noteikts:
- “Apstiprinātāja iestāde tūlīt informē pārējo dalībvalstu apstiprinātājas iestādes par jebkādu transportlīdzekļa apstiprinājuma atteikumu vai anulēšanu, izklāstot lēmuma pamatojumu.”

- 8 Minētās direktīvas 10. panta 2. punktā bija paredzēts:

“Dalībvalstis EK sastāvdaļu vai atsevišķu tehnisku vienību tipa apstiprinājumus piešķir sastāvdaļām vai atsevišķām tehniskām vienībām, kas atbilst datiem informācijas mapē un attiecīgā atsevišķajā direktīvā vai regulā paredzētām tehniskām prasībām, kā norādīts IV pielikumā.”

- 9 Šīs pašas direktīvas 13. panta 1. punktā bija noteikts:

“Izgatavotājs dalībvalsti, kas piešķirusi EK tipa apstiprinājumu, tūlīt informē par visiem grozījumiem informācijas paketē fiksētajos datos. Dalībvalsts saskaņā ar šo nodaļu pieņem lēmumu par to, kādu procedūru veikt. Vajadzības gadījumā dalībvalsts, apspriežoties ar izgatavotāju, var pieņemt lēmumu, ka ir jāizsniedz jauns EK tipa apstiprinājums.”

- 10 Saskaņā ar Direktīvas 2007/46 18. panta 1. punktu:

“Izgatavotājs kā transportlīdzekļa EK tipa apstiprinājuma turētājs piešķir atbilstības sertifikātu katram pabeigta, nepabeigta vai vairākos posmos pabeigta transportlīdzeklim, kas izgatavots atbilstīgi apstiprinātam transportlīdzekļa tipam.”

- 11 Šīs pamatdirektīvas 26. panta 1. punkts bija formulēts šādi:

“Neskarot 29. un 30. pantu, dalībvalstis reģistrē transportlīdzekļus un ļauj tos pārdot un nodot ekspluatācijā vienīgi tad, ja tiem ir saskaņā ar 18. pantu izsniegts derīgs atbilstības sertifikāts.

Dalībvalsts ļauj pārdot nepabeigtus transportlīdzekļus, bet, kamēr tie nav pabeigti, var atteikties to pastāvīgu reģistrāciju un nodošanu ekspluatācijā.”

- 12 Minētās direktīvas 30. panta 1. punktā bija paredzēts:

“Ja dalībvalsts, kas piešķirusi EK tipa apstiprinājumu, konstatē, ka jauni transportlīdzekļi, sistēmas, sastāvdaļas vai atsevišķas tehniskas vienības, kam ir atbilstības sertifikāts vai uz kā ir apstiprinājuma marķējums, neatbilst apstiprinātajam tipam, dalībvalsts veic pasākumus, tostarp vajadzības gadījumā anulē tipa apstiprinājumu, lai nodrošinātu attiecīgu izgatavoto transportlīdzekļu, sistēmu, sastāvdaļu vai atsevišķu tehnisku vienību atbilstību apstiprinātajam tipam. Dalībvalsts apstiprinātāja iestāde par veiktajiem pasākumiem informē citu dalībvalstu apstiprinātājas iestādes.”

- 13 Šīs pašas direktīvas 46. pantā bija noteikts:

“Dalībvalstis nosaka sankcijas, ko piemēro par šīs direktīvas noteikumu, un jo īpaši par 31. pantā paredzēto vai no tā izrietošo aizliegumu pārkāpumiem, kā arī par IV pielikumā I daļā uzskaitīto normatīvo aktu pārkāpumiem, un veic visus vajadzīgos pasākumus to īstenošanai. Sankcijas ir iedarbīgas, samērīgas un preventīvas. Dalībvalstis dara [Eiropas] Komisijai zināmus minētos noteikumus, vēlākais, 2009. gada 29. aprīlī un cik iespējams drīz dara zināmus to turpmākos grozījumus.”

Regula Nr. 715/2007

14 Saskaņā ar Regulas Nr. 715/2007 6. un 15. apsvērumu:

“(6) Lai uzlabotu gaisa kvalitāti un ievērotu piesārņojuma robežvērtības, jo īpaši ir nozīmīgi jāsamazina slāpekļa oksīdu emisijas no transportlīdzekļiem, kas aprīkoti ar dīzeļmotoriem. Tādēļ jānodrošina ambiciozu robežvērtību ievērošana “Euro 6” fāzē, neatsakoties no dīzeļmotoru priekšrocībām patēriņa, kā arī oglekļa dioksīda un oglekļa monoksīda emisiju ziņā. Savlaicīga šādu pasākumu noteikšana oglekļa oksīda emisiju samazināšanai nodrošinās ilgtermiņa plānošanas drošību transportlīdzekļu ražotājiem visā Eiropā.

[..]

(15) Komisijai būtu pastāvīgi jāizskata nepieciešamība pārskatīt Eiropas Jauno braukšanas ciklu, kas ir testa procedūra, uz kuras pamatotas EK emisiju tipa apstiprinājuma regulas. Iespējams, ka ir vajadzīga testa ciklu atjaunināšana vai aizstāšana, lai atspoguļotu transportlīdzekļu specifikācijas un autovadītāju uzvedības izmaiņas. Lai nodrošinātu, ka faktiskās emisijas atbilst tipa apstiprinājumā noteiktajām, var būt nepieciešami labojumi. Būtu jāņem vērā transportējamu emisijas noteikšanas sistēmu izmantošana un reglamentējošas koncepcijas par nepārsniegšanu ieviešana.”

15 Šīs regulas 3. panta 10. punktā noteikts:

“Regulā un tās īstenošanas pasākumos piemēro šādas definīcijas:

[..]

10) “pārveidošanas ierīce” ir jebkurš konstrukcijas elements, kas nosaka temperatūru, transportlīdzekļa ātrumu, dzinēja apgriezienus (RPM), pārnēsību, 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.”

16 Minētās regulas 4. panta 1. un 2. punktā paredzēts:

“1. Ražotāji pierāda, ka visiem jaunajiem transportlīdzekļiem, kas pārdoti, reģistrēti vai nodoti ekspluatācijā [Eiropas] Kopienā, ir apstiprināts tips saskaņā ar šo regulu un tās īstenošanas pasākumiem. Ražotāji arī apliecina, ka visām jaunajām piesārņojuma kontroles rezerves iekārtām, kam vajadzīgs tipa apstiprinājums un kas ir pārdotas vai nodotas ekspluatācijā Kopienā, ir apstiprināts tips saskaņā ar šo regulu un tās īstenošanas pasākumiem.

Šajos pienākumos ir ietverta arī maksimālās pieļaujamās emisijas ievērošana, kād[a] minēt[a] I pielikumā, un īstenošanas pasākumi, kādi minēti 5. pantā.

2. Ražotāji nodrošina, ka ievēro tipa apstiprinājuma procedūras produkcijas atbilstības, piesārņojuma kontroles iekārtu ilgmūžības un ekspluatācijas atbilstības kontrolei.

Turklāt ražotājam jāveic tādi tehniskie pasākumi, lai nodrošinātu izpūtēja un iztvaikošanas emisiju efektīvu ierobežošanu saskaņā ar šo regulu visā transportlīdzekļa parastajā kalpošanas laikā un ievērojot normālus izmantošanas nosacījumus. Tādēļ ekspluatācijas atbilstības pakāpe

jāpārbauda laikposmam līdz 5 gadiem vai 100 000 km atkarībā no tā, kas tiek sasniegts ātrāk. Piesārņojuma kontroles iekārtu ilgmūžības pārbaudēm tipa apstiprinājumam jābūt par 160 000 km. Lai izturētu šo ilgmūžības pārbaudi, jānodrošina iespēja ražotājiem izmantot iekārtu novecošanas pārbaudes stendu, kā to paredz 4. punktā minētie īstenošanas nosacījumi.

Ekspluatācijas atbilstību jo īpaši pārbauda attiecībā uz izpūtēja emisijām, salīdzinot ar I pielikumā noteiktajām maksimālajām pieļaujamajām emisijām. Lai uzlabotu iztvaikošanas emisiju un zemā vides temperatūrā radušos emisiju kontroli, Komisija pārskata testa procedūras.”

17 Šīs pašas regulas 5. panta 1. un 2. punkts formulēts šādi:

“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;

b) ierīce nedarbojas neatbilstīgi prasībām attiecībā uz dzinēja palaišanu;

vai

c) iztvaikošanas emisijas un izpūtēja vidējās emisijas pārbaudes procedūrā apstākļi ir pietiekami iekļauti.”

18 Atbilstoši Regulas Nr. 715/2007 13. pantam:

“1. Dalībvalstis paredz noteikumus par sankcijām, ko piemēro par ražotāju izdarītajiem šīs regulas noteikumu pārkāpumiem, un veic visus pasākumus, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu to piemērošanu. Paredzētajām sankcijām jābūt iedarbīgām, samērīgām un preventīvām. [..]

2. Pārkāpumi, par kuriem piemēro sankcijas, ietver:

[..]

d) pārveidotu ierīču izmantošanu; un

[..].”

Regula Nr. 692/2008

19 Komisijas Regula (EK) Nr. 692/2008 (2008. gada 18. jūlijs), ar kuru īsteno un groza Regulu Nr. 715/2007 (OV 2008, L 199, 1. lpp.), tika grozīta ar Komisijas 2011. gada 8. jūnija Regulu (ES) Nr. 566/2011 (OV 2011, L 158, 1. lpp.) (turpmāk tekstā – “Regula Nr. 692/2008”). No 2022. gada 1. janvāra Regula Nr. 692/2008 ir atcelta ar Komisijas Regulu (ES) 2017/1151 (2017. gada 1. jūnijs), ar ko papildina Regulu Nr. 715/2007, groza Eiropas Parlamenta un Padomes

Direktīvu 2007/46/EK, Regulu Nr. 692/2008 un Komisijas Regulu (ES) Nr. 1230/2012 un atceļ Regulu Nr. 692/2008 (OV 2017, L 175, 1. lpp.). Tomēr, ņemot vērā pamatlietu faktu rašanās laiku, tām ir piemērojama Regula Nr. 692/2008.

- 20 Regulas Nr. 692/2008 10. panta 1. punktā bija paredzēts:

“Ražotājs nodrošina, lai piesārņojuma kontroles rezerves iekārtām, kuras paredzētas uzstādīšanai EK tipa apstiprinātos transportlīdzekļos, uz kuriem attiecas Regulas [Nr. 715/2007] darbības joma, būtu EK tipa apstiprinājums kā atsevišķām tehniskām vienībām [Direktīvas 2007/46] 10. panta 2. punkta nozīmē saskaņā ar šīs regulas 12. un 13. pantu un XIII pielikumu.”

Vācijas tiesības

- 21 *Bürgerliches Gesetzbuch* (Civilkodekss, turpmāk tekstā – “BGB”) 276. pantā paredzēts:

“1. Parādniekam jāatbild par tišām darbībām vai neuzmanību, ja nav panākta vienošanās par samazinātu vai pastiprinātu atbildību vai ja to nevar izsecināt no saistību attiecību satura, it īpaši no garantijas pieņemšanas vai riska uzņemšanās. Līdz ar to ir piemērojams 827. un 828. pants.

2. Persona, kas nav ievērojusi tirdzniecībā nepieciešamo rūpību, rīkojas neuzmanīgi.

3. Parādnieku nevar iepriekš atbrīvot no atbildības par tišu pārkāpumu.”

- 22 Atbilstoši *BGB* 823. pantam:

“1. Ikvienam, kurš ar nodomu vai neuzmanības dēļ prettiesiski apdraud citas personas dzīvību, fizisko neaizskaramību, veselību, brīvību, īpašumu vai citas tiesības, ir pienākums šai personai atlīdzināt tā rezultātā nodarīto kaitējumu.

2. Tāds pats pienākums ir ikvienam, kas pārkāpj likumu, kura mērķis ir citas personas aizsardzība. Ja no attiecīgā likuma satura izriet, ka tā pārkāpums ir iespējams arī tad, kad neviens par to nav vainojams, šāds kaitējums ir atlīdzināms vienīgi tad, ja kāds par to ir vainojams.”

- 23 *BGB* 826. pantā noteikts:

“Personai, kas ar nodomu un pretēji vispārpieņemtiem morāles principiem rada kaitējumu citai personai, ir pienākums atlīdzināt zaudējumus.”

- 24 2011. gada 3. februāra *Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung – EG-FGV)* (Noteikumi par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību EK tipa apstiprinājumu (EK transportlīdzekļu tipa apstiprināšanas noteikumi); turpmāk tekstā – “EG-FGV”) 6. panta 1. punktā noteikts:

“Attiecībā uz katru transportlīdzekli, kas atbilst apstiprinātajam tipam, transportlīdzekļa EK tipa apstiprinājuma turētājam jāizsniedz atbilstības sertifikāts Direktīvas 2007/46 18. panta, lasot to kopsakarā ar IX pielikumu, izpratnē. Saskaņā ar Direktīvas 2007/46 18. panta 3. punktu atbilstības sertifikātu izstrādā tā, lai nepieļautu viltošanu.”

25 *EG-FGV* 27. panta 1. punktā paredzēts:

“Transportlīdzekļus, atsevišķas tehniskas vienības vai jaunas detaļas, kam nepieciešams atbilstības sertifikāts saskaņā ar Direktīvas 2007/46 IX pielikumu, [...] var piedāvāt pārdošanai, pārdot vai laist tirgū Vācijā ceļu satiksmes vajadzībām tikai tad, ja tiem pievienots derīgs atbilstības sertifikāts. Tas neattiecas uz transportlīdzekļiem Direktīvas 2003/37 8. panta izpratnē.”

Pamatlietas un prejudiciālie jautājumi

- 26 *Volkswagen* ir mehānisko transportlīdzekļu – kurus CM un DS lietotus iegādājās no profesionāliem pārdevējiem – ražotājs.
- 27 CM, veicot pasūtījumu 2016. gada 14. martā, iegādājās “Volkswagen” markas transportlīdzekli, kas aprīkots ar EA 288 tipa dīzeļmotoru, par cenu 49 950 EUR. Iegādes brīdī šis transportlīdzeklis bija aprīkots ar testa stenda noteikšanas sistēmu, kas 2017. gada 10. oktobrī tika dzēsta pēc attiecīgās programmatūras atjaunināšanas, kā arī ar citu dzinēja vadības programmatūru, kas samazina izplūdes gāzu recirkulācijas līmeni, ja āra temperatūra ir zemāka par noteiktu robežvērtību, kā rezultātā palielinās NOx emisijas. Tātad šī recirkulācija ir pilnīgi efektīva tikai tad, ja āra temperatūra nenokrītas zemāk par šo robežvērtību (turpmāk tekstā – “temperatūras logs”).
- 28 CM uzskata, ka šo divu iespējami prettiesisku pārveidošanas ierīču dēļ viņam ir radies kaitējums, kas nodarīts ar nodomu un ir pretrunā sabiedriskajai kārtībai, kā arī vispārpieņemtiem morāles principiem *BGB* 826. panta izpratnē, un tajā ir vainojams *Volkswagen*.
- 29 Ar prasību, kas celta *Landgericht Ravensburg* (Rāvensburgas apgabaltiesa, Vācija), kas ir iesniedzējtiesa, CM kā atlīdzību par viņam nodarīto kaitējumu prasa samaksāt 8938 EUR, kas atbilst 20 % no transportlīdzekļa pirkuma cenas, un pakārtoti – zaudējumu atlīdzību, kuras apmērs atstāts minētās tiesas ziņā, tomēr ne mazāku par 6703,50 EUR, kas atbilst 15 % no pirkuma cenas.
- 30 No iesniedzējtiesas nolēmuma izriet, ka *Volkswagen* atzīst, ka testa stenda noteikšanas sistēma ir daļa no programmatūras, ko izmanto, lai samazinātu izplūdes gāzu recirkulācijas līmeni ārpus Eiropas Jaunā braukšanas cikla, ja darba temperatūra sasniedz 200 grādu pēc Celsija. Sākot ar šo temperatūru, selektīva katalītiskā reducēšanas sistēma veicinot NOx emisiju samazināšanu, līdz ar to robežvērtības tik un tā tiek ievērotas.
- 31 Attiecībā uz temperatūras logu šī sabiedrība apgalvo, ka izplūdes gāzu recirkulācijas līmenis samazinās, ja vides temperatūra ir zemāka par + 12 grādiem pēc Celsija. Šis temperatūras logs esot likumīgs, jo tas esot nepieciešams transportlīdzekļa darbības drošībai.
- 32 Pakārtoti minētā sabiedrība, lai atbrīvotos no atbildības, atsaucas uz nenovēršamu maldību saistībā ar pārveidošanas ierīču prettiesiskumu un šajā ziņā pamatojas uz *Kraftfahrt-Bundesamt* (Federālais mehānisko transportlīdzekļu birojs, Vācija) tā saukto “hipotētisko” apstiprinājumu, proti, faktu, ka tās kļūdaino juridisko vērtējumu par tiesiskas pārveidošanas ierīces esību iestāde, kas ir kompetenta par EK tipa apstiprinājumu, apstiprinātu, ja tai par to tiktu uzdots jautājums (turpmāk tekstā – “hipotētiskā apstiprināšana”).

- 33 DS, veicot pasūtījumu 2016. gada 29. martā, iegādājās “Volkswagen” markas transportlīdzekli, kas aprīkots ar EA 189 tipa dīzeļmotoru, par cenu 32 000 EUR. Šis transportlīdzeklis iegādes brīdī bija aprīkots ar prettiesisku pārveidošanas ierīci, kas ietvēra testa stenda noteikšanas ierīci ar motora komutācijas sistēmu.
- 34 Tā kā Federālais mehānisko transportlīdzekļu birojs ar 2015. gada 14. un 15. oktobra lēmumiem uzdeva *Volkswagen* izņemt šo ierīci no tirgū laistajiem transportlīdzekļiem, 2017. gada 7. martā DS transportlīdzeklī tika uzstādīta programmatūra, ko izstrādājusi šī sabiedrība un apstiprinājis šis birojs. Tomēr tajā pašā laikā šim transportlīdzeklim tika uzstādīta vēl viena pārveidošanas ierīce, proti, temperatūras logs.
- 35 Šī iemesla dēļ DS uzskata, ka viņam radies kaitējums, kurš nodarīts ar nodomu un ir pretrunā sabiedriskajai kārtībai, kā arī vispārpieņemtiem morāles principiem un kurā ir vainojama minētā sabiedrība.
- 36 Ar prasību, kas iesniedzējtiesā celta 2021. gada 4. martā, DS lūdz, pirmkārt, samaksāt atlīdzību, kuras apmērs ir atstāts minētās tiesas ziņā, taču ne mazāku kā 4800 EUR, kas atbilst 15 % no pirkuma cenas, un, otrkārt, papildus konstatēt, ka šai sabiedrībai jāatlīdzina viņam kaitējums, kas nodarīts, uzstādot pārveidošanas ierīci, kas sastāv no temperatūras loga.
- 37 *Volkswagen* apgalvo, ka šis lūgums nav pieņemams noilguma dēļ, un katrā ziņā lūdz to noraidīt pēc būtības.
- 38 Attiecībā uz temperatūras logu šī sabiedrība apgalvo, ka izplūdes gāzu recirkulācija tiktu samazināta tikai tad, ja temperatūra būtu zemāka par + 10 grādiem pēc Celsija, un tas būtu nepieciešams transportlīdzekļa drošai ekspluatācijai.
- 39 Turklāt tā norāda, ka 2022. gada 14. jūlija spriedumā *GSMB Invest* (C-128/20, EU:C:2022:570), 2022. gada 14. jūlija spriedumā *Volkswagen* (C-134/20, EU:C:2022:571) un 2022. gada 14. jūlija spriedumā *Porsche Inter Auto* un *Volkswagen* (C-145/20, EU:C:2022:572) Tiesa attiecībā uz “Volkswagen” markas transportlīdzekļiem, kas aprīkoti ar identisku temperatūras logu, esot balstījusies uz āra temperatūras diapazonu no 15 līdz 33 grādiem pēc Celsija. Šī pieeja esot saistīta ar iesniedzējtiesu konstatējumiem, kas neatbilst pamatlietu apstākļiem.
- 40 Minētā sabiedrība pakārtoti atsaucas uz nenovēršamu maldību saistībā ar šīs pārveidošanas ierīces prettiesiskumu un šajā ziņā balstās uz hipotētisku apstiprinājumu, ko veicis Federālais mehānisko transportlīdzekļu birojs.
- 41 Pirmām kārtām, iesniedzējtiesa uzskata, ka CM un DS tiesības uz atlīdzinājumu saskaņā ar *BGB* 826. pantu un par tīšu kaitējumu, kas ir pretrunā sabiedriskajai kārtībai un vispārpieņemtiem morāles principiem, nešķiet pamatotas.
- 42 Minētā tiesa norāda, ka CM transportlīdzeklis neapšaubāmi tā iegādes brīdī bija aprīkots ar prettiesisku pārveidošanas ierīci Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta izpratnē un ka šāda ierīce, runājot par DS transportlīdzekli, tika uzstādīta, atjauninot programmatūru.
- 43 Attiecībā uz šiem diviem transportlīdzekļiem izplūdes gāzu recirkulācija tiekot samazināta, sākot no vides temperatūras + 10 grādi pēc Celsija, un šī iemesla dēļ iesniedzējtiesa uzskata, ka abos gadījumos pastāv nelikumīgs temperatūras logs. Minēto temperatūras logu nevarot uzskatīt par likumīgu saskaņā ar šīs regulas 5. panta 2. punkta otrā teikuma a) apakšpunktu, jo tas attiecas uz

nepieciešamību izvairīties no tūlītējiem motora bojājuma vai negadījuma riskiem, kurus rada izplūdes gāzu recirkulācijas sistēmas sastāvdaļas nepareiza darbība un kuri ir tik smagi, ka izraisa konkrētu apdraudējumu ar minēto ierīci aprīkotā transportlīdzekļa braukšanas laikā, jo šādam konkrētam riskam nevajadzētu pastāvēt šajā gadījumā.

- 44 Turklāt attiecībā uz CM minētā tiesa secina, ka nebūtu arī jāuzskata, ka, ņemot vērā judikatūru, kas izriet no 2022. gada 14. jūlija sprieduma *GSMB Invest* (C-128/20, EU:C:2022:570, 65. punkts), ir izpildīts arī cits no šīs tiesību normas izrietošais atkāpes kritērijs, saskaņā ar kuru pārveidošanas ierīce nedrīkst būt aktīva gada lielākajā daļā. Šī transportlīdzekļa izplūdes gāzu recirkulācija tiek samazināta, sākot no vides temperatūras + 12 grādi pēc Celsija, lai gan gada vidējā temperatūra Vācijā esot zemāka par šo sliekšni.
- 45 Neraugoties uz šiem apstākļiem, iesniedzējtiesa apgalvo, ka pamatlietās neesot konstatēta tiša un sabiedriskajai kārtībai un vispārpieņemtiem morāles principiem pretēja rīcība *BGB* 826. panta izpratnē, it īpaši tādēļ, ka nepastāv “acīmredzami prettiesiskas” pārveidošanas ierīces atbilstoši *Bundesgerichtshof* (Federālā augstākā tiesa, Vācija) judikatūrai.
- 46 Otrām kārtam, minētā tiesa uzskata, ka CM un DS varētu būt tiesības uz zaudējumu atlīdzību, pamatojoties uz *BGB* 823. panta 2. punktu.
- 47 Atsaucoties uz *Bundesgerichtshof* (Federālā augstākā tiesa) 2023. gada 26. jūnija spriedumu (turpmāk tekstā – “spriedums *Bundesgerichtshof*”), minētā tiesa norāda, ka *BGB* 823. panta 2. punkts, lasot to kopsakarā ar *EG-FGV* 6. panta 1. punktu un 27. panta 1. punktu, aizsargā transportlīdzekļa pircēja intereses attiecībā uz iespējamiem mantiskajiem zaudējumiem, kuru pamatā ir tas, ka ražotājs nav ievērojis Savienības tiesības par mehānisko transportlīdzekļu izplūdes gāzēm.
- 48 Šajā ziņā, pirmkārt, šķiet, ka *Volkswagen* nav ievērojis šīs tiesības, jo attiecīgajos transportlīdzekļos ir uzstādīts nelikumīgs temperatūras logs.
- 49 Otrkārt, tiesības uz atlīdzinājumu esot pakļautas arī nosacījumam, ka attiecīgā transportlīdzekļa ražotājs vismaz ir pieļāvis neuzmanību attiecībā uz konkrēto pārveidošanas ierīci, jo tiek prezumēta ražotāja vaina.
- 50 Šis ražotājs varētu tikt atbrīvots no atbildības, atsaucoties uz un pierādot ārkārtas apstākļu esību, kas liecina par neuzmanības neesību no tā puses, ko ietver pierādījums par nenovēršamu maldību saistībā ar attiecīgās pārveidošanas ierīces prettiesisko raksturu.
- 51 Treškārt, šī pati tiesa norāda, ka šāda kļūda pastāv tad, ja, ievērojot pienācīgu rūpību, ražotājs juridiski ir izteicies, pamatojoties uz rūpīgu tiesiskās situācijas pārbaudi, ņemot vērā augstāko tiesu judikatūru, un ja tas nevarēja sagaidīt citādu šīs situācijas vērtējumu. Savukārt šāda maldība esot nenovēršama, ja ražotājs var atsaukties uz EK tipa apstiprinājumu, kas piešķirts attiecīgajai pārveidošanas ierīcei atbilstoši Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punktam.
- 52 Saskaņā ar *Bundesgerichtshof* spriedumu turpmāk pietiktu ar vienkāršu hipotētisku apstiprinājumu, kas minēta šī sprieduma 32. punktā.
- 53 Iesniedzējtiesa vaicā, vai, ņemot vērā Savienības tiesības, ar prettiesisku pārveidošanas ierīci aprīkota transportlīdzekļa pircēja tiesības uz atlīdzinājumu var atteikt, pamatojoties uz to, ka attiecīgais ražotājs ir pieļāvis nenovēršamu maldību saistībā ar šīs ierīces prettiesiskumu, un, ja

atbilde uz šo jautājumu ir apstiprinoša, vai šī ražotāja atbrīvošana no nodokļa var tikt pamatota ar to, ka kompetentā valsts iestāde faktiski ir apstiprinājusi attiecīgo transportlīdzekli, vai pat ar hipotētisku apstiprinājumu.

- 54 Ceturtkārt, šī tiesa norāda, ka DS gadījumā attiecībā uz tiesībām uz atlīdzību, kuru pamatā ir pārveidošanas ierīce, kas pastāvēja transportlīdzekļa iegādes brīdī, proti, testa stenda noteikšana ar motora komutācijas sistēmu, esot iestājies noilgums. Tomēr, tā kā šim transportlīdzeklim kopš *Volkswagen* nodrošinātā atjauninājuma uzstādīšanas ir jauna prettiesiska pārveidošanas ierīce temperatūras loga formā, rodoties jautājums, vai tā īpašniekam nav tiesību saņemt atlīdzinājumu no ražotāja.
- 55 Piektkārt, minētā tiesa norāda, ka tiesības uz atlīdzinājumu saskaņā ar *BGB* 823. panta 2. punktu, lasot to kopsakarā ar *EG-FGV* 6. panta 1. punktu un 27. panta 1. punktu, nozīmē “nelielu kompensāciju”, proti, tādas naudas summas samaksu, kas atbilst starpībai starp transportlīdzekļa, kurš apriķots ar prettiesisku pārveidošanas ierīci, vērtību un šī transportlīdzekļa, kuram nav šīs ierīces, vērtību.
- 56 Saskaņā ar *Bundesgerichtshof* spriedumu no kompensācijas summas ir jāatskaita no transportlīdzekļa izmantošanas gūtie labumi, ja tie kopā ar transportlīdzekļa atlikušo vērtību pārsniedz pirkuma cenu pēc šīs summas atskaitīšanas. Turklāt minētā tiesa pieprasot, lai atlīdzības apmērs samērīguma apsvērumu dēļ nepārsniedz 15 % no pirkuma cenas.
- 57 Iesniedzējtiesa pauž šaubas par šīs valsts tiesību normas saderību ar Savienības tiesībām.
- 58 Šādos apstākļos *Landgericht Ravensburg* (Rāvensburgas apgabaltiesa) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

“1) Vai transportlīdzekļa pircēja prasība par zaudējumu atlīdzību pret transportlīdzekļa ražotāju par to, ka tas aiz neuzmanības ir laidis tirgū transportlīdzekli ar aizliegtu pārveidošanas ierīci [Regulas Nr. 715/2007] 5. panta 2. punkta izpratnē, var tikt noraidīta, pamatojoties uz to, ka:

a) ražotājs esot pieļāvis nenovēršamu maldību attiecībā uz aizliegumu?

Jā atbilde ir apstiprinoša:

b) ražotājs neesot varējis novērst maldību attiecībā uz aizliegumu, jo iestāde, kas ir atbildīga par EK tipa apstiprinājumu vai turpmākiem pasākumiem, faktiski ir apstiprinājusi iebūvēto pārveidošanas ierīci?

Jā atbilde ir apstiprinoša:

c) ražotājs neesot varējis novērst maldību attiecībā uz aizliegumu, jo attiecīgā iestāde, kas ir atbildīga par EK tipa apstiprinājumu vai turpmākiem pasākumiem, pēc pieprasījuma apstiprinājusi (hipotētiska atļauja) transportlīdzekļa ražotāja juridisko viedokli par Regulas [Nr. 715/2007] 5. panta 2. punktu?

- 2) Vai transportlīdzekļa ražotājam, kas piegādājis programmatūras atjauninājumu, ir jāmaksā zaudējumu atlīdzība transportlīdzekļa īpašniekam, ja viņš ar programmatūras atjauninājumu uzstādītas aizliegtas pārveidošanas ierīces dēļ Regulas [Nr. 715/2007] 5. panta 2. punkta izpratnē cieš zaudējumus?
- 3) Vai ar Savienības tiesībām ir saderīga situācija, kad, ceļot prasību par zaudējumu atlīdzību pret transportlīdzekļa ražotāju par to, ka tas aiz neuzmanības ir laidis tirgū transportlīdzekli ar aizliegtu pārveidošanas ierīci Regulas [Nr. 715/2007] 5. panta 2. punkta izpratnē:

- a) transportlīdzekļa pircējam tiesību uz mazo zaudējumu atlīdzību gadījumā ir jāatļauj ieguvumu no transportlīdzekļa lietošanas ieskaitīt zaudējumu atlīdzības summā, ja tas kopā ar atlikušo vērtību pārsniedz samaksāto pirkuma cenu, atskaitot attiecīgo zaudējumu atlīdzības summu;
- b) transportlīdzekļa pircēja tiesības uz mazo zaudējumu atlīdzību var tikt izmantotas maksimāli 15 % apmērā no samaksātās pirkuma cenas?”

Par prejudiciālajiem jautājumiem

Par pirmo jautājumu

- 59 Saskaņā ar Tiesas pastāvīgo judikatūru ar LESD 267. pantu iedibinātajā sadarbības starp valstu tiesām un Tiesu procedūrā Tiesai ir jāsniedz valsts tiesai noderīga atbilde, kas ļautu izlemt tās izskatīšanā esošo strīdu. No šāda viedokļa raugoties, Tiesai var nākties ņemt vērā tādas Savienības tiesību normas, uz kurām valsts tiesa jautājuma izklāstā nav atsaukusies. Apstākļi, ka valsts tiesa prejudiciālu jautājumu ir izteikusi, formāli atsaucoties uz noteiktām Savienības tiesību normām, neliedz Tiesai sniegt šai tiesai visus interpretācijas elementus, kas tai var būt noderīgi, izspriežot izskatāmo lietu, neatkarīgi no tā, vai šī tiesa jautājumu formulējumā uz tiem ir atsaukusies. Šajā ziņā Tiesai no visas valsts tiesas sniegtās informācijas un tostarp no lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu motīvu daļas ir tiesības nošķirt tos Savienības tiesību elementus, kuriem ir nepieciešama interpretācija, ņemot vērā strīda priekšmetu (spriedums, 2024. gada 26. septembris, *Luxone* un *Sofein*, C-403/23 un C-404/23, EU:C:2024:805, 47. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).
- 60 Šajā gadījumā nav strīda par to, ka pamatlietas attiecas uz CM un DS tiesībām uz atlīdzību no *Volkswagen* par zaudējumiem, kas radušies tādēļ, ka viņu attiecīgajos transportlīdzekļos ir uzstādītas aizliegtas pārveidošanas ierīces Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta izpratnē, kā arī uz iespēju šim automobiļu ražotājam kā pamatu atbrīvojumam no atbildības šajā ziņā izvirzīt hipotētisku transportlīdzekļu apstiprinājumu, kas raksturotu nenovēršamu maldību saistībā ar šīs ierīces prettiesiskumu.
- 61 Jāuzsver, ka no judikatūras, kas izriet no 2023. gada 21. marta sprieduma *Mercedes-Benz Group* (Ar pārveidošanas ierīcēm aprīkotu transportlīdzekļu ražotāju atbildība) (C-100/21, turpmāk tekstā – “spriedums *Mercedes-Benz Group*”, EU:C:2023:229, 91. punkts), izriet, ka ar aizliegtu pārveidošanas ierīci aprīkota mehāniskā transportlīdzekļa pircējam saskaņā ar Direktīvas 2007/46 18. panta 1. punktu, 26. panta 1. punktu un 46. pantu, lasot tos kopsakarā ar Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punktu, ir tiesības uz atlīdzinājumu no šī transportlīdzekļa ražotāja, ja šī ierīce pircējam ir radījusi zaudējumus.
- 62 Šādos apstākļos jākonstatē, ka ar pirmo jautājumu iesniedzējtiesa būtībā vaicā, vai Direktīvas 2007/46 18. panta 1. punkts, 26. panta 1. punkts un 46. pants, lasot tos kopsakarā ar Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punktu, jāinterpretē tādējādi, ka tie nepieļauj, ka saistībā ar mehāniskā transportlīdzekļa pircēja celtu prasību par tādu zaudējumu atlīdzību, kas radušies tādēļ, ka šajā transportlīdzeklī ir prettiesiska pārveidošanas ierīce minētā 5. panta 2. punkta izpratnē, transportlīdzekļa ražotājs kā pamatu atbrīvojumam no atbildības šajā ziņā var izvirzīt to, ka pastāv nenovēršama maldība saistībā ar šīs ierīces prettiesiskumu, kas izriet no tā, ka kompetentā valsts iestāde ir piešķirusi EK tipa apstiprinājumu šai ierīcei vai ar to aprīkotam transportlīdzeklī vai ka šī iestāde – ja ražotājs tajā būtu vērsies – būtu apstiprinājusi ražotāja juridisko vērtējumu par attiecīgās pārveidošanas ierīces iespējami tiesisko raksturu.

- 63 Šajā ziņā jāatgādina, ka ar Direktīvas 2007/46 18. panta 1. punktu, 26. panta 1. punktu un 46. pantu, lasot tos kopsakarā ar Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punktu, tiek aizsargātas mehāniskā transportlīdzekļa individuālā pircēja konkrētās intereses attiecībā pret tā ražotāju, ja šis transportlīdzeklis ir aprīkots ar aizliegtu pārveidošanas ierīci pēdējās minētās tiesību normas izpratnē (spriedums *Mercedes-Benz Group*, 88. punkts).
- 64 Tātad no šīm tiesību normām izriet, ka mehāniska transportlīdzekļa individuālajam pircējam attiecībā pret šī transportlīdzekļa ražotāju ir tiesības uz to, lai transportlīdzeklis nebūtu aprīkots ar aizliegtu pārveidošanas ierīci šīs regulas 5. panta 2. punkta izpratnē (spriedums *Mercedes-Benz Group*, 89. punkts).
- 65 Tādējādi šķiet, ka dalībvalstīm saskaņā ar Direktīvas 2007/46 46. pantu jānosaka sankcijas, kas piemērojamas, ja netiek ievērotas tās normas. Šīm sankcijām jābūt iedarbīgām, samērīgām un preventīvām. Turklāt atbilstoši minētās regulas 13. panta 1. punktam dalībvalstis paredz noteikumus par sankcijām, ko piemēro par šīs regulas noteikumu pārkāpumiem. Šīm sankcijām jābūt efektīvām, samērīgām un preventīvām (spriedums *Mercedes-Benz Group*, 90. punkts).
- 66 Šādos apstākļos, kā minēts šī sprieduma 61. punktā, no Direktīvas 2007/46 18. panta 1. punkta, 26. panta 1. punkta un 46. panta, lasot tos kopsakarā ar Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punktu, izriet – dalībvalstīm jāparedz, ka tāda mehāniskā transportlīdzekļa pircējam, kas aprīkots ar aizliegtu pārveidošanas ierīci šīs regulas 5. panta 2. punkta izpratnē, ir tiesības uz atlīdzinājumu no transportlīdzekļa ražotāja, ja minētā ierīce ir radījusi zaudējumus pircējam (spriedums *Mercedes-Benz Group*, 91. punkts).
- 67 Tā kā Savienības tiesībās nav tiesību normu, kurās būtu regulēta atlīdzinājuma saņemšanas kārtība šāda transportlīdzekļa pircējiem, šī kārtība jānosaka katrai dalībvalstij (šajā nozīmē skat. spriedumu *Mercedes-Benz Group*, 92. punkts).
- 68 Taču efektivitātes principam neatbilstu tāds valsts tiesiskais regulējums, kas praktiski padara neiespējamu vai pārmērīgi apgrūtina mehāniskā transportlīdzekļa pircējam pienācīga atlīdzinājuma saņemšanu par zaudējumiem, kas tam radušies tāpēc, ka šī transportlīdzekļa ražotājs ir pārkāpis minētās regulas 5. panta 2. punktā pausto aizliegumu (spriedums *Mercedes-Benz Group*, 93. punkts).
- 69 It īpaši nosacījumi, ar kādiem transportlīdzekļu ražotājs var atsaukties uz nenovēršamu maldību saistībā ar pārveidošanas ierīces prettiesiskumu, lai tiktu atbrīvots no jebkādas atbildības šajā ziņā, nevar būt tādi, kas transportlīdzekļa, kurš aprīkots ar šo ierīci, pircējam padara praktiski neiespējamu vai pārmērīgi grūtu šāda atlīdzinājuma saņemšanu.
- 70 No iesniedzējtiesas nolēmuma izriet, ka attiecīgajam automobiļu ražotājam saskaņā ar *Bundesgerichtshof* spriedumu ir iespēja tikt atbrīvotam no jebkādas atbildības, atsaucoties uz un pierādot to, ka pastāv nenovēršama maldība saistībā ar attiecīgā transportlīdzekļa pārveidošanas ierīces prettiesiskumu, kas izslēdz ražotāja neuzmanību un tādējādi šī transportlīdzekļa pircēja tiesības uz atlīdzinājumu.
- 71 No Tiesas rīcībā esošajiem lietas materiāliem izriet, ka saskaņā ar valsts judikatūru atsaukšanās uz nenovēršamu maldību attiecībā uz pārveidošanas ierīces prettiesiskumu ir paredzēta kā iemesls, lai transportlīdzekļu ražotāju atbrīvotu no atbildības neuzmanības dēļ, kam ir izņēmuma raksturs.

- 72 Turklāt, kā paskaidro iesniedzējtiesa, mehānisko transportlīdzekļu ražotājs var lietderīgi atsaukties uz nenovēršamu maldību saistībā ar tādas pārveidošanas ierīces prettiesiskumu, ar ko aprīkoti pamatlietā aplūkoti transportlīdzekļi, ja tā radusies tādēļ, ka kompetentā iestāde ir piešķīrusi EK tipa apstiprinājumu attiecīgajam transportlīdzekļa tipam.
- 73 Pirmām kārtām, jāatgādina, ka saskaņā ar Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punktu tādu pārveidošanas ierīču lietošana, kuras samazina emisijas kontroles sistēmu efektivitāti, ir aizliegta. Tomēr šim aizliegumam ir trīs izņēmumi, kas jāinterpretē šauri (šajā nozīmē skat. spriedumu *Mercedes-Benz Group*, 60. un 61. punkts).
- 74 Saskaņā ar Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta a)–c) apakšpunktu aizliegumu nepiemēro, ja “šādas ierīces nepieciešamību attaisno motora aizsardzība pret bojājumiem vai negadījumiem un droša transportlīdzekļa darbība” (šī punkta a) apakšpunkts), ja “ierīce nedarbojas neatbilstīgi prasībām attiecībā uz dzinēja palaišanu” (šī punkta b) apakšpunkts) vai ja “iztvaikošanas emisijas un izpūtēja vidējās emisijas pārbaudes procedūrā apstākļi ir pietiekami iekļauti” (šī punkta c) apakšpunkts).
- 75 Šajā gadījumā no iesniedzējtiesas nolēmuma izriet, ka pamatlietā aplūkoti transportlīdzekļi bija aprīkoti ar prettiesisku pārveidošanas ierīci Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta izpratnē.
- 76 Tā kā aplūkotajām pārveidošanas ierīcēm nav piemērojams neviens no šīs tiesību normas a)–c) apakšpunktā paredzētajiem izņēmumiem – bet tas jāpārbauda iesniedzējtiesai –, transportlīdzekļu ražotājs, kurš savus transportlīdzekļus aprīko ar šādām ierīcēm, tāpēc nevar atsaukties uz likumīgu rīcību, ņemot vērā minēto tiesību normu.
- 77 Otrām kārtām, jānorāda, ka Direktīvas 2007/46 3. panta 5. punktā “EK tipa apstiprināšana” ir definēta kā procedūra, ar ko dalībvalsts apliecina, ka transportlīdzekļa, sistēmas, sastāvdaļas vai atsevišķas tehniskas vienības tips atbilst attiecīgiem šajā direktīvā paredzētiem administratīviem noteikumiem un tehniskām prasībām, un IV vai XI pielikumā uzskaitītiem normatīviem aktiem.
- 78 Tādējādi EK tipa apstiprinājums atbilst daudzu transportlīdzekļu atbilstības standartam. Tas liecina par to, ka attiecīgā transportlīdzekļa tipa konstrukcija, ieskaitot uzstādīto pārveidošanas ierīci, atbilst iepriekšējā punktā minētajiem piemērojamiem noteikumiem un prasībām.
- 79 No Tiesas judikatūras izriet, ka nav izslēgts, ka transportlīdzekļa tipu, uz kuru attiecas EK tipa apstiprinājums, kas ļauj šo transportlīdzekli izmantot ceļu satiksmē, apstiprinātāja iestāde var apstiprināt arī tad, ja tai nav ticis paziņots par prettiesiskas pārveidošanas ierīces esību. Šajā ziņā Direktīvā 2007/46 ir paredzēta situācija, kad transportlīdzekļa konstrukcijas elementa prettiesiskums, piemēram, no Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punktā noteikto prasību skatpunkta, tiek atklāts tikai pēc šīs apstiprināšanas. Šādā gadījumā šīs direktīvas 8. panta 6. punktā ir paredzēts, ka minētā iestāde var anulēt transportlīdzekļa apstiprinājumu. Turklāt no šīs direktīvas 13. panta 1. punkta pirmā un trešā teikuma izriet, ka tad, ja ražotājs informē dalībvalsti, kas piešķirusi EK tipa apstiprinājumu, par grozījumiem informācijas paketē fiksētajos datos, šī dalībvalsts vajadzības gadījumā, apspriežoties ar ražotāju, var nolemt, ka jāpiešķir jauns EK tipa apstiprinājums. Visbeidzot, šīs direktīvas 30. panta 1. punktā ir paredzēts – ja dalībvalsts, kas piešķirusi EK tipa apstiprinājumu, konstatē neatbilstību apstiprinātajam tipam, tā veic pasākumus, tostarp vajadzības gadījumā anulē tipa apstiprinājumu, lai nodrošinātu izgatavoto transportlīdzekļu atbilstību apstiprinātajam tipam (spriedums *Mercedes-Benz Group*, 83. punkts un tajā minētā judikatūra).

- 80 Tādējādi pārveidošanas ierīces, ar kuru aprīkots mehāniskais transportlīdzeklis, prettiesiskums, kas atklāts pēc šī transportlīdzekļa EK tipa apstiprināšanas, var likt apšaubīt šīs apstiprināšanas spēkā esību un līdz ar to – atbilstības sertifikāta spēkā esību, ņemot vērā, ka šī sertifikāta uzdevums ir apliecināt, ka minētais attiecīgās sērijas transportlīdzeklis, kurš pieder pie apstiprināta tipa, ražošanas laikā ir atbildis visiem normatīvajiem aktiem (spriedums *Mercedes-Benz Group*, 84. punkts).
- 81 No tā izriet, ka ar pārveidošanas ierīci aprīkota transportlīdzekļa EK tipa apstiprinājums obligāti nenozīmē, ka kompetentā valsts iestāde ir apstiprinājusi attiecīgā transportlīdzekļa ražotāja vērtējumu par šīs ierīces iespējamo tiesiskumu. Katrā ziņā šāds apstiprinājums vai, vēl jo mazāk, hipotētisks apstiprinājums nevar atbrīvot šo ražotāju no pienākuma atlīdzināt attiecīgā transportlīdzekļa pircējam iespējamus zaudējumus, ko izraisījis tas, ka viņa transportlīdzekli ir šāda ierīce.
- 82 Ja tiktu atzīts, ka ar pārveidošanas ierīci aprīkota transportlīdzekļa EK tipa apstiprinājums varētu būt iemesls transportlīdzekļa ražotāja atbrīvojumam no atbildības, tas padarītu neiespējamu vai pārmērīgi apgrūtinātu to, ka minētā transportlīdzekļa pircējs saņem pienācīgu atlīdzinājumu par zaudējumiem, ko tam radījis tas, ka transportlīdzekļa ražotājs ir pārkāpis Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punktā paredzēto aizliegumu, un tas būtu pretrunā efektivitātes principam. Šāda atbrīvojuma iemesla izmantošana nozīmētu, ka tiesības uz pienācīgu atlīdzinājumu tiktu liegtas visos gadījumos, kad attiecīgais transportlīdzeklis atbilst apstiprinātajam tipam, pat ja nav strīda par to, ka transportlīdzeklis ir aprīkots ar prettiesisku pārveidošanas ierīci.
- 83 Ņemot vērā visus iepriekš minētos apsvērumus, uz pirmo jautājumu jāatbild, ka Direktīvas 2007/46 18. panta 1. punkts, 26. panta 1. punkts un 46. pants, lasot tos kopsakarā ar Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punktu, jāinterpretē tādējādi, ka tie nepieļauj, ka saistībā ar mehāniskā transportlīdzekļa pircēja celtu prasību par tādu zaudējumu atlīdzību, kas radušies tādēļ, ka šajā transportlīdzeklī ir prettiesiska pārveidošanas ierīce minētā 5. panta 2. punkta izpratnē, transportlīdzekļa ražotājs kā pamatu atbrīvojumam no atbildības šajā ziņā var izvirzīt to, ka pastāv nenovēršama maldība saistībā ar šīs ierīces prettiesiskumu, kas izriet no tā, ka kompetentā valsts iestāde ir piešķīrusi EK tipa apstiprinājumu šai ierīcei vai ar to aprīkotam transportlīdzeklī vai ka šī iestāde – ja ražotājs tajā būtu vērsies – būtu apstiprinājusi ražotāja juridisko vērtējumu par attiecīgās pārveidošanas ierīces iespējami tiesisko raksturu.

Par otro jautājumu

- 84 Ar otro jautājumu iesniedzējtiesa vispārīgi vaicā, vai automobiļu ražotājam, kas piegādājis programmatūras atjauninājumu, jāmaksā zaudējumu atlīdzība transportlīdzekļa īpašniekam, ja tas ar programmatūras atjauninājumu uzstādītas prettiesiskas pārveidošanas ierīces dēļ Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta izpratnē ir cietis zaudējumus.
- 85 No Tiesas rīcībā esošajiem lietas materiāliem tomēr izriet, ka šī jautājuma mērķis ir precīzāk noteikt, vai apstākļi, ka prettiesiska pārveidošanas ierīce jau bija uzstādīta brīdī, kad tika piešķirts ar to aprīkotā transportlīdzekļa EK tipa apstiprinājums, vai, gluži pretēji, tā tika uzstādīts tikai pēc tam, saskaņā ar Regulas Nr. 715/2007 4. panta 1. punktu un 5. panta 2. punktu, kā arī Regulas Nr. 692/2008 10. panta 1. punktu ir ietekmējis attiecīgā transportlīdzekļa pircēja, kuram nodarīti šie zaudējumi, tiesības uz atlīdzinājumu, kādas paredzētas Savienības tiesībās.

- 86 Ņemot vērā šos precizējumus un šī sprieduma 59. punktā minēto Tiesas judikatūru, otrais jautājums jāpārformulē šādi – iesniedzējtiesa būtībā vaicā, vai Regulas Nr. 715/2007 4. panta 1. punkts un 5. panta 2. punkts, kā arī Regulas Nr. 692/2008 10. panta 1. punkts jāinterpretē tādējādi, ka tajos ir prasīts, lai transportlīdzekļa pircējam būtu tiesības uz atlīdzinājumu no automobiļu ražotāja, ja pircējam ir nodarīti zaudējumi prettiesiskas pārveidošanas ierīces Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta izpratnē dēļ, kuru ražotājs uzstādījis, atjauninot programmatūru pēc šī transportlīdzekļa EK tipa apstiprinājuma.
- 87 Šajā ziņā ne no Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta formulējuma, kurā, ievērojot noteiktus izņēmumus, ir paredzēts aizliegums lietot pārveidošanas ierīces, kas samazina emisijas kontroles sistēmu efektivitāti, ne no šīs regulas 3. panta 10. punkta formulējuma, kurā ir definēts “pārveidošanas ierīces” jēdziens, neizriet, ka, izvērtējot jautājumu, vai šīs ierīces lietošana ir aizliegta, būtu jānosaka nošķirums atkarībā no tā, vai šāda ierīce ir uzstādīta transportlīdzekļa ražošanas posmā vai arī tikai pēc transportlīdzekļa nodošanas ekspluatācijā, tostarp labošanas laikā Direktīvas 1999/44 3. panta 2. punkta izpratnē (spriedums, 2022. gada 14. jūlijs, *Volkswagen*, C-134/20, EU:C:2022:571, 88. punkts).
- 88 Šo interpretāciju apstiprina konteksts, kādā iekļaujas Regulas Nr. 715/2007 normas, un šīs regulas mērķis (spriedums, 2022. gada 14. jūlijs, *Volkswagen*, C-134/20, EU:C:2022:571, 89. punkts).
- 89 Pirmkārt, runājot par minēto tiesību normu kontekstu, jāatgādina, ka saskaņā ar šīs regulas 4. panta 1. punkta pirmās daļas otro teikumu ražotāji apliecina, ka visas jaunās piesārņojuma kontroles rezerves iekārtas, kam vajadzīgs tipa apstiprinājums un kas ir pārdotas vai nodotas ekspluatācijā Eiropas Savienībā, ir apstiprinātas saskaņā ar šo regulu un tās īstenošanas pasākumiem. Minētā 4. panta 1. punkta otrajā daļā ir precizēts, ka šis pienākums ietver šīs regulas I pielikumā noteikto emisijas robežvērtību un 5. pantā minēto īstenošanas pasākumu ievērošanu (spriedums, 2022. gada 14. jūlijs, *Volkswagen*, C-134/20, EU:C:2022:571, 90. punkts).
- 90 Iegādājoties transportlīdzekli, kas pieder pie kāda apstiprināta transportlīdzekļa tipa sērijas un kam līdz ar to ir izsniegts atbilstības sertifikāts, individuāls pircējs tādējādi var pamatoti gaidīt, ka attiecībā uz šo transportlīdzekli ir ievērota Regula Nr. 715/2007 un tostarp tās 5. pants (spriedums *Mercedes-Benz Group*, 81. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 91 Turklāt saskaņā ar Regulas Nr. 692/2008 10. panta 1. punktu “ražotājs nodrošina, lai piesārņojuma kontroles rezerves iekārtām, kuras paredzētas uzstādīšanai EK tipa apstiprinātos transportlīdzekļos, uz kuriem attiecas [Regulas Nr. 715/2007] darbības joma, būtu EK tipa apstiprinājums kā atsevišķām tehniskām vienībām [Direktīvas 2007/46] 10. panta 2. punkta nozīmē saskaņā ar šīs regulas 12. un 13. pantu un XIII pielikumu” (spriedums, 2022. gada 14. jūlijs, *Volkswagen*, C-134/20, EU:C:2022:571, 91. punkts).
- 92 No šīm Regulu Nr. 715/2007 un Nr. 692/2008 normām izriet, ka piesārņojuma kontroles ierīcēm jāatbilst Regulā Nr. 715/2007 paredzētajiem pienākumiem neatkarīgi no tā, vai tās ir uzstādītas no paša sākuma vai arī pēc transportlīdzekļa nodošanas ekspluatācijā (spriedums, 2022. gada 14. jūlijs, *Volkswagen*, C-134/20, EU:C:2022:571, 92. punkts).
- 93 Otrkārt, ja transportlīdzekļu ražotājiem tiktu ļauts pēc transportlīdzekļa nodošanas ekspluatācijā uzstādīt pārveidošanas ierīci, kas neatbilst šiem pienākumiem, tas būtu pretrunā Regulas Nr. 715/2007 mērķim, proti, nodrošināt augstu vides aizsardzības līmeni, un konkrētāk –

ievērojami samazināt slāpekļa oksīdu (NOx) emisijas no transportlīdzekļiem, kas aprīkoti ar dīzeļdzinējiem, lai uzlabotu gaisa kvalitāti un ievērotu piesārņojuma robežvērtības (spriedums, 2022. gada 14. jūlijs, *Volkswagen*, C-134/20, EU:C:2022:571, 93. punkts).

- 94 Tātad apstāklim, ka pārveidošanas ierīce ir uzstādīta pēc transportlīdzekļa nodošanas ekspluatācijā – t.i., labošanas laikā – Direktīvas 1999/44 3. panta 2. punkta izpratnē, nav nozīmes, izvērtējot, vai šīs ierīces lietošana ir aizliegta saskaņā ar šīs regulas 5. panta 2. punktu, lasot to kopsakarā ar 3. panta 10. punktu (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2022. gada 14. jūlijs, *Volkswagen*, C-134/20, EU:C:2022:571, 94. punkts).
- 95 Neatkarīgi no tā, vai pārveidošanas ierīce bijusi uzstādīta sākotnēji, proti, EK tipa apstiprinājuma brīdī, vai pēc tam, šī ierīce var radīt nenoteiktību attiecībā uz iespēju reģistrēt, pārdot vai nodot ekspluatācijā minēto transportlīdzekli un galu galā nodarīt kaitējumu ar šādu ierīci aprīkota transportlīdzekļa pircējam (šajā nozīmē skat. spriedumu *Mercedes-Benz Group*, 84. punkts).
- 96 Ņemot vērā šos precizējumus, uz otro jautājumu jāatbild, ka Regulas Nr. 715/2007 4. panta 1. punkts un 5. panta 2. punkts, kā arī Regulas Nr. 692/2008 10. panta 1. punkts jāinterpretē tādējādi, ka tajos ir prasīts, lai transportlīdzekļa pircējam būtu tiesības uz atlīdzinājumu no automobiļu ražotāja, ja pircējam ir nodarīti zaudējumi prettiesiskas pārveidošanas ierīces minētā 5. panta 2. punkta izpratnē dēļ, kuru ražotājs uzstādījis, atjauninot programmatūru pēc šī transportlīdzekļa EK tipa apstiprinājuma.

Par trešo jautājumu

- 97 Ar trešo jautājumu iesniedzējtiesa būtībā vēlas noskaidrot, vai Savienības tiesības jāinterpretē tādējādi, ka tām ir pretrunā, pirmkārt, tas, ka atlīdzības summā, kas maksājama ar prettiesisku pārveidošanas ierīci Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta izpratnē aprīkota transportlīdzekļa pircējam, kuram šīs ierīces dēļ nodarīts kaitējums, tiek ieskaitīta summa, kas atbilst no šī transportlīdzekļa lietošanas gūtajam labumam, un, otrkārt, tas, ka šī atlīdzība ir ierobežota līdz 15 % no transportlīdzekļa pirkuma cenas.
- 98 Jāatgādina, ka saskaņā ar šī sprieduma 67. punktā minēto judikatūru, tā kā nav Savienības tiesību normu, kurās būtu reglamentēta kārtība, kādā šāda transportlīdzekļa pircēji saņem atlīdzinājumu par zaudējumiem, ko radījusi ar šo transportlīdzekli aprīkotā prettiesiskā pārveidošanas ierīce, šī kārtība jānosaka katrai dalībvalstij.
- 99 Tomēr saskaņā ar šī sprieduma 68. punktā minēto judikatūru efektivitātes principam neatbilstu tāda dalībvalstu noteikta kārtība, kas praktiski padara neiespējamu vai pārmērīgi apgrūtina mehāniskā transportlīdzekļa pircējam pienācīga atlīdzinājuma saņemšanu par zaudējumiem, kas tam radušies tāpēc, ka šī transportlīdzekļa ražotājs ir pārkāpis Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punktā pausto aizliegumu.
- 100 Ņemot to vērā, jānorāda, ka valstu tiesas ir pilnvarotas sekot tam, lai Savienības tiesību sistēmā garantēto tiesību – tostarp mehāniskā transportlīdzekļa pircēja tiesību uz pienācīgu atlīdzinājumu par zaudējumiem, kas tam nodarīti ar to, ka šī transportlīdzekļa ražotājs ir pārkāpis Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punktā paredzēto aizliegumu, – aizsardzība neizraisītu tiesību subjektu nepamatotu iedzīvošanos (šajā nozīmē skat. spriedumu *Mercedes-Benz Group*, 94. punkts un tajā minētā judikatūra).

- 101 Tādējādi iesniedzējtiesai jāpārbauda, vai attiecīgā pircēja ieguvuma no transportlīdzekļu lietošanas vai šajā gadījumā no faktiskās pamatlietā aplūkoto transportlīdzekļu lietošanas ieskaits nodrošina attiecīgajam pircējam pienācīgu atlīdzinājumu, ja ir pierādīts, ka šim pircējam ir nodarīts kaitējums, kurš ir saistīts ar minētā 5. panta 2. punkta izpratnē aizliegtas pārveidošanas ierīces uzstādīšanu šajā transportlīdzeklī (šajā nozīmē skat. spriedumu *Mercedes-Benz Group*, 95. punkts).
- 102 Šajā kontekstā to, ka dalībvalsts izveido saikni starp šāda transportlīdzekļa pirkuma cenu un atlīdzības summu, lai segtu attiecīgā transportlīdzekļa pircējam nodarītos zaudējumus, nevar uzskatīt par pretēju Savienības tiesībām, jo šo zaudējumu – kas izpaužas tostarp kā risks, ka šis transportlīdzeklis nevar tikt reģistrēts, pārdots vai nodots ekspluatācijā, – apmēra vērtējums ir saistīts ar pirkuma cenu.
- 103 Šajā ziņā no iesniedzējtiesas nolēmuma izriet, ka saskaņā ar judikatūru, kas izriet no *Bundesgerichtshof* sprieduma, zaudējumu atlīdzības apmērs jāizvērtē tiesai, kas izskata lietu pēc būtības, bet tas nevar būt mazāks par 5 % no pirkuma cenas un samērīguma apsvērumu dēļ – ne lielāks par 15 % no tās.
- 104 Saskaņā ar šī sprieduma 66. punktā minēto Tiesas judikatūru to, ka dalībvalsts, lai noteiktu pienācīga atlīdzinājuma apmēru, kāds jāsaņem attiecīgā transportlīdzekļa pircējam, ir noteikusi atlīdzības diapazonu, ko veido minimālā procentuālā daļa un maksimālā procentuālā daļa no pirkuma cenas, arī principā nevar uzskatīt par pretēju Savienības tiesībām, ja vien šis diapazons neizraisa ar pārveidošanas ierīci aprīkota transportlīdzekļa pircējam nodarīto zaudējumu neatbilstošu atlīdzinājumu.
- 105 Šajā gadījumā jākonstatē, ka CM pieprasīja samaksāt summu, kas atbilst 20 % no pirkuma cenas un, ja tas netiek darīts, vismaz 15 % no šīs cenas, taču DS lūdza samaksāt atlīdzību, kas atstāta minētās tiesas ziņā, bet ne mazāku par 15 % no pirkuma cenas.
- 106 Iesniedzējtiesai jāpārbauda, vai šī sprieduma 103. punktā minētais kompensācijas diapazons CM un DS nepadara praktiski neiespējamu vai pārmērīgi neapgrūtina pienācīga atlīdzinājuma saņemšanu par nodarītajiem zaudējumiem.
- 107 Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, uz trešo jautājumu jāatbild, ka Savienības tiesības jāinterpretē tādējādi, ka tām nav pretrunā, pirmkārt, tas, ka atlīdzības summā, kas maksājama ar prettiesisku pārveidošanas ierīci Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta izpratnē aprīkota transportlīdzekļa pircējam, kuram šis ierīces dēļ nodarīts kaitējums, tiek ieskaitīta summa, kas atbilst no šī transportlīdzekļa lietošanas gūtajam labumam, un, otrkārt, tas, ka atlīdzība ir ierobežota līdz 15 % no transportlīdzekļa pirkuma cenas, ja minētā atlīdzības summa ir pienācīgs nodarītā kaitējuma atlīdzinājums.

Par tiesāšanās izdevumiem

- 108 Attiecībā uz pamatlietas pusēm šī tiesvedība izriet no tiesvedības, kas notiek iesniedzējtiesā, tāpēc tā lemj par tiesāšanās izdevumiem. Izdevumi, kas radušies, iesniedzot apsvērumus Tiesai, un kas nav minēto pušu izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (piektā palāta) nospriež:

- 1) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 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), redakcijā ar grozījumiem, kas izdarīti ar Komisijas 2009. gada 7. maija Regulu (EK) Nr. 385/2009, 18. panta 1. punkts, 26. panta 1. punkts un 46. pants, lasot tos kopsakarā 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 5. panta 2. punktu,

jāinterpretē tādējādi, ka

tie nepieļauj, ka saistībā ar mehāniskā transportlīdzekļa pircēja celtu prasību par tādu zaudējumu atlīdzību, kas radušies tādēļ, ka šajā transportlīdzeklī ir prettiesiska pārveidošanas ierīce minētā 5. panta 2. punkta izpratnē, transportlīdzekļa ražotājs kā pamatu atbrivojumam no atbildības šajā ziņā var izvirzīt to, ka pastāv nenovēršama maldība saistībā ar šīs ierīces prettiesiskumu, kas izriet no tā, ka kompetentā valsts iestāde ir piešķirusi EK tipa apstiprinājumu šai ierīcei vai ar to aprīkotam transportlīdzeklī vai ka šī iestāde – ja ražotājs tajā būtu vērsies – būtu apstiprinājusi ražotāja juridisko vērtējumu par attiecīgās pārveidošanas ierīces iespējami tiesisko raksturu.

- 2) Regulas Nr. 715/2007 4. panta 1. punkts un 5. panta 2. punkts, kā arī Komisijas Regulas (EK) Nr. 692/2008 (2008. gada 18. jūlijs), ar kuru īsteno un groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 715/2007, redakcijā ar grozījumiem, kas izdarīti ar Komisijas 2011. gada 8. jūnija Regulu (ES) Nr. 566/2011, 10. panta 1. punkts

jāinterpretē tādējādi, ka

tajos ir prasīts, lai transportlīdzekļa pircējam būtu tiesības uz atlīdzinājumu no automobiļu ražotāja, ja pircējam ir nodarīti zaudējumi prettiesiskas pārveidošanas ierīces minētā 5. panta 2. punkta izpratnē dēļ, kuru ražotājs uzstādījis, atjauninot programmatūru pēc šī transportlīdzekļa EK tipa apstiprinājuma.

- 3) Savienības tiesības jāinterpretē tādējādi, ka tām nav pretrunā, pirmkārt, tas, ka atlīdzības summā, kas maksājama ar prettiesisku pārveidošanas ierīci Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta izpratnē aprīkota transportlīdzekļa pircējam, kuram šīs ierīces dēļ nodarīts kaitējums, tiek ieskaitīta summa, kas atbilst no šī transportlīdzekļa lietošanas gūtajam labumam, un, otrkārt, tas, ka atlīdzība ir ierobežota līdz 15 % no transportlīdzekļa pirkuma cenas, ja minētā atlīdzības summa ir pienācīgs nodarītā kaitējuma atlīdzinājums.

[Paraksti]