



Judikatūras krājums

ĢENERĀLADVOKĀTA ATANASIJA RANTA [ATHANASIOS RANTOS]
SECINĀJUMI,

sniegti 2021. gada 23. septembrī¹

Lietas C-128/20, C-134/20 un C-145/20

GSMB Invest GmbH & Co. KG

pret

Auto Krainer Gesellschaft mbH

(*Landesgericht Klagenfurt* (Klāgenfurtes apgabaltiesa, Austrija) lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu)

un

IR

pret

Volkswagen AG

(*Landesgericht Eisenstadt* (Eizenšates apgabaltiesa, Austrija) lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu),

kā arī

DS

pret

Porsche Inter Auto GmbH & Co. KG,

Volkswagen AG

(*Oberster Gerichtshof* (Augstākā tiesa, Austrija) lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu)

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Tiesību aktu tuvināšana – Regula (EK) Nr. 715/2007 – Mehāniskie transportlīdzekļi – 3. panta 10. punkts – 5. panta 1. un 2. punkts – Dīzeļmotors – Piesārņotāju emisijas – Programmatūra, kas ir iebūvēta dzinēja vadības blokā – Izplūdes gāzu recirkulācijas vārsts – Slāpekļa oksīdu emisiju samazināšana, ko ierobežo “termālais logs” – Pārveidošanas ierīce – Šādas ierīces atļaušana, ja tās nepieciešamību attaisno motora aizsardzība pret bojājumiem vai negadījumiem – Ierīce, kas uzstādīta transportlīdzekļa remonta laikā – Direktīva 1999/44/EK – Patēriņa preču pārdošana un garantijas – Prece, kas atbilst pārdošanas līgumam – 2. panta 2. punkta d) apakšpunkts – Preces, kuras piegāde un kvalitāte ir tāda, kas parasti piemīt šāda paša tipa precēm un ko patērētājs var pamatoti sagaidīt, atbilstības prezumpcija – Spēkā esošs EK tipa apstiprinājums – 3. panta 6. punkts – Attiecīgā transportlīdzekļa iegāde, pat ja patērētājs zināja par pārveidošanas ierīces esamību pārdošanas brīdī – Nenožīmīga neatbilstība

¹ Oriģinālvaloda – franču.

I. Ievads

1. Kā noteikts LESD 11. pantā, “nosakot un īstenojot Savienības politiku un darbības, tajās jāparedz vides aizsardzības prasības, lai veicinātu noturīgu attīstību”. Paaugstināta vides aizsardzības nozīmīguma apzināšanās tostarp izpaužas kā Eiropas Savienības likumdevēja griba ierobežot piesārņotāju emisijas².

2. Šajā ziņā uz mehāniskajiem transportlīdzekļiem attiecas arvien stingrāks tiesiskais regulējums³, tostarp, līdz ar Regulas (EK) Nr. 715/2007⁴ pieņemšanu. Automobiļu ražotājiem obligāti ir jāpielāgojas jaunām kopīgām tehniskām prasībām attiecībā uz šādu transportlīdzekļu apstiprinājumu, kas var būt pamats strīdam ar valsts iestādēm un patērētājiem.

3. Tādējādi lietā, kurā tika pasludināts 2020. gada 17. decembra spriedums X (Dīzeļdzinēju pārveidošanas ierīce) (C-693/18, turpmāk tekstā – “spriedums X”, EU:C:2020:1040), attiecīgajam automobiļu ražotājam tika pārņemts, ka tas ir laidis apgrozībā transportlīdzekļus ar programmatūru ar nolūku viltot gāzveida piesārņotāju, it īpaši NO_x, emisiju kontroles rezultātus⁵. Šajā spriedumā Tiesa pirmo reizi interpretēja jēdzienu “pārveidošanas ierīce” Regulas Nr. 715/2007 3. panta 10. punkta izpratnē un to, cik lielā mērā šāda ierīce ir aizliegta, ņemot vērā šīs regulas 5. panta 2. punkta a) apakšpunktu, kurā ir paredzēti izņēmumi no pārveidošanas ierīces aizlieguma, tostarp nepieciešamība aizsargāt motoru pret bojājumiem vai negadījumiem un transportlīdzekļa droša darbība.

4. Šīs trīs lietas veido šīs lietas turpinājumu, ciktāl tās attiecas uz transportlīdzekļiem, kas aprīkoti ar programmatūru, kura iebūvēta dzinēja vadības blokā un kura, ņemot vērā noteiktus āra temperatūras un pārvietošanās augstuma nosacījumus, ierobežo NO_x emisiju samazināšanos, kā rezultātā tiek pārsniegtas Regulā Nr. 715/2007 noteiktās robežvērtības. Uzdotie jautājumi būtībā ir šādi: vai šāda veida programmatūra ir “pārveidošanas ierīce” šīs regulas 3. panta 10. punkta izpratnē? Ja tas tā ir, vai šo programmatūru var atļaut, pamatojoties uz minētās regulas 5. panta 2. punkta a) apakšpunktu? Ja minētā programmatūra nav atļauta, vai tās lietošana var izraisīt pirkuma atzīšanu par spēkā neesošu transportlīdzekļa neatbilstības līgumam dēļ, pamatojoties uz Direktīvu 1999/44/EK⁶?

5. Ņemot vērā starp šīm lietām pastāvošās saiknes, it īpaši, tā kā tajās izvirzītie juridiskie jautājumi lielā mērā pārklājas, šķiet lietderīgi par tām sniegt kopīgus secinājumus, lai gan Tiesa, ņemot vērā katras lietas īpašās iezīmes, nolēma tās neapvienot.

² Kā norāda Pasaules veselības organizācija (PVO), gaisa piesārņojums rada galveno risku veselībai. Skat. tās ziņojumu *Ambient air pollution: A global assessment of exposure and burden of disease*, 2016. gada 13. maijs, 15. lpp.

³ Par secīgiem Euro standartiem slāpekļa oksīda (NO_x) emisiju jomā skat. Eiropas Revīzijas palātas informatīvo dokumentu “ES reakcija uz dīzeļdzinēju emisiju skandālu jeb “dīzeļgeitu””, 2019. gada februāris, 9. lpp.

⁴ Eiropas Parlamenta Regula (EK) Nr. 715/2007 (2007. gada 20. jūnijs) par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem (“Euro 5” un “Euro 6”) un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai (OV 2007, L 171, 1. lpp.), kurā grozījumi izdarīti ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 692/2008 (2008. gada 18. jūlijs) (OV 2008, L 199, 1. lpp., turpmāk tekstā – “Regula Nr. 715/2007”).

⁵ Skat. spriedumu X, 27. punkts.

⁶ 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.).

II. Atbilstošās tiesību normas

A. Savienības tiesības

1. Direktīva 1999/44

6. Saskaņā ar Direktīvas 1999/44 1. un 8. apsvērumu:

“(1) Tā kā [EKL] 153. panta 1. un 3. punkts nosaka, ka Kopienai ar pasākumiem, ko tā paredz, ievērojot [EKL] 95. pantu, būtu jāveicina augsta patērētāju tiesību aizsardzības līmeņa panākšana;

[..]

(8) tā kā, lai rosinātu piemērot principu par atbilstību līgumam, ir lietderīgi ieviest atspēkojamu pieņēmumu par atbilstību līgumam, kas attiecas uz visparastākajām situācijām; tā kā šāds pieņēmums neierobežo līguma brīvības principu; tā kā, ja turklāt nav īpašu līguma noteikumu, kā arī, ja piemēro obligātās aizsardzības klauzulu, šajā pieņēmumā minētos faktorus var izmantot, lai noteiktu preču neatbilstību līgumam; tā kā kvalitāte un piegāde, ko patērētāji var sagaidīt, būs *inter alia* atkarīga no tā, vai preces ir jaunas vai lietotas; tā kā pieņēmumā minētie faktori ir kumulatīvi; tā kā, ja attiecīgās lietas apstākļi padara jebkuru konkrētu faktoru par acīm redzami nepiemērotu, pārējos pieņēmuma faktorus tomēr piemēro.”

7. Šīs direktīvas 1. panta “Piemērošanas joma un definīcijas” 1. punktā ir noteikts:

“Šīs direktīvas mērķis ir tuvināt dalībvalstu normatīvos un administratīvos aktus par dažiem patēriņa preču pārdošanas aspektiem un saistītajām garantijām, lai nodrošinātu vienādu patērētāju tiesību aizsardzības minimālo līmeni iekšējā tirgū.”

8. Minētās direktīvas 2. pantā “Atbilstība līgumam” ir paredzēts:

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

2. Patēriņa preces uzskata par atbilstošām līgumam, ja:

- a) tās atbilst pārdevēja dotajam aprakstam un tām ir tādas pašas īpašības kā precēm, ko pārdevējs ir piedāvājis patērētājam kā paraugu vai modeli;
- b) tās ir derīgas jebkuram konkrētam nolūkam, kuram patērētājs tās pieprasa un ko viņš ir darījis zināmu pārdevējam līguma noslēgšanas brīdī, un pārdevējs ir tam piekritis;
- c) tās ir derīgas nolūkiem, kādiem šā tipa preces parasti izmanto;
- 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.

3. Saskaņā ar šo pantu neuzskata, ka neatbilstība ir tad, ja liguma noslēgšanas laikā patērētājs apzinājies vai viņam pamatoti bija jāapzinās, ka ir neatbilstība, vai arī, ja neatbilstības izcelsme ir saistīta ar patērētāja piegādātajiem materiāliem.

[..]

9. Šīs pašas direktīvas 3. pantā “Patērētāju tiesības” ir noteikts:

“1. Pārdevējs ir atbildīgs patērētājam par jebkuru preču piegādes brīdī esošu neatbilstību.

2. 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.

3. Pirmkārt patērētājs var prasīt, lai pārdevējs salabo preces, vai arī viņš var prasīt, lai pārdevējs tās nomaina, abos gadījumos bez maksas, ja vien tas nav neiespējami vai nesamērīgi.

Līdzekli uzskata par nesamērīgu, ja tas nosaka pārdevējam izmaksas, kas salīdzinājumā ar alternatīvo līdzekli ir nepamatotas, ņemot vērā:

- vērtību, kāda precēm būtu, ja nebūtu neatbilstības,
- neatbilstības nozīmīgumu

un

- vai alternatīvo līdzekli varētu izmantot, nesagādājot ievērojamas neērtības patērētājam.

Jebkura preču labošana vai nomaiņa jāveic pieņemamā laikā un nesagādājot ievērojamas neērtības patērētājam, ņemot vērā preču raksturu un nolūku, kādam patērētājs ir preces pieprasījis.

[..]

5. Patērētājs var pieprasīt attiecīgu cenas samazinājumu vai atcelt līgumu:

- ja patērētājs nav tiesīgs ne uz preču labošanu, ne nomaiņu,

vai

- ja pārdevējs nav izmantojis zaudējumu atlīdzināšanas līdzekli pieņemamā laikā,

vai

- ja pārdevējs nav izmantojis zaudējumu atlīdzināšanas līdzekli, nesagādājot ievērojamas neērtības patērētājam.

6. Patērētājs nav tiesīgs atcelt līgumu, ja neatbilstība ir nenožīmīga.”

2. Regula Nr. 715/2007

10. Saskaņā ar Regulas Nr. 715/2007 7. un 17. apsvērumu:

“(7) Nosakot emisiju standartus, svarīgi ņemt vērā to, kā tie ietekmēs tirgu un ražotāju konkurētspēju, kādas tiešās un netiešās izmaksas tie radīs uzņēmumiem un priekšrocības, ko rodas jauninājumu sekmēšanas, gaisa kvalitātes uzlabošanas, veselības aprūpes izmaksu samazināšanas un paredzamā dzīves ilguma palielināšanas ziņā, kā arī to, kādu vispārēju ietekmi tas atstās uz oglekļa dioksīda emisijām.

[..]

(17) Ir vajadzīga standarta degvielas patēriņa un transportlīdzekļa oglekļa dioksīdu emisiju noteikšanas metode, lai nodrošinātu, ka starp dalībvalstīm neizveidojas tehniskie šķēršļi tirdzniecībā. Bez tam jānodrošina, ka patērētājiem un lietotājiem ir pieejama lietišķa un precīza informācija.”

11. Šīs regulas 1. panta “Priekšmets” 1. punktā ir noteikts:

“Šī regula nosaka vienotas tehniskas prasības mehānisko transportlīdzekļu (“transportlīdzekļi”) tipa apstiprinājumam un rezerves daļu, piemēram, rezerves piesārņojuma kontroles iekārtu tipa apstiprinājumam, ņemot vērā to emisijas.”

12. Minētās regulas 3. panta “Definīcijas” 10. un 13. punktā ir paredzēts:

“Regulā un tās īstenošanas pasākumos piemēro šādas definīcijas:

[..]

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

[..]

13) “piesārņojuma kontroles rezerves iekārta” nozīmē piesārņojuma kontroles iekārtu vai kopā samontētas šādas iekārtas, kas domātas oriģinālās piesārņojuma kontroles iekārtas nomaiņai, kuru var atzīt par atsevišķu tehnisku vienību, kā noteikts Direktīvā 70/156/EEK [7].”

13. Šīs pašas regulas 4. panta “Ražotāju pienākumi” 1. un 2. punktā ir noteikts:

“1. Ražotāji pierāda, ka visiem jaunajiem transportlīdzekļiem, kas pārdoti, reģistrēti vai nodoti ekspluatācijā 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.

⁷ Padomes Direktīva (1970. gada 6. februāris) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju tipa apstiprinājumu (OV 1970, L 42, 1. lpp.).

Šajos pienākumos ir ietverta arī maksimālās pieļaujamās emisijas ievērošana, kādi minēti [kāda minēta] 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. [..]”

14. Regulas Nr. 715/2007 5. panta “Prasības un testi” 1. un 2. punkts ir 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.”

15. Šīs regulas I pielikumā “Maksimālā pieļaujamā emisija” ir paredzētas NO_x emisiju robežas, it īpaši attiecībā uz “Euro 5” paaudzes transportlīdzekļiem, kuri ir iekļauti 1. tabulā.

3. Direktīva 2007/46/EK

16. Direktīva 2007/46/EK⁸ ar Regulu (ES) 2018/858⁹, saskaņā ar pēdējās minētās 88. pantu, tika atcelta no 2020. gada 1. septembra. Tomēr, ņemot vērā attiecīgo faktu norises laiku, šī direktīva joprojām ir piemērojama pamatlīdētās.

17. Atbilstoši minētās direktīvas 3. apsvērumam:

“Normatīvajos aktos būtu jānosaka un jākonkretizē tehniskas prasības, ko piemēro sistēmām, sastāvdaļām, atsevišķām tehniskām vienībām un transportlīdzekļiem. Tādiem normatīviem aktiem galvenokārt būtu jānodrošina augsta līmeņa ceļu satiksmes drošība, veselības aizsardzība, vides aizsardzība, energoefektivitāte un aizsardzība pret nelikumīgu lietojumu.”

⁸ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (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.), kurā grozījumi izdarīti ar Komisijas Regulu (ES) Nr. 214/2014 (2014. gada 25. februāris) (OV 2014, L 69, 3. lpp., turpmāk tekstā – “Direktīva 2007/46”).

⁹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (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.).

18. Šīs pašas direktīvas 1. pantā “Temats” bija noteikts:

“Ar šo direktīvu ir izveidota saskaņota administratīvu noteikumu un vispārēju tehnisku prasību sistēma, kā apstiprināt visus jaunus transportlīdzekļus, kas ir tās darbības jomā, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētas sistēmas, sastāvdaļas un atsevišķas tehniskas vienības, lai Kopienā atvieglotu to reģistrāciju, pārdošanu un nodošanu ekspluatācijā.

[..]

Piemērojot šo direktīvu, normatīvajos aktos, kuru pilnīgs saraksts ir IV pielikumā, ietver īpašas tehniskas prasības transportlīdzekļu uzbūvei un darbībai.”

19. Direktīvas 2007/46 3. panta “Definīcijas” 5. un 36. punktā bija paredzēts:

“Ja vien šajā direktīvā un IV pielikumā uzskaitītajos normatīvajos aktos nav paredzēts citādi, piemēro šādas definīcijas:

[..]

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;

[..]

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.”

20. Šīs direktīvas 4. pantā “Dalībvalstu pienākumi” bija noteikts:

“1. Dalībvalstis nodrošina, lai izgatavotāji, kas iesniedz pieteikumus apstiprināšanai, ievērotu šajā direktīvā paredzētos pienākumus.

2. Dalībvalstis apstiprina vienīgi tādus transportlīdzekļus, sistēmas, sastāvdaļas vai atsevišķas tehniskas vienības, kas atbilst šīs direktīvas prasībām.

3. Dalībvalstis reģistrē vai ļauj pārdot vai nodot ekspluatācijā vienīgi tādus transportlīdzekļus, sastāvdaļas un atsevišķas tehniskas vienības, kas atbilst šīs direktīvas prasībām.

[..]”

21. Minētās direktīvas 5. panta “Izgatavotāju pienākumi” 1. punkts bija formulēts šādi:

“Izgatavotājs atbild apstiprinātājai iestādei par visiem apstiprināšanas aspektiem un ražojumu atbilstības nodrošināšanu neatkarīgi no tā, vai izgatavotājs ir tieši iesaistīts visos kāda transportlīdzekļa, sistēmas, sastāvdaļas vai atsevišķas tehniskas vienības izgatavošanas posmos.”

22. Šīs pašas direktīvas 18. panta “Atbilstības sertifikāts” 1. punktā bija noteikts:

“Izgatavotājs kā transportlīdzekļa EK tipa apstiprinājuma turētājs piešķir atbilstības sertifikātu katram pabeigtam, nepabeigtam vai vairākos posmos pabeigtam transportlīdzeklī, kas izgatavots atbilstīgi apstiprinātam transportlīdzekļa tipam.

[..]”

23. Direktīvas 2007/46 26. panta “Transportlīdzekļu reģistrācija, pārdošana un nodošana ekspluatācijā” 1. punktā bija paredzēts:

“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.

[..]”

24. Šīs direktīvas IV pielikuma “Transportlīdzekļu EK tipa apstiprinājuma prasības” I daļā “Normatīvie akti attiecībā uz tādu transportlīdzekļu EK tipa apstiprinājumu, kuri ražoti neierobežotās sērijās” bija norādīta Regula Nr. 715/2007 attiecībā uz “vieglo transportlīdzekļu emisij[ām] (*Euro 5 un Euro 6*)/piekļuv[i] informācijai”.

25. Minētās direktīvas IX pielikumā¹⁰ “EK atbilstības sertifikāts” bija iekļauts 0. punkts “Mērķi”, kurā bija noteikts, ka atbilstības sertifikāts ir dokuments, ko transportlīdzekļa ražotājs izsniedz pircējam, lai apliecinātu, ka iegādātais transportlīdzeklis atbilst Eiropas Savienības tiesību aktiem, kas bija spēkā transportlīdzekļa ražošanas laikā.

4. Regula Nr. 692/2008

26. Regulas Nr. 692/2008 1. pantā “Priekšmets” ir noteikts:

“Šī regula nosaka pasākumus Regulas [Nr. 715/2007] 4., 5. un 8. panta īstenošanai.”

27. Regulas Nr. 692/2008 2. panta “Definīcijas” 8. un 18. punktā ir paredzēts:

“Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:

[..]

8. “piesārņojuma kontroles iekārtas tips” ir katalītiski neitralizatori un makrodaļiņu filtri, kas neatšķiras pēc tādiem būtiskiem raksturlielumiem kā:

[..]

¹⁰ Komisijas Regula (ES) 2017/1151 (2017. gada 1. jūnijs), ar ko papildina Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 715/2007 par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem (Euro 5 un Euro 6) un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai, groza Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2007/46/EK, Komisijas Regulu (EK) Nr. 692/2008 un Komisijas Regulu (ES) Nr. 1230/2012 un atceļ Komisijas Regulu (EK) Nr. 692/2008 (OV 2017, L 175, 1. lpp.).

18. “emisiju kontroles sistēma” *OBD* [iebūvēta diagnostikas sistēma] sistēmas kontekstā ir elektroniska motora vadības kontrolierīce un jebkurš ar emisijām saistīts komponents izplūdes gāzu vai iztvaikošanas sistēmā, kas nodrošina ieplūdi vai saņem izplūdi no šīs kontrolierīces.”

28. Šīs regulas 3. panta “Tipa apstiprinājuma prasības” 9. punktā ir noteikts:

“Ar dīzeļdegvielu darbināmiem transportlīdzekļiem nepiemēro 6. tipa testu, kad emisijas mēra zemā temperatūrā, kā izklāstīts VIII pielikumā.

Tomēr, iesniedzot pieteikumu par tipa apstiprinājumu, ražotājam jāsniedz apstiprinātājiestādei informācija, kas parāda, ka NO_x pēcapstrādes iekārta sasniedz pietiekami augstu temperatūru efektīvai darbībai 400 sekunžu laikā pēc aukstās iedarbināšanas pie -7°C , kā aprakstīts 6. tipa testā.

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

[..]”

29. Minētās regulas 10. panta “Piesārņojuma kontroles iekārtas” 1. punkts ir formulēts šādi:

“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.

Šajā regulā katalītiskos neitralizatorus un makrodaļiņu filtrus uzskata par piesārņojuma kontroles iekārtām.”

30. Šīs pašas regulas I pielikuma “Administratīvie noteikumi EK tipa apstiprinājumam” 3.3. punktā “Piesārņojuma kontroles iekārtu ilgzinātīguma attiecināšana uz citu tipu (5. tipa tests)” ir noteikts:

“3.3.1. Tipa apstiprinājums jāattiecina uz dažādiem transportlīdzekļu tipiem, ja šādu transportlīdzekļu, motoru vai piesārņojuma kontroles sistēmu parametri, kas norādīti turpmāk, ir identiski vai ir noteiktās pielaides robežās.

3.3.1.1. Transportlīdzeklis

[..]

3.3.1.2. Motors

[..]

3.3.1.3. Piesārņojuma kontroles sistēmas parametri:

[..]

c) Izplūdes gāzu recirkulācija (*EGR*):

ir vai nav

tips (ar dzesēšanu vai bez dzesēšanas, aktīva vai pasīva kontrole, augsts spiediens vai zems spiediens).

[..]”

31. Regulas Nr. 692/2008 XI pielikuma “Iebūvētas diagnostikas (OBD) sistēmas mehāniskiem transportlīdzekļiem” 2. papildinājumā, kas attiecas uz “transportlīdzekļu saimes būtiskajām īpašībām”, ir paredzēts:

“[..]

Motors:

[..]

Emisiju kontroles sistēma:

[..]

– makrodaļiņu filtra tips,

[..]

– izplūdes gāzu recirkulācija (t.i., ar vai bez).

[..]”

5. Regula (ES) 2016/427

32. Saskaņā ar Regulas (ES) 2016/427¹¹ 1., 2. un 4. apsvērumu:

“(1) Regulā [Nr. 715/2007] noteikts, ka Komisija pastāvīgi pārskata tipa apstiprinājuma procedūras, testus un prasības, kas izklāstītas Komisijas Regulā [Nr. 692/2008] un, ja vajadzīgs, pielāgo tos tā, lai tie atspoguļotu faktisko emisiju daudzumu, kas rodas, braucot pa ceļiem.

(2) Komisija šajā saistībā ir veikusi detalizētu analīzi, pamatojoties uz sevis veikto izpēti un ārējo informāciju, un ir konstatējusi, ka faktiskais emisiju daudzums, kas rodas, braucot pa ceļiem ar *Euro 5/6* transportlīdzekļiem, ievērojami pārsniedz emisiju daudzumu, kas izmērīts regulatīvajā Eiropas Jaunajā braukšanas ciklā (*NEDC*), jo īpaši attiecībā uz dīzeļdzinēja transportlīdzekļu NO_x emisijām.

[..]

¹¹ Komisijas Regula (2016. gada 10. marts), ar ko groza Regulu (EK) Nr. 692/2008 attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem (“Euro 6”) (OV 2016, L 82, 1. lpp.).

- (4) Komisija 2011. gada janvārī izveidoja darba grupu, kurā iesaistījās visas ieinteresētās personas, lai izstrādātu tādu testēšanas procedūru emisijām reālos braukšanas apstākļos (*RDE*), ar kuru precīzāk atspoguļo uz ceļa izmērītās emisijas. [..]

33. Regulas 2016/427 1. pantā ir noteikts:

“Regulu [Nr. 692/2008] groza šādi:

1) Lēmuma 2. pantam pievieno šādu 41. un 42. punktu:

- “41. “emisijas reālos braukšanas apstākļos (*RDE*)” ir transportlīdzekļa emisijas normālos izmantošanas apstākļos;
42. “pārnēsājama emisiju mērīšanas sistēma (*PEMS*)” ir pārnēsājama emisiju mērīšanas sistēma, kas atbilst III.A pielikuma 1. papildinājumā noteiktajām prasībām.”

6. Regula 2017/1151

34. Saskaņā ar Regulas 2017/1151¹² 1.–3. apsvērumu:

- “(1) Komisijas Regulā [Nr. 692/2008], ar kuru īsteno un groza Regulu [Nr. 715/2007], noteikts, ka viegldarba transportlīdzekļi ir jātestē saskaņā ar Eiropas Jauno braukšanas ciklu (*NEDC*).
- (2) Pamatojoties uz Regulas [Nr. 715/2007] 14. panta 3. punktā paredzēto attiecīgo procedūru, testa ciklu un testa rezultātu nepārtrauktu pārskatīšanu, ir noskaidrojies, ka informācija par degvielas patēriņu un CO₂ emisijām, ko iegūst, transportlīdzekļus testējot saskaņā ar *NEDC*, vairs nav adekvāta un vairs neatspoguļo faktiskās emisijas.
- (3) Ņemot vērā iepriekš minēto, ir piemēroti paredzēt jaunu reglamentēto testa procedūru, šajā nolūkā Savienības tiesību aktos īstenojot viegldarba transportlīdzekļiem paredzēto pasaules mēroga testa procedūru (*WLTP*).”

35. Regulas 2017/1151 1. pantā “Priekšmets” ir noteikts:

“Ar šo regulu nosaka pasākumus Regulas [Nr. 715/2007] īstenošanai.”

36. Regulas 2017/1151 IIIA pielikumā “Emisijas reālos braukšanas apstākļos (*RDE*)” ir paredzēts:

[..]

- 4.1. *RDE* rādītājus pierāda, testējot transportlīdzekļus uz ceļa parastā braukšanas režīmā, parastos apstākļos un ar parastu kravu. *RDE* tests ir reprezentatīvs attiecībā uz transportlīdzekļiem to reālajos braukšanas maršrutos ar to parastu kravu.

[..]

¹² Kurā grozījumi izdarīt ar Komisijas Regulu (ES) 2017/1154 (2017. gada 7. jūnijs) (OV 2017, L 175, 708. lpp., turpmāk tekstā – “Regula 2017/1151”).

- 5.2.1. Testu veic apkārtējās vides apstākļos, kas noteikti šajā iedaļā. Apkārtējās vides apstākļi kļūst “izvērsti”, ja palielinās vismaz viens no temperatūras un augstuma apstākļu diapazoniem. Temperatūras un augstuma virs jūras līmeņa izvērsto apstākļu korekcijas koeficientu piemēro tikai vienreiz. Ja daļu testa vai visu testu veic ārpus normālā vai izvērstā apstākļu diapazona, testa rezultāts nav derīgs.
- 5.2.2. Mērena augstuma apstākļi: augstums 700 metri virs jūras līmeņa vai mazāks.
- 5.2.3. Izvērsti augstuma apstākļi: augstums pārsniedz 700 metrus virs jūras līmeņa, un ir mazāks vai vienāds ar 1300 metriem virs jūras līmeņa.
- 5.2.4. Mērenas temperatūras apstākļi: 273,15 K (0° C) vai lielāka un 303,15 K (30° C) vai mazāka.
- 5.2.5. Izvērsti temperatūras apstākļi: 266,15 K (–7° C) vai lielāka un zemāka nekā 273,15 K (0° C) vai lielāka nekā 303,15 K (30° C) un mazāka nekā vai vienāda ar 308,15 K (35° C).

[..]”

7. Direktīva (ES) 2019/771

37. Saskaņā ar Direktīvas (ES) 2019/771¹³ 23. pantu Direktīva 1999/44 tika atcelta no 2022. gada 1. janvāra.

38. Direktīvas 2019/771 1. pantā “Priekšmets un mērķis” ir noteikts:

“Šīs direktīvas mērķis ir veicināt iekšējā tirgus pienācīgu darbību un vienlaikus nodrošināt augstu patērētāju aizsardzības līmeni, paredzot kopīgus noteikumus par noteiktām prasībām attiecībā uz pārdošanas līgumiem, kas noslēgti starp pārdevējiem un patērētājiem, jo īpaši noteikumus par preču atbilstību līgumam, tiesiskās aizsardzības līdzekļiem šādas neatbilstības gadījumā, minēto tiesiskās aizsardzības līdzekļu izmantošanas kārtību un komercgarantijām.”

39. Šīs direktīvas 7. panta “Objektīvās prasības attiecībā uz atbilstību” 1. punktā ir paredzēts:

“Papildus tam, ka preces atbilst jebkādam subjektīvām prasībām attiecībā uz atbilstību:

- a) tās ir derīgas nolūkam, kādam parasti tiktu izmantotas tāda paša veida preces, attiecīgā gadījumā ņemot vērā jebkādas spēkā esošas Savienības un valsts tiesību aktus, tehniskos standartus vai, ja šādu tehnisku standartu nav, piemērojamus nozarei specifiskus rīcības kodeksus;

[..].”

¹³ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (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 (OV 2019, L 136, 28. lpp.).

B. Austrijas tiesības

40. *Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch* (Vispārējais Civill kodekss, turpmāk tekstā – “ABGB”) 871. panta 1. punktā ir noteikts:

“Ja viena puse ir maldijusies par tās iesniegta vai citas puses saņemta paziņojuma saturu, ja šī maldība attiecas uz tādu paziņojuma priekšmetu vai tā pamatīpašību, uz ko ir vērsts un izteikts nodoms, tai nerodas nekādas saistības tad, ja maldību ir izraisījusi cita puse vai tai šī maldība bija acīmredzami jāidentificē, vai cita puse ir bijusi laikus informēta.”

41. ABGB 879. panta 1. punktā ir paredzēts:

“Līgums, ar ko netiek ievērots likumisks aizliegums vai kas ir pretējs labiem tikumiem, nav spēkā.”

42. ABGB 922. panta 1. punktā ir noteikts:

“Ikvienu personu, kas nodod lietu citai personai par atlīdzību, garantē, ka tā atbilst līgumam. Tādējādi tā ir atbildīga 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.”

43. ABGB 932. panta 1. un 4. punkts ir formulēts šādi:

“(1) Ja ir trūkums, ieguvējs var lūgt veikt uzlabojumus (trūkuma vēlāku novēršanu vai trūkstošā papildināšanu), lietas nomaiņu, atbilstošu atlīdzības samazinājumu (cenas samazinājumu) vai līguma atcelšanu (grozīšanu).

[..]

(4) 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 nenožīmīgs trūkums, uz līguma atzīšanu par spēkā neesošu. [..]”

C. Vācijas tiesības

44. Saskaņā ar *Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung)* (Noteikumi par transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanu saskaņā ar EK tiesību normām (EK transportlīdzekļu apstiprināšanas noteikumi, turpmāk tekstā – “EG-FGV”)) 25. panta 2. punktu:

“Lai izlabotu trūkumus un garantētu arī ekspluatācijā jau laistu transportlīdzekļu, atsevišķu tehnisku vienību vai detaļu atbilstību prasībām, [*Kraftfahrt-Bundesamt* (Federālais mehānisko transportlīdzekļu birojs, Vācija, turpmāk tekstā – “KBA”)] var vēlāk pieņemt papildus noteikumus.”

III. Pamatlietas, prejudiciālie jautājumi un tiesvedības Tiesā

A. Lieta C-128/20

45. 2011. gada 9. janvārī *GSMB Invest GmbH & Co. KG* noslēdza ar *Auto Krainer Gesellschaft mbH* pārdošanas līgumu par *Volkswagen* transportlīdzekļa, modelis *VW Caddy Maxi Confortline 4MOTION*, kas aprīkots ar “Euro 5” paaudzes EA 189 tipa dīzeļmotoru un 2 litru cilindru (turpmāk tekstā – “1. transportlīdzeklis”), iegādi. Šim transportlīdzeklim ir *EGR* vārsts.

46. 2017. gada 27. decembrī *GSMB Invest* cēla prasību iesniedzējtiesā – *Landesgericht Klagenfurt* (Klāgenfurtes apgabaltiesa, Austrija), lūdzot atcelt šo pirkumu, pamatojoties uz *ABGB* 879. panta 1. punktu un 932. panta 4. punktu, samaksājot atlīdzību par lietošanu.

47. Šajā tiesā *GSMB Invest* apgalvoja, ka minētā pirkuma dienā tā uzskatīja, ka ir iegādājusies jaunu videi draudzīgu transportlīdzekli, kura izplūdes gāzes tostarp atbilst tiesību normām. Tomēr pēc tam, kad *Volkswagen* bija veicis programmatūras, ar kuru ir aprīkots 1. transportlīdzekļa dzinēja vadības bloks (turpmāk tekstā – “aplūkotā programmatūra”), atjaunināšanu, izplūdes gāzu attīrīšana tiekot izslēgta, āra temperatūrai pazeminoties zem 15 grādiem pēc Celsija un āra temperatūrai paaugstinoties virs 33 grādiem pēc Celsija, kā arī pārvietošanās augstumam pārsniedzot 1000 metrus (turpmāk tekstā – “termālais logs”). Šis logs esot uzskatāms par prettiesisku sistēmu, jo to neļaujot pamatot neviena no Regulas Nr. 715/2007 5. pantā paredzētajām atkāpēm no pārveidošanas ierīces aizlieguma. Tādējādi šī izplūdes gāzu attīrīšanas samazināšanās nekalpojot tam, lai aizsargātu 1. transportlīdzekļa motoru, jo neesot tiešu bojājumu minētajam motoram.

48. *Auto Krainer* atbildēja, ka termālo logu izmantojot visi “Euro 5” kategorijā ietilpstošo transportlīdzekļu ar dīzeļmotoru ražotāji. *KBA*, proti, EK tipa apstiprinātājiestāde Vācijā, vienmēr esot uzskatījis šo logu par likumīgu procesu Regulas Nr. 715/2007 izpratnē. Turklāt, veicot aplūkotās programmatūras kontroli, *KBA* pēc padziļinātas pārbaudes esot konstatējis, ka atjaunināšanai nebija nekādas negatīvas ietekmes uz gaisa piesārņojuma samazināšanas ierīču ilgtspējību.

49. Iesniedzējtiesa uzskata, ka no Regulas Nr. 715/2007 3. panta 10. punkta izriet, ka termālais logs ir aizliegta pārveidošanas ierīce šīs regulas izpratnē. Proti, lielākajā daļā Savienības dalībvalstu, it īpaši Austrijā un Vācijā, vides temperatūra gada laikā visbiežāk esot zemāka par 15 grādiem pēc Celsija un, ņemot vērā šo valstu reljefu, transportlīdzekļi ļoti bieži tiekot izmantoti augstumā, kas pārsniedz 1000 metrus, līdz ar to šie nosacījumi rodas “normālā transportlīdzekļa darbībā un izmantošanā” minētā 3. panta 10. punkta izpratnē. Līdz ar to šīs regulas 5. panta 2. punkta a) apakšpunktā paredzētā atkāpe motora aizsardzībai tādējādi nevarot iespējami tikt izmantota kā tādas pārveidošanas ierīces juridiskais pamats, kas tiek aktivizēta “normālas” transportlīdzekļu izmantošanas laikā.

50. Iesniedzējtiesa piebilst, ka saskaņā ar Regulas Nr. 692/2008 3. panta 9. punktu NO_x pēcapstrādes iekārtai ir jāasniedz pietiekami augsta temperatūra efektīvai darbībai 400 sekunžu laikā pēc aukstās iedarbināšanas pie -7°C , kā aprakstīts 6. tipa testā. Kompetentās iestādes nevarot izsniegt EK tipa apstiprinājumu, ja šie nosacījumi nav pietiekami pierādīti. No šādi noteiktā pierādīšanas pienākuma izrietot, ka Savienības likumdevējs ir uzskatījis, ka termālo logu nevar attaisnot, ja tas neatbilst šādiem nosacījumiem.

51. Tātad termālais logs, ņemot vērā izmantotos temperatūras un augstuma apstākļus, normālos izmantošanas apstākļos nedarbojas pilnvērtīgi.

52. Šādos apstākļos *Landesgericht Klagenfurt* (Klāgenfurtes apgabaltiesa) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

- “1) Vai [Regulas Nr. 715/2007] 5. panta 1. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka nav pieļaujams tāds transportlīdzekļa aprīkojums [šīs regulas] 1. panta 1. punkta izpratnē, atbilstoši kuram izplūdes gāzu recirkulācijas vārsts, tātad daļa, kas varētu radīt emisiju, ir konstruēts tā, ka atgāzes recirkulācijas daudzums, tātad atgāzes daudzums, kurš tiek recirkulēts, tiek regulēts tā, ka izplūdes gāzu recirkulācijas vārsts zema piesārņojuma režīmu nodrošina tikai 15–33 grādu pēc Celsija temperatūras robežās un tikai augstumā, kas nepārsniedz 1000 metrus virs zemes, un ārpus šīm temperatūras robežām ik pa 10 grādiem pēc Celsija un augstumā, kurš pārsniedz 1000 metrus virs zemes, ik pa 250 metriem šis daudzums lineāri samazinās līdz nullei, tādējādi radot NO_x emisiju palielinājumu, kas pārsniedz Regulā Nr. 715/2007 noteiktās robežvērtības?
- 2) Vai [Regulas Nr. 715/2007] 5. panta 2. punkta formulējums “motora aizsardzība pret bojājumiem vai negadījumiem” ir jāinterpretē tādējādi, ka izplūdes gāzu stratēģija, kuras mērķis galvenokārt ir tādu daļu kā izplūdes gāzu recirkulācijas vārsts [(*Exhaust Gas Recirculation* (EGR), turpmāk tekstā – “EGR vārsts”¹⁴) un dzesētājs, kā arī dīzeļdegvielas daļiņu filtrs saudzēšana, neatbilst izņēmuma noteikumiem?
- 3) Vai [Regulas Nr. 715/2007] 5. panta 1. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka izplūdes gāzu stratēģija, atbilstoši kurai pilnvērtīga emisijas kontroles ierīču darbība tiek nodrošināta tikai 15–33 grādu pēc Celsija temperatūras robežās un tikai augstumā, kas nepārsniedz 1000 metrus virs zemes (t.s. “termālais logs”), un tāpēc Eiropā, it īpaši Austrijā, gada laikā pārsvarā nedarbojas pilnvērtīgi, neatbilst prasībai saskaņā ar 5. panta 1. punktu – spēja darboties normālos lietošanas apstākļos – un ir aizliegta pārveidošanas ierīce?”

53. Rakstveida apsvērumus iesniedza *GSMB Invest*, *Auto Krainer*, Vācijas valdība un Eiropas Komisija. Šie paši lietas dalībnieki arī rakstveidā atbildēja uz Tiesas uzdotajiem jautājumiem.

B. Lieta C-134/20

54. 2013. gadā patērētājs IR iegādājās *Volkswagen* transportlīdzekli, modeli *Touran Comfortline BMT*, kas aprīkots ar “Euro 5” paaudzes EA 189 tipa dīzeļmotoru ar 1,6 litru cilindru un 77 kW jaudu (turpmāk tekstā – “2. transportlīdzeklis”). Šim transportlīdzeklī ir EGR vārsts.

55. 2. transportlīdzeklis sākotnēji bija aprīkots ar dzinēja vadības blokā iebūvētu programmatūru, kurā bija paredzēts nulles režīms un 1. režīms (turpmāk tekstā – “pārslēgšanas loģika”). 1. režīms tika izmantots piesārņotāju emisiju tipa apstiprinājuma testam, saukts par *New European Driving Cycle* [Eiropas Jaunais braukšanas cikls] (*NEDC*), kas tiek veikts laboratorijā. Tā kā nebija šī tipa apstiprinājuma testam raksturīgo nosacījumu, tika piemērots nulles režīms un šajā gadījumā samazinājās izplūdes gāzu recirkulācijas līmenis, kā arī mainījās iesmidzināšanas brīdis un ilgums. Reālā braukšanas režīmā 2. transportlīdzeklis gandrīz vienmēr bija nulles režīmā, un

¹⁴ EGR vārsts tiek saukts arī par “izplūdes gāzu recirkulācijas vārstu”.

tādējādi ar to netika ievērotas Regulā Nr. 715/2007 paredzētās NO_x robežvērtības. No iesniedzējtiesas nolēmuma izriet, ka pārslēgšanas loģika tādējādi ir uzskatāma par aizliegtu pārveidošanas ierīci šīs regulas 5. panta 1. un 2. punkta izpratnē.

56. No iesniedzējtiesas nolēmuma arī izriet, ka 2. transportlīdzeklis ir tehniski drošs un to var izmantot ceļu satiksmē. Tomēr, ja IR būtu ticis informēts, ka šis transportlīdzeklis tā aprīkojumā esošās programmatūras dēļ neatbilst tiesību aktu prasībām, tas to nebūtu iegādājies.

57. Ar 2015. gada 8. oktobra vēstuli *Volkswagen* transportlīdzekļu lielākais importētājs Austrijā informēja IR par to, ka 2. transportlīdzeklī ir jāveic izmaiņas un ka ražotājs segs visas izmaksas, kas šajā nolūkā vajadzīgas remontdarbiem. Pēc tam IR tika lūgts 2. transportlīdzekli uzstādīt aplūkoto programmatūru, un tas tika izdarīts.

58. Šīs atjaunināšanas mērķis bija ieviest termālo logu. *KBA* piešķīra atļauju aplūkotajai programmatūrai un tādējādi neatsauca EK tipa apstiprinājumu. Šajā ziņā tas tostarp norādīja uz aizliegtas pārveidošanas ierīces neesamību Regulā Nr. 715/2007 izpratnē. *KBA* rīcībā nebija nekādas informācijas par šo programmatūru, jo tas nebija pieprasījis to iesniegt.

59. IR cēla prasību iesniedzējtiesā *Landesgericht Eisenstadt* (Eizenšates apgabaltiesa, Austrija), lūdzot atcelt 2. transportlīdzekļa pirkumu, pamatojoties uz *ABGB* 871. pantu.

60. Iesniedzējtiesa uzskata, ka nav iespējams noteikt, vai termiskais logs ir nepieciešams, lai aizsargātu 2. transportlīdzekļa motoru pret bojājumiem, nedz arī noteikt, vai aplūkotā programmatūra nelabvēlīgi izmaina patēriņu, kvēpu rašanos, jaudu un šī transportlīdzekļa kopējo nobraukumu. Tāpat neesot iespējams noteikt, vai gadījumā, ja šīs programmatūras atjaunināšana būtu notikusi bez termiskā loga, Regulā Nr. 715/2007 paredzētās prasības attiecībā uz piesārņojuma kontroles iekārtu ilgmūžību, kas norādītas šīs regulas 4. panta 2. punktā, būtu ievērotas, nedz arī to, vai pēc šīs atjaunināšanas ir samazinājusies minētā transportlīdzekļa tirgus vērtība.

61. Iesniedzējtiesa piebilst, ka saskaņā ar Austrijas tiesībām puses, kuras piekrišana tika ietekmēta ar ievērojamu maldību, darījumu partneris var novērst šīs maldības tiesiskās sekas, pieļaujot darījumu tādā veidā, kādā to bija vēlējies noslēgt maldinātā puse. Līdz ar to pēdējai minētajai vairs nebūtu intereses celt prasību. Šī tiesa uzskata, ka pārslēgšanas loģika, ar kuru sākotnēji bija aprīkots 2. transportlīdzeklis, neatbilst Savienības tiesībām. *Volkswagen* norāda, ka aplūkotās programmatūras ierīkošana šajā transportlīdzeklī ir apmierinājusi IR prasības un atņem tam interesi celt prasību, tomēr IR to apstrīd.

62. Iesniedzējtiesa norāda, ka lēmuma pieņemšanai ir jānosaka, vai aplūkotā programmatūra ir tehnisks risinājums, kas atbilst Savienības tiesībām, it īpaši Regulās Nr. 715/2007 un Nr. 692/2008, paredzētajām prasībām. Tikai apstiprinošas atbildes gadījumā 2. transportlīdzekļa pārdošanas līgums nebūtu jāatceļ un IR prasība līdz ar to būtu jānoraida.

63. Šādos apstākļos *Landesgericht Eisenstadt* (Eizenšates apgabaltiesa, Austrija) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

“1) Vai [Regulas Nr. 715/2007] 5. panta 1. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka nav pieļaujams tāds transportlīdzekļa aprīkojums šīs regulas 1. panta 1. punkta izpratnē, atbilstoši kuram izplūdes gāzu recirkulācijas vārsts, tātad daļa, kas varētu radīt emisiju, ir konstruēts tā, ka izplūdes gāzu recirkulācijas ātrums, tātad izplūdes gāzu daudzums, kas tiek recirkulēts, tiek regulēts

tādējādi, ka šis vārsts zema piesārņojuma režīmu nodrošina tikai temperatūrā no 15 līdz 33 grādiem pēc Celsija un tikai augstumā, kas nepārsniedz 1000 metrus virs jūras līmeņa, un ārpus šā temperatūras diapazona ik pa 10 grādiem pēc Celsija un ik pa 250 metriem augstumā, kas pārsniedz 1000 metrus virs jūras līmeņa, lineāri samazina līdz nullei, tādējādi palielinot NO_x emisijas virs Regulā Nr. 715/2007 noteiktajām robežvērtībām?

- 2) Vai, vērtējot pirmo jautājumu, ir nozīme tam, vai pirmajā jautājumā minētais transportlīdzekļa aprīkojums ir vajadzīgs, lai aizsargātu dzinēju pret bojājumiem?
- 3) Vai, vērtējot otro jautājumu, ir nozīme arī tam, vai dzinēja daļa, kas ir jāaizsargā pret bojājumiem, ir izplūdes gāzu recirkulācijas vārsts?
- 4) Vai, vērtējot pirmo jautājumu, ir nozīme tam, vai pirmajā jautājumā minētais transportlīdzekļa aprīkojums ir uzstādīts jau transportlīdzekļa ražošanas laikā, vai arī tam, vai pirmajā jautājumā raksturotā izplūdes gāzu recirkulācijas vārsta regulēšana ir jāveic kā transportlīdzekļa labošana [Direktīvas 1999/44] 3. panta 2. punkta izpratnē?

64. Rakstveida apsvērumus iesniedza IR, *Volkswagen*, Vācijas valdība un Komisija. Šie paši lietas dalībnieki arī rakstveidā atbildēja uz Tiesas uzdotajiem jautājumiem.

C. Lieta C-145/20

65. 2013. gada 21. decembrī patērētājs DS no neatkarīga *Volkswagen* izplatītāja *Porsche Inter Auto GmbH & Co. KG* iegādājās *Volkswagen* transportlīdzekli, kas aprīkots ar “Euro 5” paaudzes EA 189 tipa dīzeļmotoru (turpmāk tekstā – “3. transportlīdzeklis”). Šis transportlīdzeklis, kuram ir *EGR* vārsts, ietilpst Regulas Nr. 715/2007 piemērošanas jomā.

66. Minētajā transportlīdzeklī ir programmatūra, kas darbina izplūdes gāzu recirkulācijas sistēmu atbilstoši pārslēgšanas loģikai. Attiecīgo transportlīdzekļa tipu ir apstiprinājis *KBA*. Šim birojam netika darīta zināma pārslēgšanas loģikas esamība. Ja tas būtu zinājis par šo loģiku, tas nebūtu veicis EK tipa apstiprinājumu. Turklāt DS būtu iegādājies transportlīdzekli, pat ja tas būtu zinājis par minētās sistēmas esamību.

67. 2015. gada 15. oktobrī *KBA*, piemērojot *EG-FGV* 25. panta 2. punktu, pieņēma lēmumu, ar kuru tas tostarp lika *Volkswagen* nodrošināt “Euro 5” paaudzes EA 189 tipa motoru atbilstību spēkā esošajam valsts un Savienības tiesiskajam regulējumam. Ar 2016. gada 20. decembra vēstuli *KBA* informēja *Volkswagen*, ka tas apstiprina, ka aplūkotā programmatūra ir piemērota, lai nodrošinātu attiecīgo transportlīdzekļu atbilstību prasībām. Tādu transportlīdzekļu kā 3. transportlīdzeklis EK tipa apstiprinājumu vēlāk *KBA* nav nedz atsaucis, nedz anulējis.

68. 2017. gada 15. februārī DS 3. transportlīdzekli ievietoja aplūkoto programmatūru, kas norādīta *KBA* 2016. gada 20. decembra vēstulē. Ar šo atjauninājumu pārslēgšanas loģika tika aizstāta ar termisko logu ieviešanu.

69. DS cēla prasību *Landesgericht Linz* (Lincas apgabaltiesa, Austrija), prasot atmaksāt 3. transportlīdzekļa pirkuma cenu kā atlīdzību par tā aizstāšanu, pakārtoti – samazināt šī transportlīdzekļa cenu un – vēl pakārtotāk – konstatēt *Porsche Inter Auto* un *Volkswagen* atbildību par kaitējumu, kas izriet no aizliegtās pārveidošanas ierīces esamības Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta izpratnē. Ar 2018. gada 12. decembra spriedumu *Landesgericht Linz* (Lincas apgabaltiesa) DS prasību noraidīja.

70. Tā kā pēdējais minētais iesniedza apelācijas sūdzību, *Oberlandesgericht Linz* (Apelācijas tiesa Lincā, Austrija) šo spriedumu apstiprināja ar 2019. gada 4. aprīļa spriedumu. Šī tiesa tostarp uzskatīja, ka, pat pieņemot, ka 3. transportlīdzeklim sākotnēji bija trūkumi, ar aplūkoto programmatūru tie tika novērsti. Turklāt sistēma, ar kādu izplūdes gāzu recirkulācija tika samazināta, āra temperatūrai nesasniedzot 15 grādus pēc Celsija vai paaugstinoties virs 33 grādiem pēc Celsija, esot likumīga, piemērojot Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punktu, jo tā esot nepieciešama, lai motoru aizsargātu pret bojājumiem.

71. DS iesniedza revīzijas sūdzību iesniedzējtiesā – *Oberster Gerichtshof* (Augstākā tiesa, Austrija). Šajā tiesā DS apgalvoja, ka 3. transportlīdzeklim esot trūkumi, jo pārslēgšanas loģika esot aizliegta pārveidošanas ierīce Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta izpratnē. Aplūkotā programmatūra šo trūkumu neesot novērsusi. Šīs programmatūras uzstādīšana nākotnē varot izraisīt vērtības zudumu, kā arī būtiskus zaudējumus.

72. *Porsche Inter Auto* un *Volkswagen* iesniedzējtiesā atzina, ka termālais logs ir uzskatāms par pārveidošanas ierīci Regulas Nr. 715/2007 3. panta 10. punkta izpratnē. Tās apgalvoja, ka šī ierīce ir likumīga, piemērojot šīs regulas 5. panta 2. punktu, un ka *KBA* piekrit šim vērtējumam.

73. Iesniedzējtiesa norāda, ka tai ir jālemj par to, vai 3. transportlīdzeklim tā nodošanas dienā bija trūkumi, vai trūkumi tika novērsti un vai DA ir nodarīts kaitējums, ko ir izraisījis attiecīgais transportlīdzekļu ražotājs.

74. Šī tiesa uzskata, ka pārslēgšanas loģika ir uzskatāma par aizliegtu pārveidošanas ierīci Regulas Nr. 715/2007 3. panta 10. punkta, skatītam kopā ar šīs regulas 5. panta 1. un 2. punktu, izpratnē. Katrā ziņā 3. transportlīdzeklim esot trūkumi ABGB 922. panta izpratnē, jo *KBA* netika atklāta šīs pārveidošanas ierīces esamība.

75. Tā kā tas bija apstiprinājis aplūkoto programmatūru, iesniedzējtiesa vispirms jautā, vai ar šo apstiprinājumu vien pietiek, lai uzlabotu pirkuma priekšmetu ABGB 932. panta 1. punkta izpratnē. Šī tiesa uzskata, ka ir jāpieņem, ka attiecībā uz tādu precī kā mehāniskais transportlīdzeklis, par kuru ir zināms, ka tam ir jāatbilst normatīvajām prasībām, samērā informēts, uzmanīgs un apdomīgs vidusmēra patērētājs sagaida, ka šīs prasības tiks ievērotas. Tas, ka transportlīdzekļiem ir jāveic EK tipa apstiprināšanas procedūra, ne vienmēr ir pretrunā šādai Direktīvas 1999/44 2. panta 2. punkta d) apakšpunkta interpretācijai. Šādas interpretācijas sekas būtu tādas, ka mehāniskā transportlīdzekļa pārdevējam būtu ne tikai jānodrošina EK tipa apstiprinājums, kas nepieciešams parastai izmantošanai ABGB 922. panta izpratnē, bet arī tas, ka šajā transportlīdzeklī nav nelikumīgu konstrukcijas elementu.

76. Turpinot – gadījumā, ja ar aplūkotās programmatūras uzstādīšanu radītais uzlabojums mēģinājums nebūtu izdevies, pat ja *KBA* nav nedz atsaucis, nedz anulējis EK tipa apstiprinājumu, būtu jāpārbauda, vai 3. transportlīdzeklis joprojām ir aprīkots ar aizliegtu pārveidošanas ierīci Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta izpratnē. Iesniedzējtiesa uzskata, ka vides aizsardzības mērķis liecina par labu šīs regulas 5. panta 2. punktā paredzēto atkāpju šaurai interpretācijai. Turklāt esot vispārzināms, ka daļā Savienības, tostarp Austrijā, vidējā temperatūra vairākus mēnešus gadā ir zemāka par 15 grādiem pēc Celsija. Āra temperatūra, ar kādu izplūdes gāzu recirkulācija tādām transportlīdzekļa tipam, kāds ir 3. transportlīdzeklis, ir pilnībā efektīva, tātad ievērojamā gada daļā vidēji vispār netiktu sasniegta. Šādos apstākļos nebūtu iespējams pārveidošanas ierīci, kas darbojas tik bieži, attaisnot ar kādu no minētās regulas 5. panta 2. punktā paredzētajām atkāpēm.

77. Visbeidzot iesniedzējtiesa norāda, ka, novērtējot, vai pastāv nenožīmīgs 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. Tomēr Direktīvas 1999/44 3. panta 6. punkts neesot tik vienožīmīgs, lai to uzskatītu par *acte clair* gadījumu.

78. Šajos apstākļos *Oberster Gerichtshof* (Augstākā tiesa) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

- “1) Vai [Direktīvas 1999/44] 2. panta 2. punkta d) apakšpunkts ir jāinterpretē tādējādi, ka mehāniskam transportlīdzeklim, kas ietilpst [Regulas Nr. 715/2007] piemērošanas jomā, ir šāda veida precēm vajadzīgā kvalitāte, ko patērētāji saprātīgi var sagaidīt, ja, lai gan transportlīdzeklis ir aprīkots ar neatļautu pārveidošanas ierīci [šīs regulas] 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 [...] 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 grādiem pēc Celsija, var tikt atļauta vai minētā izņēmuma noteikuma piemērošana jau sākotnēji ir izslēgta 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[...] 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 [...] Nr. 715/2007 3. panta 10) punktam, skatītam kopā ar [šīs pašas regulas] 5. panta 2. punktu, ir jāuzskata par nenožīmīgu minētās tiesību normas izpratnē, ja ieguvējs, zinot par šo ierīci un tās darbības veidu, tomēr ir iegādājies šo transportlīdzekli?”

79. Rakstveida apsvērumus iesniedza DS, *Porsche Inter Auto*, Vācijas valdība un Komisija. Šie paši lietas dalībnieki arī rakstveidā atbildēja uz Tiesas uzdotajiem jautājumiem¹⁵.

IV. Vērtējums

80. Iesniedzējtiesu uzdotie jautājumi attiecas, pirmkārt, uz Regulas Nr. 715/2007 interpretāciju saistībā ar tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz piesārņotāju emisijām¹⁶ un, otrkārt, uz Direktīvas 1999/44 interpretāciju, kuras mērķis ir nodrošināt vienādu patērētāju tiesību aizsardzības minimālo līmeni iekšējā tirgū.

¹⁵ Ar koronavīrusa pandēmiju saistīto veselības apdraudējumu dēļ šajās trijās lietās Tiesa nolēma taisīt spriedumu, nerīkojot tiesas sēdi.

¹⁶ Savienības tiesiskā regulējuma par mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprinājumu vispārējai ilustrācijai skat. ģenerālvokātes E. Šarpstones [E. Sharpston] secinājumus lietā *CLCV* u.c. (Pārveidošanas ierīce uz dīzeļdzinējiem) (C-693/18, EU:C:2020:323, 45.–54. punkts).

A. Par pirmo un trešo jautājumu lietā C-128/20, pirmo jautājumu lietā C-134/20, kā arī par otrā jautājuma pirmo daļu lietā C-145/20

81. Ar pirmo un trešo jautājumu lietā C-128/20, pirmo jautājumu lietā C-134/20, kā arī otrā jautājuma pirmo daļu lietā C-145/20, kas ir jāizskata kopā, iesniedzējtiesas būtībā jautā, vai Regulas Nr. 715/2007 3. panta 10. punkts, skatīts kopā ar šīs regulas 5. panta 1. punktu, ir interpretējams tādējādi, ka par “pārveidošanas ierīci” ir jāuzskata ierīce, ar kuru mehāniskā transportlīdzekļa reālos braukšanas apstākļos izplūdes gāzu recirkulācija tiek pilnībā nodrošināta tikai tad, ja āra temperatūra ir no 15 līdz 33 grādiem pēc Celsija un pārvietošanās augstums nepārsniedz 1000 metrus virs jūras līmeņa, savukārt ārpus šā loga ik pa 10 grādiem pēc Celsija un ik pa 250 metriem augstumā, kas pārsniedz 1000 metrus virs jūras līmeņa, izplūdes gāzu recirkulācijas līmenis lineāri tiek samazināts līdz nullei, tādējādi palielinot NO_x emisijas virs minētajā regulā noteiktajām robežvērtībām.

82. Šajā ziņā ir jānorāda, ka Regulas Nr. 715/2007 3. panta 10. punktā “pārveidošanas ierīce” ir definēta kā jebkurš konstrukcijas elements, kas nosaka temperatūru, transportlīdzekļa ātrumu, dzinēja apgriezienus, 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, kuri ir paredzami normālā transportlīdzekļa darbībā un izmantošanā.

83. Spriedumā X Tiesa pirmo reizi lēma par šīs tiesību normas interpretāciju. Lieta, kurā tika pasludināts šis spriedums, attiecās uz mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kas aprīkoti ar *EGR* vārstu un ar programmatūru, kura var atklāt tipa apstiprinājuma posmu saistībā ar piesārņojošo vielu emisijām *NEDC* ietvaros un to apstiprināšanas nolūkā¹⁷. Minētajā spriedumā Tiesa nosprieda, ka minētās tiesību normas izpratnē “konstrukcijas elements” ir programmatūra, kas ir ievietota dzinēja vadības blokā vai kas uz to iedarbojas, ja tā ietekmē emisiju kontroles sistēmas darbību un samazina tās efektivitāti¹⁸. Šajā pašā spriedumā Tiesa uzskatīja, ka jēdzienā “emisiju kontroles sistēma” šīs tiesību normas izpratnē ietilpst gan tehnoloģijas un tā saucamā “izplūdes gāzu pēcapstrādes” stratēģija, kura samazina emisijas pēc tam, proti, pēc to rašanās, gan arī tā, kura – tāpat kā *EGR* sistēma – samazina emisijas iepriekš, proti, to veidošanās laikā¹⁹. No sprieduma X izriet, ka par “pārveidošanas ierīci” Regulas Nr. 715/2007 3. panta 10. punkta izpratnē ir uzskatāma ierīce, kura atpazīst visus parametrus, kas saistīti ar šajā regulā paredzēto tipa apstiprinājuma procedūru norisi, lai šo procedūru laikā uzlabotu emisiju kontroles sistēmas darbību un tādējādi panāktu transportlīdzekļa tipa apstiprinājumu, arī tad, ja tādu uzlabojumu atsevišķos gadījumos iespējams novērot arī transportlīdzekļa normālas ekspluatācijas apstākļos²⁰. Tiesa piebilst, ka uz šādu ierīci nevar attiecināt šīs regulas 5. panta 2. punkta a) apakšpunktā paredzēto izņēmumu no tādu ierīču aizlieguma, kas ir saistīts ar motora aizsardzību pret bojājumiem vai nelaimes gadījumu un ar transportlīdzekļa drošu lietošanu²¹.

84. Šīs lietas ir turpinājums lietai, kurā tika taisīts spriedums X, jo EK tipa apstiprinājuma ietvaros tās attiecas uz “Euro 5” paaudzes transportlīdzekļiem, kuri ir aprīkoti ar *EGR* vārstu un aplūkoto programmatūru, kas iedarbojas uz piesārņotāju emisiju kontroles sistēmas darbību un mazina tās efektivitāti. Ar šo programmatūru tika izveidots termālais logs, saskaņā ar kuru, pēc iesniedzējtiesu domām, izplūdes gāzu recirkulācija pilnībā darbojas vienīgi tad, ja āra

¹⁷ Skat. spriedumu X, 27. un 31. punkts.

¹⁸ Spriedums X, 68. punkts.

¹⁹ Spriedums X, 90. punkts.

²⁰ Spriedums X, 102. punkts.

²¹ Skat. spriedumu X, 115. punkts.

temperatūra ir no 15 līdz 33 grādiem pēc Celsija un ja pārvietošanās augstums ir mazāks par 1000 metriem. Ārpus šī loga izplūdes gāzu recirkulācijas līmenis lineāri tiek samazināts līdz 0, kas šajā gadījumā izraisa Regulas Nr. 715/2007 I pielikuma 1. tabulā noteikto NO_x emisiju robežvērtību pārsniegšanu.

85. *Auto Krainer* un *Volkswagen* rakstveida apsvērumos attiecīgi lietās C-128/20 un C-134/20 norāda, ka atbilstoši aplūkotās programmatūras darbībai tiek paredzēta izplūdes gāzu recirkulācijas līmeņa samazināšanās, ja ieplūstošā gaisa temperatūra ir mazāka par 15 grādiem pēc Celsija, jo šī temperatūra ir tehnisks rādītājs, kas vidēji par 5 grādiem pēc Celsija pārsniedz vides temperatūru. Tādējādi visas izplūdes gāzes tiktu recirkulētas tad, ja vides temperatūra būtu lielāka vai vienāda ar 10 grādiem pēc Celsija, t.i., vidējās gada temperatūras Vācijā, proti, 10,4 grādi pēc Celsija, robežās.

86. Šajā ziņā atgādinu, ka LESD 267. pantā noteiktajā procedūrā, kuras pamatā ir funkciju sadale starp valsts tiesām un Tiesu, tikai valsts tiesas kompetencē ir konstatēt un novērtēt pamatlīetas faktus, kā arī interpretēt un piemērot valsts tiesības²². Līdz ar to šajā gadījumā Tiesai ir saistošs iesniedzējtiesu veiktais faktu konstatējums un vērtējums, kas turklāt savstarpēji ir saskanīgs, tādējādi *Auto Krainer* un *Volkswagen* to nevar apšaubīt šo lūgumu sniegt prejudiciālus nolēmumus ietvaros. Līdz ar to es atsauksos uz termālo logu, kādu to ir noteikušas iesniedzējtiesas²³.

87. Ņemot vērā Tiesas paustos apsvērumus spriedumā X, aplūkotā programmatūra ir jāuzskata par “pārveidošanas ierīci” Regulas Nr. 715/2007 3. panta 10. punkta izpratnē un izmantotā tehnoloģija, šajā gadījumā *EGR* vārsts, ietilpst “emisiju kontroles sistēmas” jēdzienā šīs tiesību normas izpratnē²⁴. Turklāt ar šo programmatūru tiek noteikta gaisa temperatūra, kā arī cits rādītājs, proti, pārvietošanās augstums, “lai aktivizētu, modulētu, aizkavētu vai pārtrauktu jebkuras emisiju kontroles sistēmas daļas darbību” minētās tiesību normas izpratnē.

88. Vispirms, lai noteiktu, vai, ņemot vērā Regulas Nr. 715/2007 3. panta 10. punktā izmantoto definīciju, aplūkotā programmatūra ir jāuzskata par “pārveidošanas ierīci”, jāpārbauda, vai piesārņotāju emisijas kontroles sistēmas efektivitātes samazināšanās notiek “apstākļos, kas ir paredzami normālā transportlīdzekļa darbībā un izmantošanā”.

89. Jautājumos iesniedzējtiesas atsauca nevis uz Regulas Nr. 715/2007 3. panta 10. punktu, bet gan uz šīs regulas 5. panta 1. punktu, saskaņā ar kuru ražotājs transportlīdzekļus aprīko tā, ka sastāvdaļas, kas var ietekmēt emisijas, tiek projektētas, izgatavotas un montētas tā, lai transportlīdzekļi “normālos lietošanas apstākļos” varētu atbilst šai regulai un tās īstenošanas pasākumiem. Šajā ziņā, manuprāt, ir skaidrs, ka šie abi noteikumi papildina viens otru un izsaka vienu un to pašu ideju, proti, ka, lai pārbaudītu, vai ir izpildītas kopējās tehniskās prasības mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprinājumam, ir jāatsaucas uz aplūkotās programmatūras darbību attiecīgo transportlīdzekļu “normālas izmantošanas” laikā²⁵.

²² Spriedums, 2021. gada 29. aprīlis, *Bank BPH* (C-19/20, EU:C:2021:341, 37. punkts un tajā minētā judikatūra).

²³ Skat. šo secinājumu 47. punktu.

²⁴ Skat. šo secinājumu 83. punktu.

²⁵ Tāpat Regulas Nr. 715/2007 4. panta 2. punkta otrajā daļā ir noteikts, ka “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”. (Mans izcēlums.)

90. Šajās Regulas Nr. 715/2007 normās šis jēdziens “normāla izmantošana” nav definēts. Šādā gadījumā gan no Savienības tiesību vienveidīgas piemērošanas, gan no vienlīdzības principa prasībām izriet, ka Savienības tiesību normas formulējums, kurā nav nevienas tiešas norādes uz dalībvalstu tiesībām, lai noteiktu tās saturu un piemērošanas jomu, visā Savienībā parasti ir interpretējams autonomi un vienveidīgi, ņemot vērā ne vien šīs tiesību normas formulējumu, bet arī tās kontekstu un attiecīgā tiesiskā regulējuma mērķi²⁶.

91. Šajā ziņā rakstveida apsvērumos attiecīgi lietās C-128/20 un C-134/20 *Auto Krainer un Volkswagen* apgalvo, ka piesārņotāju robežvērtību ievērošana ir jānosaka vienīgi *NEDC*²⁷ ietvaros, kas bija spēkā pamatlīetas faktu rašanās laikā²⁸.

92. Es šim viedoklim nepiekrītu. Manuprāt, no Regulas Nr. 715/2007 3. panta 10. punkta formulējuma, no šīs tiesību normas konteksta un šīs regulas mērķa skaidri izriet, ka “normāla izmantošana” ir nevis *NEDC* paredzētajos nosacījumos, bet gan reālos braukšanas apstākļos²⁹.

93. Pirmkārt, Regulas Nr. 715/2007 3. panta 10. punktā, skatītā kopā ar šīs regulas 5. panta 1. punktu, nav atsauces vienīgi uz piesārņotāju emisijām, kas izmērītas tipa apstiprinājuma procedūras gaitā. Tāpat spriedumā X ir norādīts, ka “transportlīdzekļu normālās ekspluatācijas apstākļi izņēmuma kārtā [...] var atbilst braukšanas apstākļiem, kādi tiek piemēroti tipa apstiprinājuma procedūrās” un ka “transportlīdzekļu normālās ekspluatācijas apstākļos mērķis samazināt [NO_x] emisijas parasti netiek sasniegts”³⁰. Tādējādi šajā spriedumā ir skaidri nošķirti tipa apstiprinājuma procedūrās piemērotie nosacījumi un “normālie izmantošanas nosacījumi” un tie tika ņemti vērā kā atsauce, lai novērtētu piesārņotāju emisijas.

94. Otrkārt, protams, saskaņā ar Regulas Nr. 715/2007 17. apsvērumu “ir vajadzīga standarta degvielas patēriņa un transportlīdzekļa oglekļa dioksīdu emisiju noteikšanas metode, lai nodrošinātu, ka starp dalībvalstīm neizveidojas tehniskie šķēršļi tirdzniecībā”. Tomēr tipa apstiprinājuma procedūrās piemērotie nosacījumi attiecībā uz *NEDC* nevar būt līdzvērtīgi reālajiem braukšanas apstākļiem³¹. Šajā ziņā Regulas 2016/427 2. apsvērumā ir noteikts, ka “faktiskais emisiju daudzums, kas rodas, braucot pa ceļiem ar *Euro 5/6* transportlīdzekļiem, ievērojami pārsniedz emisiju daudzumu, kas izmērīts [*NEDC*], jo īpaši attiecībā uz dīzeļdzinēja transportlīdzekļu NO_x emisijām”. Šīs situācijas rezultātā ar Regulu 2016/427 tika grozīta Regula Nr. 692/2008, lai ieviestu jēdzienu “emisijas reālos braukšanas apstākļos (*RDE*)”³², kas definētas kā “transportlīdzekļa emisijas normālos izmantošanas apstākļos”³³.

²⁶ Skat. spriedumu, 2021. gada 29. aprīlis, X (Eiropas apcietināšanas orderis – *Ne bis in idem*) (C-665/20 PPU, EU:C:2021:339, 69. punkts un tajā minētā judikatūra).

²⁷ *NEDC* tiek veikts laboratorijā, un to veido četru pilsētas ciklu atkārtošana, kam seko ārpilsētas cikls. Man jānorāda, ka saskaņā ar Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijas (ANO-EEK) Noteikumu Nr. 83 – Vienoti noteikumi par transportlīdzekļu apstiprināšanu attiecībā uz piesārņotāju emisiju atkarībā no motoram nepieciešamās degvielas veida (OV 2006, L 375, 242. lpp.) 4. pielikuma “I tipa tests” 6.1.1. punkta noteikumiem “testa laikā temperatūrai testa telpā jābūt starp [...] (20 un 30 [grādiem pēc Celsija])”.

²⁸ Kā norādīts Regulas 2017/1151 1.–3. apsvērumā, *NEDC* tika aizstāts ar *WLTP* testēšanas ciklu (vieglajiem transportlīdzekļiem paredzētā pasaules mēroga saskaņotā testa procedūra).

²⁹ Šajā ziņā Vācijas valdība rakstveida apsvērumos uzsver, ka saskaņā ar iestāžu, kas atbild par tipa apstiprinājumu Eiropā, pašreiz vienprātīgo nostāju ar “normālu transportlīdzekļa darbību un izmantošanu” ir jāsaprot reālie apstākļi, kādi tie parasti ir Eiropā.

³⁰ Skat. spriedumu X, 101. punktu.

³¹ Par atšķirībām starp NO_x emisijām, kas izmērītas tipa apstiprināšanas procesā, un tām, kas ir reģistrētas uz ceļiem, skat. Eiropas Revīzijas palātas informatīvo dokumentu “ES reakcija uz dīzeļdzinēju emisiju skandālu jeb “dīzeļgeitu””, 2019. gada februāris, 15. lpp.

³² Skat. Regulas 2016/427 4. apsvērumu. *RDE* testa procedūra ir priekšmets apvienotajās lietās Vācija un Ungārija/Komisija un Komisija/*Ville de Paris* u.c. (no C-177/19 P līdz C-179/19 P). Ģenerālvokāts M. Bobeks [*M. Bobek*] sniedza secinājumus šajās lietās 2021. gada 10. jūnijā (EU:C:2021:476).

³³ Skat. Regulas 2016/427 1. panta 1. punktu.

95. Treškārt, interpretāciju, saskaņā ar kuru ir jāatsaucas uz reālajiem braukšanas apstākļiem, nevis uz *NEDC* paredzētajiem apstākļiem, apstiprina Regulas Nr. 715/2007 mērķis nodrošināt augstu vides aizsardzības līmeni³⁴. Tādējādi ir jānodrošina efektīva NO_x emisiju ierobežošana.

96. Šajā gadījumā, kā tas ir norādīts šo secinājumu 84. punktā, aplūkotā programmatūra ir paredzēta, lai izplūdes gāzu recirkulācija pilnībā darbotos vienīgi tad, ja āra temperatūra ir starp 15 un 33 grādiem pēc Celsija un ja pārvietošanās augstums ir mazāks par 1000 metriem. Tā kā NO_x emisijas ir jāmēra reālos braukšanas apstākļos, vai var uzskatīt, ka šis termālais logs raksturo šādus braukšanas apstākļus Eiropā?

97. Es tā neuzskatu. Protams, pastāv lielas klimata atšķirības starp Eiropas ziemeļiem un dienvidiem. Tomēr minimālā 15 grādu pēc Celsija temperatūra neatbilst vidējiem klimatiskajiem apstākļiem, kādi var būt Eiropā. Tāpat Savienības reljefs nebūt nav vienveidīgs.

98. Šajā ziņā iesniedzējtiesa lietā C-128/20 uzsver, ka Austrijā un Vācijā (šīs dalībvalstis ģeogrāfiski atrodas Savienības centrā) vides temperatūra visa gada laikā visbiežāk ir zemāka par 15 grādiem pēc Celsija un ka, ņemot vērā šo valstu reljefu, mehāniskie transportlīdzekļi ļoti bieži pārvietojas augstumā, kas pārsniedz 1000 metrus³⁵. Šī tiesa savā trešajā jautājumā no tā secina, ka izplūdes gāzu apstrāde, kas izriet no termālā loga, Eiropā, it īpaši Austrijā, gada lielākajā daļā nedarbojas pilnībā. To pašu ir konstatējusi iesniedzējtiesa lietā C-134/20.

99. Savukārt iesniedzējtiesa lietā C-145/20 norāda, ka Vīnē (Austrija) 2018. gadā sešus no divpadsmit mēnešiem vidējā temperatūra bija zemāka par 15 grādiem pēc Celsija. Turklāt Vīnes pilsētas oficiālajā statistikā, uz kuru atsaucas šī tiesa, ir norādīts, ka vidējā temperatūra šajā pilsētā 2017. gadā bija 11,6 grādi, kā arī 12,4 grādi pēc Celsija 2018. un 2019. gadā³⁶.

100. Tāpat man jānorāda, ka saskaņā ar oficiālajiem datiem vidējā gada temperatūra Vācijā 2017. gadā bija 9,6 grādi pēc Celsija, 2018. gadā – 10,4 grādi pēc Celsija un 2019. gadā – 10,2 grādi pēc Celsija³⁷. Attiecībā uz citām valstīm, kas atrodas Savienības centrālajā daļā, vidējā gada temperatūra Francijā 2017. gadā bija 13,4 grādi pēc Celsija, 2018. gadā – 13,9 grādi un 2019. gadā – 13,7 grādi³⁸. Attiecībā uz vidējo gada temperatūru Polijā 2017. gadā tā bija 9 grādi pēc Celsija, 2018. gadā – 9,8 grādi pēc Celsija un 2019. gadā – 10,2 grādi pēc Celsija³⁹. Šīs dažādās temperatūras ir būtiski zemākas par 15 grādiem pēc Celsija, kas tika izmantota kā zemākā vērtība termālajā logā.

³⁴ Skat. spriedumu X, 86. punktu.

³⁵ Šajā ziņā es norādu, ka Austrijas vidējais augstums ir aptuveni 900 metru.

³⁶ <https://www.wien.gv.at/statistik/lebensraum/tabellen/temperatur-zr.html>.

³⁷ *Deutscher Wetterdienst* ir Vācijas meteoroloģiskais dienests. Skat. attiecīgi https://www.dwd.de/DE/presse/pressemitteilungen/DE/2017/20171229_deutschlandwetter_jahr2017_news.html#:~:text=Mit%209%2C6%20Grad%20Celsius,Abweichung%20%2B0%2C7%20Grad;https://www.dwd.de/DE/presse/pressemitteilungen/DE/2018/20181228_deutschlandwetter_jahr2018_news.html#:~:text=Die%20Temperatur%20lag%20im%20Jahr,den%20w%C3%A4rmsten%20Regionen%20in%20Deutschland;https://www.dwd.de/DE/presse/pressemitteilungen/DE/2019/20191230_deutschlandwetter_jahr2019.pdf?__blob=publicationFile&v=3.

³⁸ *Météo-France* ir Francijas oficiālais meteoroloģijas un klimata dienests. Skat. attiecīgi <http://www.meteofrance.fr/climat-passe-et-futur/bilans-climatiques/bilan-2017/bilan-climatique-de-l-annee-2017;>
<http://www.meteofrance.fr/climat-passe-et-futur/bilans-climatiques/bilan-2018/bilan-climatique-de-l-annee-2018;>
<http://www.meteofrance.fr/climat-passe-et-futur/bilans-climatiques/bilan-2019/bilan-climatique-de-l-annee-2019>.

³⁹ *IMGW* ir Polijas Meteoroloģijas un ūdens apsaimniekošanas institūts. Skat. <https://www.imgw.pl/sites/default/files/2021-04/imgw-pib-klimat-polski-2020-opracowanie-final-pojedyncze-min.pdf> (12. lpp.).

101. Jāpiebilst, ka Regulas 2017/1151, kurā ir noteikti Regulas Nr. 715/2007 piemērošanas noteikumi, IIIA pielikuma “Emisijas reālos braukšanas apstākļos (*RDE*)” 4.1. punktā ir noteikts, ka “*RDE* rādītājus pierāda, testējot transportlīdzekļus uz ceļa parastā braukšanas režīmā, parastos apstākļos un ar parastu kravu” un ka “*RDE* tests ir reprezentatīvs attiecībā uz transportlīdzekļiem to reālajos braukšanas maršrutos ar to parastu kravu”. Šī pielikuma 5.2. punktā ir noteikti apkārtējās vides apstākļi emisiju pārbaudei reālos braukšanas apstākļos šī testa ietvaros.

102. Lai gan Regula 2017/1151 ir vēlāka un *ratione temporis* nav piemērojama pamatlietās, tā ir uzskatāma par atsauci šajās lietās, jo tās mērķis ir pēc iespējas reālāk novērtēt reālos braukšanas apstākļus. Tomēr atsaucēi izmantotais temperatūras diapazons, šķiet, ir daudz plašāks par termiskajā logā noteikto diapazonu. It īpaši minimālā temperatūra, kas ir ņemta vērā attiecībā uz “mērenas temperatūras apstākļiem” šīs regulas IIIA pielikuma 5.2.4. punktā, ir 0 grādi pēc Celsija, kas ir tālu no termiskā loga 15 grādiem pēc Celsija. Turklāt šī pielikuma 5.2.3. punktā minētie “izvērstie augstuma apstākļi” atbilst augstumam, kas pārsniedz 700 metrus virs jūras līmeņa, un ir mazāks vai vienāds ar 1300 metriem virs jūras līmeņa⁴⁰.

103. Ņemot vērā iepriekš minēto, es uzskatu, ka termiskajā logā izmantotās temperatūras un augstuma vērtības neatspoguļo “normālu izmantošanu” Regulas Nr. 715/2007 5. panta 1. punkta izpratnē attiecībā uz mehāniskajiem transportlīdzekļiem Savienībā. Citiem vārdiem sakot, aplūkotā programmatūra samazina emisiju kontroles sistēmas efektivitāti “apstākļos, kas ir paredzami normālā transportlīdzekļa darbībā un izmantošanā”, kā rezultātā tā ir uzskatāma par “pārveidošanas ierīci” šīs regulas 3. panta 10. punkta izpratnē⁴¹.

104. Šādos apstākļos es ierosinu uz pirmo un trešo jautājumu lietā C-128/20, pirmo jautājumu lietā C-134/20, kā arī otrā jautājuma pirmo daļu lietā C-145/20 atbildēt tādējādi, ka Regulas Nr. 715/2007 3. panta 10. punkts, skatīts kopā ar šīs regulas 5. panta 1. punktu, ir interpretējams tādējādi, ka par “pārveidošanas ierīci” ir jāuzskata ierīce, ar kuru mehāniskā transportlīdzekļa reālos braukšanas apstākļos izplūdes gāzu recirkulācija tiek pilnībā nodrošināta vienīgi tad, ja āra temperatūra ir no 15 līdz 33 grādiem pēc Celsija un pārvietošanās augstums nepārsniedz 1000 metrus virs jūras līmeņa, savukārt ārpus šā loga ik pa 10 grādiem pēc Celsija un ik pa 250 metriem augstumā, kas pārsniedz 1000 metrus virs jūras līmeņa, izplūdes gāzu recirkulācijas līmenis lineāri tiek samazināts līdz nullei, tādējādi palielinot NO_x emisijas virs minētajā regulā noteiktajām robežvērtībām.

B. Par otro jautājumu lietā C-128/20, otro un trešo jautājumu lietā C-134/20, kā arī par otrā jautājuma otro daļu lietā C-145/20

105. Ar otro jautājumu lietā C-128/20, otro un trešo jautājumu lietā C-134/20, kā arī otrā jautājuma otro daļu lietā C-145/20, kas ir jāizskata kopā, iesniedzējtiesas būtībā jautā, vai Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta a) apakšpunkts ir jāinterpretē tādējādi, ka pārveidošanas ierīcei, ar kuru izplūdes gāzu recirkulācija tiek pilnībā nodrošināta vienīgi tad, ja āra temperatūra ir no 15 līdz 33 grādiem pēc Celsija un pārvietošanās augstums nepārsniedz 1000 metrus virs jūras

⁴⁰ Saskaņā ar Regulas 2017/1151 IIIA pielikuma 9.5. punkta noteikumiem, “ja konkrētā laika intervālā apkārtējās vides apstākļi ir paplašināti saskaņā ar 5.2. punktu, šajā laika intervālā reģistrētās emisijas, kas aprēķinātas atbilstoši 4. papildinājumam, daļa ar 1,6, pirms tiek izvērtēta to atbilstība šā pielikuma prasībām”.

⁴¹ Savos rakstveida apsvērumos Vācijas valdība uzsver, ka pārveidošanas ierīce, kas izstrādāta tādā veidā, ka izplūdes gāzu recirkulācijas līmenis darbojas pilnā apmērā vienīgi tādā termiskajā logā, kas svārstās no 15 līdz 33 grādiem pēc Celsija, pašreizējā tehniskajā attīstības stadijā ir aizliegta, ņemot vērā, ka šis logs ievērojami pārsniedz gada vidējo temperatūru Vācijā un ka ir tehniski iespējams veikt izmaiņas minētajā logā, ļaujot aptvert plašāku temperatūras diapazonu. Šī valdība piebilst, ka attiecībā uz iepriekšējiem gadiem katrā gadījumā bija nepieciešams tipa apstiprinājiestādes lēmums, kas attiecas uz noteiktu transportlīdzekļa veidu un kurā bija jāņem vērā attiecīgās piedziņas īpatnības.

līmeņa, ir piemērojams šajā tiesību normā paredzētais izņēmums no šādu ierīču aizlieguma, kas ir saistīts ar motora aizsardzību pret bojājumiem vai negadījumiem un ar transportlīdzekļa drošu lietošanu, ja šīs ierīces mērķis galvenokārt ir saudzēt tādas detaļas kā *EKG* vārsts, *EGR* dzesētājs un dīzeļdegvielas daļiņu filtrs?

106. 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 izņēmumi⁴², tostarp šīs tiesību normas a) apakšpunktā ietvertie izņēmumi, proti, ja “šādas ierīces nepieciešamību attaisno motora aizsardzība pret bojājumiem vai negadījumiem un droša transportlīdzekļa darbība”⁴³.

107. Ņemot vērā šo formulējumu un atbildot uz otro iesniedzējtiesas uzdoto jautājumu lietā C-134/20, es uzskatu, ka tas, vai pamatlietā aplūkotā pārveidošanas ierīce ir nepieciešama, lai aizsargātu motoru pret bojājumiem, un drošai transportlīdzekļa darbībai, ietekmē šīs ierīces likumības vērtējumu. Proti, manuprāt, pat tāda ierīce, kas samazina piesārņotāju emisiju kontroles sistēmu efektivitāti, varētu tikt atļauta, pamatojoties uz Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta a) apakšpunktu, ja būtu izpildīti šajā tiesību normā paredzētie nosacījumi.

108. Spriedumā X Tiesa arī pirmo reizi interpretēja minēto tiesību normu. Šajā ziņā tā norādīja, ka jēdzieni “bojājumi” un “negadījums” nav definēti ne Regulas Nr. 715/2007 5. pantā, ne citos šīs regulas pantos un ka atbilstoši pastāvīgajai Tiesas judikatūrai definīcijas neesamības gadījumā šo jēdzienu nozīme un piemērojamība ir jānosaka atbilstoši to parastajai nozīmei ikdienas valodā, vienlaikus ņemot vērā kontekstu, kādā tie tiek lietoti, un ar tiesisko regulējumu, kura daļu tie veido, sasniedzamos mērķus⁴⁴. Tiesa uzskatīja, ka tā parastajā nozīmē ikdienas valodā jēdziens “negadījums” apzīmē neparedzētu un pēkšņu notikumu, kurš rada bojājumus vai briesmas, piemēram, ievainojumus vai nāvi⁴⁵, un ka jēdziens “bojājumi” savukārt apzīmē kaitējumu, kas parastā gadījumā izriet no vardarbīga vai pēkšņa cēloņa⁴⁶. Līdz ar to pārveidošanas ierīce, ar kuru tiek samazināta emisiju kontroles sistēmas efektivitāte, ir attaisnojama, ja atbilstoši minētajam 5. panta 2. punkta a) apakšpunktam tā ļauj aizsargāt motoru pret kaitējumu, kas rodas pēkšņi un izņēmuma kārtā⁴⁷. Tomēr dzinēja aizsērēšanu un nodilumu nevar uzskatīt par “negadījumu” vai “bojājumu” šīs tiesību normas izpratnē, jo šie notikumi principā ir paredzami un raksturīgi transportlīdzekļa normālai darbībai⁴⁸. Pārveidošanas ierīces izmantošanu var attaisnot vienīgi ar tūlītējiem bojājumu riskiem, kas rada konkrētu apdraudējumu transportlīdzekļa vadīšanas laikā⁴⁹. Tiesa no tā secināja, ka Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta a) apakšpunkts ir jāinterpretē tādējādi, ka uz pārveidošanas ierīci, ar kuru tipa apstiprinājuma procedūrās sistemātiski tiek uzlabota transportlīdzekļu emisiju kontroles sistēmas darbība, lai ievērotu šajā regulā noteiktās

⁴² Divi pārējie izņēmumi, kas paredzēti attiecīgi Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta b) un c) apakšpunktā, nav piemērojami pamatlietās.

⁴³ Ņemot vērā, ka lietots saiklis “un”, es šo tiesību normu saprotu tādējādi, ka paredzētie nosacījumi ir kumulatīvi. Tādējādi “drošas transportlīdzekļa darbības” kritērijs nav neatkarīgs no “bojājumu” vai “negadījumu” esamības un kādam no tiem katrā ziņā ir jābūt notikušiem.

⁴⁴ Spriedums X, 106. un 107. punkts.

⁴⁵ Spriedums X, 108. punkts. 2019. gada 19. decembra spriedumā *Niki Luftfahrt* (C-532/18, EU:C:2019:1127, 35. punkts) Tiesa šajā pašā nozīmē uzskatīja, ka jēdziens “negadījums” atbilstoši tā parastajai nozīmei ir “nejaušs notikums, kas rada neparedzētu kaitējumu”. Skat. arī spriedumu, 2021. gada 12. maijs, *Altenrhein Luftfahrt* (C-70/20, EU:C:2021:379, 33. punkts).

⁴⁶ Spriedums X, 108. punkts.

⁴⁷ Spriedums X, 109. punkts.

⁴⁸ Spriedums X, 110. punkts.

⁴⁹ Spriedums X, 114. punkts.

emisiju robežvērtības un lai tādējādi iegūtu šo transportlīdzekļu tipa apstiprinājumu, nevar attiecināt šajā tiesību normā paredzēto izņēmumu no šādu ierīču aizlieguma, arī tad, ja šī ierīce palīdz novērst dzinēja nodilumu vai aizsērēšanu⁵⁰.

109. Rakstveida apsvērumos *Auto Krainer, Volkswagen, Porsche Inter Auto* un Vācijas valdība norāda, ka nepiekrīt šai Tiesas interpretācijai, izvirzot divu veidu argumentus⁵¹.

110. Pirmkārt, no juridiskā viedokļa šīs personas, kas iestājušās lietā, būtībā norāda, ka skaidrāk ir jānošķir jēdzieni “negadījums” un “bojājumi” Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta a) apakšpunkta izpratnē. Jēdziens “negadījums” faktiski jāsaprot kā “neparedzēts un pēkšņs notikums”, turpretī “bojājums” ne vienmēr tiek radīts neparedzētā un pēkšņā veidā, jo tas varētu rasties pēc kumulatīvām sekām, kas transportlīdzekļa parastajā kalpošanas laikā un parastos lietošanas apstākļos varētu radīt kaitējumu motoram, un tos nevar novērst ar periodiski īstenotiem uzturēšanas darbiem un uzturēšanu labā kārtībā.

111. Otrkārt, raugoties no tehniskā viedokļa, drošības trūkums varētu rasties no *EGR* vārsta, kura mērķis ir kontrolēt un samazināt NO_x emisijas, kas rodas, nepilnīgi sadedzinot degvielu⁵². Pārāk augstas vai pārāk zemas ārējās temperatūras gadījumā, t.i., ja sastāvdaļas tiek iegūtas ārpus to darbības nosacījumiem, izplūdes gāzu recirkulācijas laikā varētu veidoties pārmērīgas nogulsnes vai kondensāts, kas atzīts par “pulējumu” un “aizsērēšanu” un kas varētu izraisīt *EGR* vārsta atrašanās stāvokļa trūkumus, piemēram, to, ka tas aizveras vai arī ilgu laiku paliek kādā konkrētā atvērtā pozīcijā⁵³. Šāda situācija varētu radīt bojājumus motoram vai atsevišķām tā sastāvdaļām, un nav iespējams noteikt, kad un kādā veidā *EGR* vārsta defekts radies, vai arī to, kāds būs defekta apmērs, jo tas būtu atkarīgs no braukšanas veida, vides apstākļiem, turklāt regulāra un pienācīga apkope ne vienmēr varētu novērst pakāpeniski radušos bojājumus. No tā izrietētu, ka attiecīgā transportlīdzekļa darbības drošība tiktu būtiski un ievērojami ietekmēta, piemēram, gadījumā, ja, veicot cita transportlīdzekļa apdzīšanas manevru, pēkšņi un strauji tiktu zaudēta jauda. Varētu rasties arī daļiņu filtra aizdegšanās, pārmērīgam izplūdes gāzu daudzumam nonākot degkamerā, un tas varētu izraisīt motora vai pat transportlīdzekļa aizdegšanos.

112. Tā kā šie argumenti attiecas uz mehāniskā transportlīdzekļa drošību, man šķiet svarīgi tos uzmanīgi pārbaudīt un pārlicināties, cik lielā mērā tie varētu attaisnot pārveidošanas ierīci aplūkotās programmatūras veidā.

113. Šajā ziņā, pirmkārt, man jānorāda, ka, lai definētu jēdzienu “bojājumi” Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta a) apakšpunkta izpratnē, Tiesa atsaucās uz ģenerālvokātes E. Šarpstones secinājumiem lietā, kurā tika pasludināts spriedums X⁵⁴. Ģenerālvokāte uzskata, ka šis jēdziens apzīmē zaudējumu, kas parasti ir radies vardarbīga vai pēkšņa cēloņa rezultātā, atbilstoši definīcijai, kas sniegta vārdnīcā *Le Petit Robert*, un šīs regulas angļu valodas versijā izmantotais jēdziens *damage* nav pretrunā šim skaidrojumam⁵⁵.

⁵⁰ Spriedums X, 115. punkts.

⁵¹ Spriedums lietā X tika pasludināts pēc rakstveida procesa pabeigšanas šajās lietās. Tomēr personas, kas iestājušās lietā, varēja komentēt ģenerālvokātes E. Šarpstones secinājumus lietā X. Jautājumos, kurus rakstveida atbildes sniegšanai tām uzdeva Tiesa, tās tostarp tika izvaicātas par sekām, kas no sprieduma lietā X izriet šajās lietās.

⁵² Kā norāda iesniedzējtiesa lietā C-134/20, ar *EGR* vārstu izplūdes gāzes tiek novadītas no dzinēja izejas līdz iekļūdes kolektoram, lai daļu no tām aizvietotu ar svaigu gaisu, tādējādi samazinot temperatūru un palēninot degšanas procesu, panākot NO_x emisiju ierobežošanu. Turklāt *EGR* dzesētāja uzdevums ir dzesēt sadegušās gāzes (attiecībā uz *EGR* vārsta darbību skat. arī sprieduma X 33. punktu).

⁵³ Vācijas valdība norāda, ka attiecībā uz visjaunākajiem “Euro 6” paaudzes dīzeļmotoriem termiskajiem logiem ir neliela ietekme, jo tiek izmantoti iekļūdes gaisa radiatorī, tomēr *RGE* sistēma joprojām ir nepieciešama ekstrēmu āra temperatūru gadījumā, piemēram, tiklīdz ir –10 grādi pēc Celsija.

⁵⁴ Secinājumi lietā *CLCV* u.c. (Pārveidošanas ierīce uz dīzeļdzinējiem) (C-693/18, EU:C:2020:323).

⁵⁵ Šo secinājumu 135. punkts.

114. No savas puses varu piebilst, ka *Académie française* vārdnīcā “bojājumi” ir definēti šādi: “*Dommage, détérioration, dévastation, qui résulte d’un accident ou d’une volonté de destruction* [zaudējums, bojājumi, iznīcināšana, kas radusies negadījuma vai vēlmes iznīcināt dēļ]”⁵⁶. Tādējādi ar šo definīciju tiek izveidota saikne starp “bojājumiem” un “negadījumu”, ņemot vērā, ka vēlme iznīcināt pamatlietās netiek aplūkota. Savukārt *Collins English Dictionary* ir sniegta šāda definīcija: “*Damage is physical harm that is caused to an object*”⁵⁷. Attiecībā uz vārda “bojājumi” definīciju vācu valodā (*Beschädigung*) tā var tikt saprasta kā jebkāda ietekme uz priekšmetu, kas maina tā materiālo sastāvu vai groza, kaut vai nedaudz, paredzēto izmantošanu, un nav nepieciešams, lai tā būtība tiktu bojāta⁵⁸.

115. Protams, nevienā no šīm definīcijām jēdziens “bojājumi” neattiecas uz pēkšņu notikumu. Tomēr, tā kā tie neatspēko Tiesas sniegto šī jēdziena interpretāciju spriedumā X, es neredzu iemeslu atgriezties pie šīs nesen norādītās interpretācijas. Līdz ar to es “bojājumus” Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta a) apakšpunkta izpratnē kvalificētu kā zaudējumu, kas parasti izriet no vardarbīga vai pēkšņa cēloņa. Ņemot vērā šo kvalifikāciju, ir jāpārbauda, vai pamatlietā aplūkotās pārveidošanas ierīces nepieciešamība ir pamatota saistībā ar *motora aizsardzību* pret bojājumiem.

116. Iesniedzējtiesa lietā C-134/20 norāda, ka *EGR* vārsts ir motora neatņemama sastāvdaļa. Tomēr, pēc Komisijas domām, motors un “izplūdes gāzu pēcapstrādes sistēma” ir atsevišķas transportlīdzekļa daļas. Līdz ar to *EGR* vārsta darbība ar trūkumiem neietekmējot motora aizsardzību.

117. Šajā ziņā es uzsveru, ka Tiesai ir jāinterpretē Savienības tiesību normas, kuras ir piemērojamas pamatlietās. Lai gan, atbildot uz Tiesas rakstveida jautājumiem, *Auto Krainer, Volkswagen* un *Porsche Inter Auto* šo secinājumu apstrīd, no atbilstošā Savienības tiesiskā regulējuma, kā tas ir formulēts, izriet, ka *EGR* sistēma nav daļa no motora. Tādējādi Regulas Nr. 692/2008 2. panta 18. punktā ir noteikts, ka ““emisiju kontroles sistēma” *OBD* [iebūvētas diagnostikas sistēmas] sistēmas kontekstā ir elektroniska *motora* vadības kontrolierīce un *jebkurš ar emisijām saistīts komponents* izplūdes gāzu vai iztvaikošanas sistēmā, kas nodrošina ieplūdi vai saņem izplūdi no šīs kontrolierīces”⁵⁹.

118. Tāpat Regulas Nr. 692/2008 I pielikumā “Administratīvie noteikumi EK tipa apstiprinājumam” ir ietverts 3.3.1. punkts, kurā ir noteikts, ka “tipa apstiprinājums jāattiecina uz dažādiem transportlīdzekļu tipiem, ja šādu transportlīdzekļu, *motoru vai piesārņojuma kontroles sistēmu* parametri, kas norādīti turpmāk, ir identiski vai ir noteiktās pielāides robežās”⁶⁰. Šajā pielikumā “Motors” (3.3.1.2. punkts) ir skaidri nošķirts no “Piesārņojuma kontroles sistēmas parametriem” (3.3.1.3. punkts). Šajā pēdējā minētajā punktā ir c) apakšpunkts, kurā ir minēta “*EGR* (izplūdes gāzu recirkulācija)”⁶¹.

⁵⁶ <https://www.dictionnaire-academie.fr/article/A9D0864>.

⁵⁷ “Bojājums ir priekšmetam nodarīts fizisks kaitējums” (brīvs tulkojums). Skat. <https://www.collinsdictionary.com/dictionary/english/damage>.

⁵⁸ “*Eine Beschädigung ist jede Einwirkung auf eine Sache, die ihre stoffliche Zusammensetzung verändert oder ihre bestimmungsgemäße Brauchbarkeit nicht nur geringfügig beeinträchtigt. Eine Substanzverletzung ist nicht erforderlich*” (brīvs tulkojums). Skat.: <https://www.rechtswoerterbuch.de/recht/b/beschaedigung/>.

⁵⁹ Mans izcēlums. Šī pati definīcija ir pārņemta Regulas 2017/1151 2. panta 18. punktā.

⁶⁰ Mans izcēlums.

⁶¹ Tie paši elementi ir minēti Regulas 2017/1151 I pielikuma 3.3. punktā. Turklāt Regulas Nr. 692/2008 XI pielikuma “Iebūvētas diagnostikas (*OBD*) sistēmas mehāniskiem transportlīdzekļiem” 2. papildinājumā ir pārņemts motora un emisiju kontroles sistēmas nošķirums. Šī atšķirība ir noteikta arī Regulas 2017/1151 XI pielikuma 2. papildinājumā.

119. No šīm tiesību normām izriet, ka saskaņā ar atbilstošo tiesisko regulējumu Savienības likumdevējs ir skaidri nošķīris motoru, no vienas puses, un piesārņojuma kontroles sistēmu, kas ietver *EGR* sistēmu, no otras puses. Turklāt saskaņā ar Regulas Nr. 692/2008 10. panta 1. punktu šīs regulas vajadzībām daļiņu filtri tiek uzskatīti par piesārņojuma kontroles iekārtām.

120. Turklāt, kā Tiesa atgādināja spriedumā X, tā kā Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta a) apakšpunkts ir izņēmums no aizlieguma izmantot emisiju kontroles sistēmu efektivitāti samazinošas pārveidošanas ierīces, tas ir jāinterpretē šauri⁶².

121. Šādos apstākļos, ņemot vērā piemērojamās Savienības tiesību normas, es uzskatu, ka uz pārveidošanas ierīci, kas galvenokārt kalpo tādu detaļu kā *EGR* vārsts, *EGR* dzesētājs un dīzeļdegvielas daļiņu filtrs, saudzēšanai, neattiecas izņēmums no Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta a) apakšpunktā paredzētā šādu ierīču aizlieguma.

122. No minētā izriet, ka, atbildot uz trešo iesniedzējtiesas uzdoto jautājumu lietā C-134/20, es uzskatu, ka jautājums, vai detaļa, kas ir jāaizsargā pret bojājumiem, ir *EGR* vārsts, neietekmē attiecīgās pārveidošanas ierīces likumīgumu, ņemot vērā Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta a) apakšpunktu.

123. Tomēr, kā norādīts šo secinājumu 111. punktā, vairākas personas, kas iestājušās lietā, apgalvo, ka *EGR* vārsta darbības traucējumi varētu bojāt motoru vai atsevišķas tā sastāvdaļas.

124. Attiecībā uz situāciju, kurā attiecīgā transportlīdzekļa motors cieš no aizsērējuma *EGR* vārsta darbības traucējumu dēļ, kā tas jau tika norādīts, no sprieduma X izriet, ka dzinēja aizsērēšana un nodilums nevar tikt uzskatīti par “negadījumu” vai “bojājumu” Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta a) apakšpunkta izpratnē, jo šie notikumi principā ir paredzami un raksturīgi transportlīdzekļa normālai darbībai⁶³. Citiem vārdiem sakot, runa ir par šī transportlīdzekļa stāvokļa pasliktināšanos parastas izmantošanas rezultātā. Līdz ar to uz minētajiem notikumiem nevar attiekties šajā tiesību normā paredzētais izņēmums.

125. Tāpat saskaņā ar spriedumu X tādas pārveidošanas ierīces, kāds ir termālais logs, izmantošanu var attaisnot vienīgi ar tūlītējiem bojājumu riskiem, kas rada konkrētu apdraudējumu transportlīdzekļa vadīšanas laikā⁶⁴. Manuprāt, šī situācija varētu rasties, ja *EGR* vārsta darbības traucējumi pēkšņi ietekmētu paša motora darbību, un transportlīdzekļa regulāra un pienācīga apkope šīs sekas nevar novērst⁶⁵.

126. Vienīgi šādā gadījumā attiecīgā pārveidošanas ierīce varētu tikt atļauta, pamatojoties uz Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta a) apakšpunktu. Tā kā runa ir par pārbaudi, kurai ir faktiskais raksturs, iesniedzējtiesām, kuras vienīgās ir kompetentas konstatēt un novērtēt pamatlietas faktus⁶⁶, ir jāpārbauda, vai *EGR* vārsta darbības traucējumi, kas varētu rasties, varētu

⁶² Spriedums X, 112. punkts.

⁶³ Spriedums X, 110. punkts.

⁶⁴ Spriedums X, 114. punkts.

⁶⁵ Gadījumā, ja transportlīdzekļa regulāra un pienācīga apkope ļauj izvairīties no *EGR* vārsta darbības traucējumiem, no tūlītējiem bojājumu riskiem, kas rada konkrētu apdraudējumu transportlīdzekļa vadīšanas laikā, *noteikti var izvairīties*. Tādējādi, manuprāt, nepastāv problēmas saistībā ar motora darbību un transportlīdzekļa drošību.

⁶⁶ Skat. šo secinājumu 86. punktā minēto judikatūru.

radīt pēkšņus un tūlītējus bojājumus pašam motoram⁶⁷, kas rada konkrētu apdraudējumu transportlīdzekļa vadīšanas laikā, pat ja šim transportlīdzeklim tiek veikta regulāra un pienācīga apkope⁶⁸.

127. Šajā ziņā es norādu, ka lietā C-134/20 iesniedzējtiesa norāda, ka nav iespējams noteikt, vai pārveidošanas ierīce ir nepieciešama, lai aizsargātu transportlīdzekļa motoru pret bojājumiem. Gadījumā, ja to noteikt patiešām nav iespējams, ir jāatgādina, ka Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta a) apakšpunkts ir jāinterpretē šauri.

128. Piebildīšu, ka rakstveida apsvērumos *Auto Krainer, Volkswagen, Porsche Inter Auto* un Vācijas valdība apgalvo, ka Regula Nr. 715/2007 ir izstrādāta tehnoloģiski neitrāli un ka tajā nav prasīts izmantot labāko iespējamo tehnisko metodi. Šajā ziņā netiktu apstrīdēts, ka *EGR* sistēmas, kas darbojas saskaņā ar termālo logu, izmantošana atšķirīgā apmērā atkarībā no tipa apstiprinājuma datuma atbilst tehnikas attīstībai.

129. Šādi apgalvojumi, manuprāt, nav tādi, kas varētu likt atļaut pārveidošanas ierīci, pamatojoties uz Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta a) apakšpunktu. Pirmkārt, šajā regulā nekur nav minēts, ka EK tipa apstiprinājumam būtu jāizmanto īpaša tehnoloģija. Ir noteikts vienīgi mērķis attiecībā uz piesārņotāju emisiju. Otrkārt, kā noteikts minētās regulas 7. apsvērumā, “nosakot emisiju standartus, svarīgi ņemt vērā to, kā tie ietekmēs tirgu un ražotāju konkurētspēju, kādas tiešās un netiešās izmaksas tie radīs uzņēmumiem un priekšrocības, [kas] rodas jauninājumu sekmēšanas, gaisa kvalitātes uzlabošanas, veselības aprūpes izmaksu samazināšanas un paredzamā dzīves ilguma palielināšanas ziņā, kā arī to, kādu vispārēju ietekmi tas atstās uz oglekļa dioksīda emisijām”. Tādējādi, kad Savienības likumdevējs noteica piesārņotāju emisiju robežvērtības, tas jau bija ņēmis vērā transportlīdzekļu ražotāju intereses. Tādējādi šiem pēdējiem minētajiem ir jāpielāgojas un jāpiemēro tādas tehniskās ierīces, kas ir piemērotas, lai ievērotu šīs robežvērtības⁶⁹, un izmantotajai tehnoloģijai obligāti nav jābūt labākajai iespējamajai vai piemērotākajai.

130. Turklāt, kā Tiesa norāda spriedumā X, Regulā Nr. 715/2007 izvirzītais mērķis nodrošināt augstu vides aizsardzības līmeni un uzlabot gaisa kvalitāti Savienībā nozīmē efektīvi samazināt NO_x emisijas visā transportlīdzekļu parastajā kalpošanas laikā⁷⁰. Atļaut pārveidošanas ierīci saskaņā ar šīs regulas 5. panta 2. punkta a) apakšpunktu vienīgi tādēļ, ka, piemēram, pētījumu izmaksas ir augstas, tehniskā ierīce ir dārga vai transportlīdzekļa uzturēšanas darbības lietotājam ir biežākas un dārgākas, nozīmētu atņemt jēgu minētajai regulai⁷¹.

⁶⁷ Komisija norāda, ka, ja uz *pēkšņu un neatgriezenisku motora* bojājumu risku tiek norādīts, lai pamatotu papildu emisijas kontroles stratēģiju, tas ir pienācīgi jāpierāda un jādokumentē (skat. Komisijas 2017. gada 26. janvāra paziņojumu “Norādījumi par papildu emisijas stratēģiju un pārveidošanas ierīču klātbūtnes novērtēšanu attiecībā uz Regulu (EK) Nr. 715/2007 par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem (“Euro 5” un “Euro 6”)” C(2017) 352 final, 2.2. punkts, 8. lpp.).

⁶⁸ Apstiprināšanas atbildes gadījumā es uzskatu, ka būtu izpildīts arī Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta a) apakšpunktā paredzētais nosacījums, saskaņā ar kuru iekārtas nepieciešamībai ir jābūt pamatotai ar drošu transportlīdzekļa darbību.

⁶⁹ 2017. gada 2. marta Ziņojumā par izmeklēšanu saistībā ar emisiju mērījumiem autobūves nozarē, 44. lpp., Eiropas Parlaments norāda, ka “braukšana ļoti zemā vides temperatūrā (vai ļoti lielā augstumā zema gaisa spiediena apstākļos) var radīt grūtības [*EGR*] sistēmām, jo var veidoties sodrēji, oglekļa dioksīdi un kondensāti, kas var aizsprostot [*EGR*] vārstu vai starpdzesētāju un izraisīt, piemēram, lielākas piesārņojošu daļiņu vai oglekļa dioksīda emisijas [...]. Taču šķiet, ka ražotāji [*EGR*] sistēmas atslēdz pārāgri un nepamatoti tuvu testa ciklā izmantotajam temperatūras diapazonam”.

⁷⁰ Spriedums X, 113. punkts.

⁷¹ Šajā ziņā Tiesa savā judikatūrā atsauca uz vispārējo principu, saskaņā ar kuru cilvēku veselības aizsardzībai neapstrīdami ir jāpiešķir lielāka nozīme nekā ekonomiskiem apsvērumiem (spriedums, 2012. gada 19. aprīlis, *Artegodan*/Komisija, C-221/10 P, EU:C:2012:216, 99. punkts un tajā minētā judikatūra).

131. Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, es iesaku Tiesai uz otro jautājumu lietā C-128/20, uz otro un trešo jautājumu lietā C-134/20, kā arī uz otrā jautājuma otro daļu lietā C-145/20 atbildēt, ka Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta a) apakšpunkts ir jāinterpretē tādējādi, ka pārveidošanas ierīcei, ar kuru izplūdes gāzu recirkulācija tiek pilnībā nodrošināta vienīgi tad, ja āra temperatūra ir no 15 līdz 33 grādiem pēc Celsija un pārvietošanās augstums nepārsniedz 1000 metrus virs jūras līmeņa, nav piemērojams šajā tiesību normā paredzētais izņēmums no šādu ierīču aizlieguma, kas ir saistīts ar motora aizsardzību pret bojājumiem vai negadījumu un ar transportlīdzekļa drošu lietošanu, ja šīs ierīces mērķis galvenokārt ir tādu detaļu kā *EKG* vārsts, *EGR* dzesētājs un dīzeļdegvielas daļiņu filtrs saudzēšana.

C. Par ceturto jautājumu lietā C-134/20

132. Ar ceturto jautājumu lietā C-134/20 iesniedzējtiesa būtībā jautā, vai Regulas Nr. 715/2007 5. panta 1. un 2. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka pārveidošanas ierīces likumība ir atkarīga no tā, vai transportlīdzeklis bija aprīkots ar šo ierīci jau kopš tā izgatavošanas brīža vai arī tā tika uzstādīta vēlāk, veicot remontu Direktīvas 1999/44 3. panta 2. punkta izpratnē.

133. Saskaņā ar Direktīvas 1999/44 3. panta 2. punktu preces neatbilstības tās piegādes brīdī gadījumā patērētājs ir tiesīgs prasīt, lai saskaņā ar šī panta 3. punktu preces bez maksas padarītu atbilstīgas, salabojot vai nomainot tās, vai arī saskaņā ar minētā panta 5. un 6. punktu ir tiesīgs saņemt attiecīgu cenas samazinājumu vai atcelt līgumu par šo preci.

134. Šajā gadījumā no iesniedzējtiesas nolēmuma lietā C-134/20 izriet, ka pārveidošanas ierīces uzstādīšanas aplūkotās programmatūras veidā mērķis bija novērst komutācijas sistēmas prettiesiskumu un izpildīt Regulas Nr. 715/2007 noteikumus, veicot remontu. Šis jautājums ir balstīts uz pieņēmumu, ka šī programmatūra ir ļāvusi attiecīgajam automobiļu ražotājam sasniegt šo mērķi. Iesniedzējtiesai, ņemot vērā uz iepriekš izvērtētajiem jautājumiem sniegtās atbildes, ir jāpārbauda, vai tas tā ir⁷². Noraidošas atbildes gadījumā pārveidošanas ierīce, pamatojoties uz šīs regulas 5. panta 1. un 2. punktu, katrā ziņā būtu aizliegta.

135. Pieņemot, ka iesniedzējtiesa uzskatītu, ka aplūkotā pārveidošanas ierīce ir uzskatāma par tādu, kas atbilst Regulas Nr. 715/2007 noteikumiem, es uzskatu, ka šādas ierīces likumība nav atkarīga no tā, vai attiecīgais transportlīdzeklis ar to bija aprīkots jau kopš tā izgatavošanas brīža.

136. Vispirms Regulas Nr. 715/2007 3. panta 10. punkta, skatīta kopā ar šīs regulas 5. panta 1. un 2. punktu, formulējumā nav paredzēts nošķirums atkarībā no tā, vai transportlīdzeklis bija aprīkots ar pārveidošanas ierīci jau kopš paša sākuma vai arī tā tika uzstādīta vēlāk, jo šīs ierīces uzstādīšanas brīdis šajās tiesību normās nav minēts.

137. Turpinājumā Regulas Nr. 715/2007 kontekstā tās 4. panta 1. punktā ir noteikts, ka ražotāji apliecina, ka *visām jaunajām piesārņojuma kontroles rezerves iekārtām*, kam vajadzīgs tipa apstiprinājums un kas ir pārdotas vai nodotas ekspluatācijā Savienībā, ir apstiprināts tips saskaņā ar šo regulu un tās īstenošanas pasākumiem un ka šajos pienākumos ir ietverta arī maksimālās pieļaujamās emisijas ievērošana, kāda minēta I pielikumā, un īstenošanas pasākumi, kādi minēti 5. pantā. 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

⁷² Tostarp skat. šo secinājumu 126. punktu.

nozīmē saskaņā ar šīs regulas 12. un 13. pantu un XIII pielikumu”. Tādējādi no šīm tiesību normām izriet, ka visām piesārņojuma kontroles ierīcēm, neatkarīgi no tā, vai tās ir uzstādītas jau sākumā vai vēlāk, ir jāievēro Regulā Nr. 715/2007 paredzētie pienākumi.

138. Visbeidzot, kā jau tika norādīts, Regulas Nr. 715/2007 mērķis ir nodrošināt augstu vides aizsardzības līmeni. Taču pieņēmums, saskaņā ar kuru būtu jāņem vērā tikai transportlīdzekļa ražošanas datums, nozīmētu, ka automašīnu ražotājiem pēc transportlīdzekļa nodošanas ekspluatācijā nebūtu jāuzstāda pārveidošanas ierīce, kas atbilstu šīs regulas noteikumiem. Šāds pieņēmums būtu pretrunā minētās regulas mērķim. Proti, lai apietu šajā pašā regulā paredzētos pienākumus, ražotājiem pietiktu aizstāt sākotnējo piesārņojuma kontroles iekārtu atbilstoši Regulai Nr. 715/2007 ar mazāk efektīvu pārveidošanas ierīci, kas nenodrošina NO_x paredzēto robežvērtību ievērošanu.

139. Līdz ar to es uzskatu, ka uz ceturto jautājumu lietā C-134/20 ir jāatbild, ka Regulas Nr. 715/2007 5. panta 1. un 2. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka pārveidošanas ierīces likumība nav atkarīga no tā, vai transportlīdzeklis bija aprīkots ar šo ierīci jau kopš tā izgatavošanas brīža vai arī tā tika uzstādīta vēlāk, veicot remontu Direktīvas 1999/44 3. panta 2. punkta izpratnē.

D. Par pirmo jautājumu lietā C-145/20

140. Ar pirmo jautājumu lietā C-145/20 iesniedzējtiesa būtībā jautā, vai Direktīvas 1999/44 2. panta 2. punkta d) apakšpunkts ir jāinterpretē tādējādi, ka mehāniskajam transportlīdzeklim, kas ietilpst Regulas Nr. 715/2007 piemērošanas jomā, ir šāda veida precēm vajadzīgā kvalitāte, ko patērētājs saprātīgi var sagaidīt situācijā, kad, lai gan šis transportlīdzeklis ir aprīkots ar aizliegtu pārveidošanas ierīci šīs regulas 3. panta 10. punkta, skatītā kopā ar minētās regulas 5. panta 2. punktu, izpratnē, tomēr minētajam transportlīdzeklim ir spēkā esošs EK tipa apstiprinājums.

141. Iesākumam es uzsveru, ka šis jautājums ir balstīts uz pieņēmumu, saskaņā ar kuru attiecīgajam transportlīdzeklim ir aizliegta pārveidošanas ierīce Regulas Nr. 715/2007 3. panta 10. punkta, skatītā kopā ar šīs regulas 5. panta 2. punktu, izpratnē. Kā esmu to norādījis⁷³, iesniedzējtiesai ir jāpārbauda, vai tas tā ir.

142. Apstiprinošas atbildes gadījumā ir jāatgādina, ka Direktīvas 1999/44 mērķis, kā tas ir norādīts tās 1. apsvērumā, ir nodrošināt augstu patērētāju tiesību aizsardzības līmeni. It īpaši šīs direktīvas 2. panta 1. punktā ir paredzēts pārdevēja pienākums piegādāt patērētājam tādas preces, kas atbilst pārdošanas līgumam⁷⁴. Minētās direktīvas 8. apsvērumā ir precizēts, ka, lai rosinātu piemērot principu par atbilstību līgumam, ir lietderīgi ieviest atspēkojamu pieņēmumu par atbilstību līgumam, kas attiecas uz visparastākajām situācijām, un, ja turklāt nav īpašu līguma noteikumu, kā arī, ja piemēro obligātās aizsardzības klauzulu, šajā pieņēmumā minētos faktorus var izmantot, lai noteiktu preču neatbilstību līgumam.

143. It īpaši attiecībā uz mehāniskajiem transportlīdzekļiem man jānorāda, ka saskaņā ar Direktīvas 2007/46 3. apsvērumu ar reglamentējošiem aktiem “galvenokārt būtu jānodrošina augsta līmeņa ceļu satiksmes drošība, veselības aizsardzība, vides aizsardzība, energoefektivitāte

⁷³ Skat. šo secinājumu 126. punktu.

⁷⁴ Spriedums, 2013. gada 3. oktobris, *Duarte Hueros* (C-32/12, EU:C:2013:637, 25. un 26. punkts).

un aizsardzība pret nelikumīgu lietojumu”⁷⁵. Šajā ziņā šīs direktīvas 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”. Minētā IV pielikuma “Transportlīdzekļu EK tipa apstiprinājuma prasības” I daļā “Normatīvie akti attiecībā uz tādu transportlīdzekļu EK tipa apstiprinājumu, kuri ražoti neierobežotās sērijās” ir minēta Regula Nr. 715/2007 attiecībā uz “vieglo transportlīdzekļu emisij[ām] (*Euro 5* un *Euro 6*)/piekļuv[i] informācijai”. Turklāt minētās direktīvas 4. panta 3. punkta pirmajā daļā ir noteikts, ka dalībvalstis reģistrē vai ļauj pārdot vai nodot ekspluatācijā vienīgi tādus transportlīdzekļus, kas atbilst šīs direktīvas prasībām.

144. No šīm tiesību normām izriet, ka EK tipa apstiprinājuma ietvaros attiecīgajiem transportlīdzekļiem ir jāatbilst Direktīvas 2007/46 IV pielikumā minētajām prasībām, it īpaši tām, kas attiecas uz pārveidošanas ierīcēm. Ja tas tā nav, šādiem transportlīdzekļiem nav precīza atbilstības sertifikāta, kas minēts šīs direktīvas 18. panta 1. punktā un definēts minētās direktīvas 3. panta 36. punktā kā “IX pielikumā ietverts dokuments^[76], ko izsniedz izgatavotājs, un ar ko apliecina, ka attiecīgās sērijas transportlīdzeklis, kas pieder pie tipa, kurš apstiprināts saskaņā ar šo direktīvu, ražošanas laikā atbilda visiem normatīvajiem aktiem”. Šis dokuments ir obligāts, veicot reģistrāciju vai pārdošanu, piemērojot šīs pašas direktīvas 26. panta 1. punktu.

145. Rakstveida apsvērumos *Porsche Inter Auto* norāda, ka patērētājs no transportlīdzekļa sagaida vienīgi to, ka viņš ar to var pārvietoties, turklāt to darīt pilnīgi droši, savukārt tas, vai šis transportlīdzeklis pilnībā atbilst visām normatīvajām prasībām, viņu neinteresē. Tomēr ir jāuzsver, ka šī nostāja neatbilst Direktīvas 2007/46 3. panta 36. punkta formulējumam, kurā ir paredzēts ievērot *visus reglamentējošos aktus* ražošanas brīdī, lai izsniegtu atbilstības sertifikātu.

146. Tā kā samērā informēts, uzmanīgs un apdomīgs vidusmēra patērētājs var sagaidīt, ka tiks ievērotas transportlīdzekļu EK tipa apstiprinājuma normatīvās prasības, pat ja nav īpašu līguma noteikumu, man šķiet skaidrs, ka attiecīgais transportlīdzeklis, ja visas šīs prasības nav izpildītas, neatbilst pārdošanas līgumam Direktīvas 1999/44 izpratnē⁷⁷.

147. Es uzskatu, ka tad, ja nav precīza atbilstības sertifikāta, attiecīgais transportlīdzeklis neatbilst “pārdevēja dotajam aprakstam” Direktīvas 1999/44 2. panta 2. punkta a) apakšpunkta izpratnē. Tāpat šis transportlīdzeklis nav “derīgs jebkuram konkrētam nolūkam, kuram patērētājs [to] pieprasa” un nav “derīgs nolūkiem, kādiem šā tipa preces parasti izmanto” šīs direktīvas 2. panta 2. punkta b) un c) apakšpunkta izpratnē. Tāpat attiecībā uz iesniedzējtiesas jautājumu minētajam transportlīdzeklim nav “piegādes un kvalitātes, kas parasti piemīt šāda paša tipa precēm un ko patērētājs var pamatoti sagaidīt, ievērojot preču raksturu” minētās direktīvas 2. panta 2. punkta d) apakšpunkta izpratnē.

⁷⁵ Par Savienības atvasinātajām tiesībām transportlīdzekļu reģistrācijas jomā skat. ģenerāladvokāta N. Vāla [N. Wahl] secinājumus lietā *RDW* u.c. (C-326/17, EU:C:2018:760, 29.–38. punkts).

⁷⁶ Direktīvas 2007/46 IX pielikuma 0. punktā ir noteikts, ka “atbilstības sertifikāts ir dokuments, ko transportlīdzekļa ražotājs izsniedz pircējam, lai apliecinātu, ka iegādātais transportlīdzeklis atbilst Eiropas Savienības tiesību aktiem, kas bija spēkā transportlīdzekļa ražošanas laikā”.

⁷⁷ Šajā ziņā Tiesa ir nospriedusi, ka persona, kura ir iegādājusies transportlīdzekli, var likumīgi uzskatīt, ka šis transportlīdzeklis atbilst transportlīdzekļa ražotājam noteiktajām likumiskajām prasībām (spriedums, 2020. gada 9. jūlijs, *Verein für Konsumenteninformation*, C-343/19, EU:C:2020:534, 37. punkts). Par analīzi, saskaņā ar kuru attiecībās starp tirgotājiem un patērētājiem precēm un pakalpojumiem ir jāatbilst patērētāju likumīgām cerībām skat. Calais-Auloy, J., Temple, H. un Depincé, M., *Droit de la consommation*, 10. izd., Dalloz, Parīze, 2020, 225. un nākamās lpp.

148. Kā uzsver Komisija, šo interpretāciju apstiprina Direktīvas 2019/771 7. pants “Objektīvās prasības attiecībā uz atbilstību”, kura 1. punkta a) apakšpunktā ir noteikts, ka precēm ne tikai ir jāatbilst visām līgumā noteiktajām atbilstības prasībām, bet tām arī ir jābūt derīgām nolūkam, kādam parasti tiktu izmantotas tāda paša veida preces, attiecīgā gadījumā ņemot vērā *jebkādas* spēkā esošus *Savienības* un valsts *tiesību aktus*, tehniskos standartus vai, ja šādu tehnisku standartu nav, piemērojamus nozarei specifiskus rīcības kodeksus.

149. Manuprāt, tas, ka uz attiecīgā transportlīdzekļa tipu attiecas EK tipa apstiprinājums, kas ļauj tam pārvietoties pa autoceļiem, negroza atbildi, kas sniedzama uz uzdoto jautājumu⁷⁸. Proti, šis apstiprinājums var tikt saņemts tostarp tad, ja apstiprinātāja struktūra nezināja par aizliegtas ierīces esamību. Tādējādi lietā C-145/20 iesniedzējtiesa norāda, ka sākotnēji attiecīgo transportlīdzekļa tipu apstiprināja KBA, lai gan šai struktūrai netika atklāta komutācijas sistēma un, ja tā būtu zinājusi par šo sistēmu, tā nebūtu veikusi EK tipa apstiprinājumu.

150. Līdz ar to, lai gan uz attiecīgo transportlīdzekli attiecas EK tipa apstiprinājums, ko ir izsniegusi kompetentā valsts iestāde, šis transportlīdzeklis tomēr neatbilst pārdošanas līgumam Direktīvas 1999/44 izpratnē.

151. Tādējādi uz pirmo jautājumu lietā C-145/20 es ierosinu atbildēt, ka Direktīvas 1999/44 2. panta 2. punkta d) apakšpunkts ir jāinterpretē tādējādi, ka mehāniskajam transportlīdzeklim, kas ietilpst Regulas Nr. 715/2007 piemērošanas jomā, nav šāda veida precēm vajadzīgās kvalitātes, ko patērētājs saprātīgi var sagaidīt situācijā, kad šis transportlīdzeklis ir aprīkots ar aizliegtu pārveidošanas ierīci šīs regulas 3. panta 10. punkta, skatot to kopā ar minētās regulas 5. panta 2. punktu, izpratnē, pat ja minētajam transportlīdzeklim ir spēkā esošs EK tipa apstiprinājums.

E. Par trešo jautājumu lietā C-145/20

152. Ar trešo jautājumu lietā C-145/20 iesniedzējtiesa būtībā jautā, vai Direktīvas 1999/44 3. panta 6. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka neatbilstība, ko veido tas, ka attiecīgajā transportlīdzeklī ir aizliegta pārveidošanas ierīce Regulas Nr. 715/2007 3. panta 10. punkta, skatot to kopā ar šīs regulas 5. panta 1. un 2. punktu, izpratnē, var tikt kvalificēta kā “nenozīmīga” gadījumā, ja tiek pieņemts, ka patērētājs, zinādam par šādas ierīces esamību un tās darbību, tomēr šo transportlīdzekli būtu iegādājies.

153. Kā izriet no Tiesas judikatūras, Direktīvas 1999/44 2. panta 1. punktā ir paredzēts pārdevēja pienākums piegādāt patērētājam tādu preci, kas atbilst pārdošanas līgumam. No šāda viedokļa raugoties, saskaņā ar šīs direktīvas 3. panta 1. punktu pārdevējs ir atbildīgs patērētājam par jebkuru preču piegādes brīdī esošu neatbilstību. Šī 3. panta 2. punktā ir uzskaitītas patērētāja tiesības, kuras tas piegādātās preces neatbilstības gadījumā var īstenot attiecībā pret pārdevēju. Pirmkārt, saskaņā ar šā panta 3. punktu patērētājs ir tiesīgs prasīt, lai prece tiktu padarīta atbilstīga. Ja šo atbilstību nav iespējams panākt, patērētājs, otrkārt, saskaņā ar šā paša panta 5. punktu var pieprasīt cenas samazinājumu vai līguma atcelšanu. Tomēr, kā izriet no šī 3. panta 6. punkta, ja piegādātās preces neatbilstība ir nenozīmīga, patērētājs nav tiesīgs prasīt šādu līguma atcelšanu un šajā gadījumā viņam ir vienīgi tiesības prasīt attiecīgu konkrētās preces pirkuma cenas samazinājumu⁷⁹.

⁷⁸ Šajā nozīmē skat. spriedumu, 2018. gada 4. oktobris, Komisija/Vācija (C-668/16, EU:C:2018:802, 85.–89. punkts).

⁷⁹ Spriedums, 2013. gada 3. oktobris, Duarte Hueros (C-32/12, EU:C:2013:637, 26.–28. punkts).

154. Tādējādi no Direktīvas 1999/44 3. panta 3. un 5. punkta, skatot tos tās 10. apsvēruma gaismā, izriet, ka šī direktīva abu līgumslēdzēju pušu interesēs dod priekšroku nevis līguma atcelšanai, bet līguma izpildei, izmantojot abus pirmām kārtām paredzētos tiesiskās aizsardzības līdzekļus⁸⁰.

155. Šajā gadījumā iesniedzējtiesa lietā C-145/20 norāda, ka DS, kas vēršas pret *Porsche Inter Auto*, lai lūgtu atcelt 3. transportlīdzekļa pārdošanas līgumu, būtu iegādājies šo pēdējo minēto, pat ar citiem nosacījumiem, ja tas būtu zinājis par to, ka tas ir aprīkots ar komutācijas sistēmu, proti, aizliegtu pārveidošanas ierīci Regulas Nr. 715/2007 3. panta 10. punkta, skatot to kopā ar šīs regulas 5. panta 1. un 2. punktu, izpratnē. Šī tiesa uzdod šo jautājumu, uzskatot, ka šis transportlīdzeklis pēc aplūkotās programmatūras uzstādīšanas joprojām ir aprīkots ar aizliegtu pārveidošanas ierīci šo tiesību normu izpratnē⁸¹.

156. Iesākumam norādišu, ka šis jautājums ir balstīts uz pieņēmumu, ka DS varētu lūgt atcelt 3. transportlīdzekļa pārdošanas līgumu. Tikai tad, ja patērētājam nav tiesību ne uz neatbilstīgās preces labošanu, ne tās nomaiņu vai ja pārdevējs nav izmantojis kādu no šiem tiesiskās aizsardzības līdzekļiem saprātīgā termiņā vai nesagādājot ievērojamas neērtības patērētājam, tas saskaņā ar Direktīvas 1999/44 3. panta 5. punktu var prasīt līguma atcelšanu, ja vien saskaņā ar šīs direktīvas 3. panta 6. punktu preces neatbilstība nav nenozīmīga⁸². Iesniedzējtiesai ir jāpārbauda, vai, ņemot vērā šos nosacījumus, DS nav tiesību nedz uz neatbilstīgās preces salabošanu, nedz nomaiņu, vai arī *Porsche Inter Auto* nav īstenojusi kādu no paredzētajiem tiesiskās aizsardzības līdzekļiem.

157. Turklāt saskaņā ar Direktīvas 1999/44 2. panta 3. punktu netiek uzskatīts, ka pastāv neatbilstība šī panta izpratnē, ja līguma noslēgšanas laikā patērētājs apzinājies vai viņam pamatoti bija jāapzinās, ka ir neatbilstība, vai arī ja neatbilstības izcelsme ir saistīta ar patērētāja piegādātajiem materiāliem⁸³. Ņemot vērā šo formulējumu, es uzskatu, ka tam, vai patērētājs zināja par neatbilstību, ir objektīvs raksturs. Šis nosacījums ir izpildīts, piemēram, ja pārdevējs informē patērētāju par neatbilstību pārdošanas brīdī un ja patērētājs līdz ar to precī iegādājas, pilnībā pārzinot lietas apstākļus. Protams, šis patērētājs vairs nevar atsaukties uz šīs neatbilstības esamību.

158. Manuprāt, Direktīvas 1999/44 2. panta 3. punkts nevar tikt piemērots pamatlietā. Netiek apstrīdēts, ka brīdī, kad tika pārdots 3. transportlīdzeklis, DS nezināja par apgalvoto neatbilstību un nevarēja pamatoti zināt par šo trūkumu. Tādējādi iesniedzējtiesas uzdots jautājums ir balstīts vienīgi uz DS hipotētisko vēlmi iegādāties šo transportlīdzekli, pat zinot par minēto trūkumu. Tas ir subjektīvs elements, kuru nevar pierādīt un kas turklāt varētu mainīties laika gaitā, it īpaši atkarībā no patērētāja rīcībā esošās informācijas par neatbilstības smagumu⁸⁴.

⁸⁰ Spriedums, 2019. gada 23. maijs, *Fülla* (C-52/18, EU:C:2019:447, 61. punkts).

⁸¹ Atgādināšu, ka iesniedzējtiesai ir jāpārbauda, vai tas tā ir, kā tas ir norādīts šo secinājumu 126. punktā.

⁸² Spriedums, 2019. gada 23. maijs, *Fülla* (C-52/18, EU:C:2019:447, 60. punkts).

⁸³ Pēdējais gadījums pamatlietā nav piemērojams.

⁸⁴ Šajā ziņā it īpaši nevar prasīt patērētājam iepriekš paredzēt ar preces neatbilstības juridisko kvalifikāciju saistītā vērtējuma iznākumu (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2013. gada 3. oktobris, *Duarte Hueros*, C-32/12, EU:C:2013:637, 40. punkts).

159. Direktīvā 1999/44 nav definēts “nenozīmīgas” neatbilstības jēdziens⁸⁵. Turklāt Tiesa nav tieši lēmusi par šī jēdziena apmēru⁸⁶. Ir grūti vispārīgi definēt šādu jēdzienu, jo neatbilstība ir atkarīga no konkrētās situācijas un tā ir jānosaka katrā atsevišķā gadījumā atkarībā no līguma, kas noslēgts starp pusēm. Katrā ziņā es uzskatu, ka neatbilstībai, kas apdraud preces drošību un pienācīgu darbību, nav “nenozīmīgs” raksturs šīs direktīvas 2. panta 3. punkta izpratnē⁸⁷. Tāpat trūkums nav “nenozīmīgs”, ja prece neatbilst līguma noteikumiem. Piemēram, ja patērētājs pasūta automašīnu, norādot, ka tai ir jābūt sarkanā krāsā, bet viņam tiek piegādāta zilas krāsas automašīna, neatbilstību nevar uzskatīt par “nenozīmīgu”, kā rezultātā, piemērojot minētās direktīvas 3. panta 3. un 5. punktu, līgums varētu tikt izbeigts.

160. Protams, kā izriet no Tiesas judikatūras, Direktīvas 1999/44 3. panta mērķis ir radīt taisnīgu līdzsvaru starp patērētāja un pārdevēja interesēm, nodrošinot pirmajam minētajam kā līguma vājākajai pusei pilnīgu un efektīvu aizsardzību pret nepienācīgu līgumisko saistību izpildi no pārdevēja puses, ļaujot ņemt vērā pārdevēja minētos ekonomiska rakstura apsvērumus⁸⁸. Tādējādi līguma atcelšana, kas ir uzskatāma par patērētāja rīcībā esošo vissmagāko tiesiskās aizsardzības līdzekli, var tikt pieprasīta vienīgi tad, ja neatbilstība ir būtiska.

161. Tomēr, kā ir norādīts šo secinājumu 146. punktā, samērā informēts, uzmanīgs un apdomīgs vidusmēra patērētājs var sagaidīt, ka tiks ievērotas transportlīdzekļu EK tipa apstiprinājuma normatīvās prasības, pat ja nav īpašu līguma noteikumu. Ja pastāv aizliegta pārveidošanas ierīce Regulas Nr. 715/2007 5. panta 1. un 2. punkta izpratnē, atbilstības sertifikāts nav precīzs⁸⁹. Piemērojot Direktīvas 2007/46 26. panta 1. punktu, dalībvalstis reģistrē transportlīdzekļus un ļauj tos pārdot un nodot ekspluatācijā vienīgi tad, ja šiem transportlīdzekļiem ir saskaņā ar šīs direktīvas 18. pantu izsniegts derīgs atbilstības sertifikāts.

162. Tādējādi, kā norādīts atbildē uz pirmo lietā C-145/20 uzdoto jautājumu, transportlīdzeklim it īpaši nepiemīt šāda veida precēm vajadzīgā kvalitāte, ko patērētājs saprātīgi var sagaidīt, Direktīvas 1999/44 2. panta 2. punkta d) apakšpunkta izpratnē situācijā, kad šis transportlīdzeklis ir aprīkots ar aizliegtu pārveidošanas ierīci Regulas Nr. 715/2007 5. panta 1. un 2. punkta izpratnē.

163. Šādos apstākļos es uzskatu, ka minētā transportlīdzekļa neatbilstība līgumam, kas izriet no šādas ierīces izmantošanas, nevar tikt uzskatīta par “nenozīmīgu” Direktīvas 1999/44 3. panta 6. punkta izpratnē.

164. Pamatojoties uz iepriekš minētajiem apsvērumiem, es ierosinu uz trešo jautājumu lietā C-145/20 atbildēt, ka Direktīvas 1999/44 3. panta 6. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka neatbilstība, ko veido tas, ka attiecīgajā transportlīdzeklī ir aizliegta pārveidošanas ierīce Regulas

⁸⁵ ““Nenozīmīgas” neatbilstības” jēdziens jau ir minēts Eiropas Parlamenta un Padomes 1996. gada 18. jūnija Priekšlikumā direktīvai par patēriņa preču pārdošanas aspektiem un saistītajām garantijām (COM(95) 520, galīgā redakcija, 1. lpp.). Šī priekšlikuma pamatojumā ir norādīts, ka “kompromisa garā un lai varētu transponēt direktīvu, to pielāgojot dažādām valstu tradīcijām, tiek pieļauts, ka dalībvalstis ierobežo patērētāja izvēli nenozīmīgas neatbilstības gadījumos” (14. lpp.). Turklāt Direktīva 1999/44 no 2022. gada 1. janvāra tika atcelta ar Direktīvu 2019/771, kurā nav definēts ““nenozīmīgas” neatbilstības” jēdziens.

⁸⁶ Norādišu, ka lietā, kurā tika pasludināts 2013. gada 3. oktobra spriedums *Duarte Hueros* (C-32/12, EU:C:2013:637, 17., 18. un 20. punkts), patērētājs bija iegādājies transportlīdzekli, kas aprīkots ar atbidāmu jumtu, un lietus laikā ūdens iefiltrējās transportlīdzekļa iekšienē. Šis patērētājs bija lūdzis atcelt līgumu, iesniedzējtiesa uzskatīja, ka tās izskatītā strīda pamatā esošais trūkums ir “nenozīmīgs” Direktīvas 1999/44 3. panta 6. punkta izpratnē. Secinājumos šajā lietā *Duarte Hueros* (C-32/12, EU:C:2013:128, 57. punkts) ģenerāladvokāte J. Kokote [J. Kokott] norādīja, ka līdzīgās lietās citas Eiropas tiesas, tostarp Augstākās tiesas, ir atzinušas, ka ūdens infiltrāciju nevar uzskatīt par nenozīmīgu trūkumu un ka šajos nolēmumos vispār nav ņemts vērā fakts, ka, neraugoties uz ūdens iefiltrēšanos, transportlīdzeklis joprojām ir izmantojams kā pārvietošanās līdzeklis.

⁸⁷ Šajā nozīmē skat. Durovic, M., “Consumer sales law in the European Union”. *Comparative Consumer Sales Law*, 2018, 1.–182. lpp., it īpaši 41. lpp.

⁸⁸ Spriedums, 2019. gada 23. maijs, *Füllä* (C-52/18, EU:C:2019:447, 41. punkts un tajā minētā judikatūra).

⁸⁹ Skat. arī šo secinājumu 144. punktu.

Nr. 715/2007 3. panta 10. punkta, skatot to kopā ar šīs regulas 5. panta 1. un 2. punktu, izpratnē, nevar tikt kvalificēta kā “nenozīmīga” pat tādā gadījumā, ja tiek pieņemts, ka patērētājs, zinādamas par šādas ierīces esamību un tās darbību, tomēr šo transportlīdzekli būtu iegādājies.

V. Secinājumi

165. Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, es ierosinu Tiesai uz *Landesgericht Klagenfurt* (Klāgenfurtes apgabaltiesa, Austrija), *Landesgericht Eisenstadt* (Eizenšates apgabaltiesa, Austrija) un *Oberster Gerichtshof* (Augstākā tiesa, Austrija) uzdotajiem prejudiciālajiem jautājumiem atbildēt šādi:

- 1) Eiropas Parlamenta 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, kurā grozījumi ir izdarīti ar Komisijas 2008. gada 18. jūlija Regulu (EK) Nr. 692/2008, 3. panta 10. punkts, skatot to kopā ar šīs regulas 5. panta 1. punktu, ir jāinterpretē tādējādi, ka par “pārveidošanas ierīci” ir jāuzskata ierīce, ar kuru mehāniskā transportlīdzekļa reālos braukšanas apstākļos izplūdes gāzu recirkulācija tiek pilnībā nodrošināta vienīgi tad, ja āra temperatūra ir no 15 līdz 33 grādiem pēc Celsija un pārvietošanās augstums nepārsniedz 1000 metrus virs jūras līmeņa, savukārt ārpus šā loga ik pa 10 grādiem pēc Celsija un ik pa 250 metriem augstumā, kas pārsniedz 1000 metrus virs jūras līmeņa, izplūdes gāzu recirkulācijas līmenis lineāri tiek samazināts līdz nullei, tādējādi palielinot slāpekļa oksīdu (NO_x) emisijas virs minētajā regulā noteiktajām robežvērtībām.
- 2) Regulas Nr. 715/2007 ar grozījumiem 5. panta 2. punkta a) apakšpunkts ir jāinterpretē tādējādi, ka pārveidošanas ierīcei, ar kuru izplūdes gāzu recirkulācija tiek pilnībā nodrošināta vienīgi tad, ja āra temperatūra ir no 15 līdz 33 grādiem pēc Celsija un pārvietošanās augstums nepārsniedz 1000 metrus virs jūras līmeņa, nav piemērojams šajā tiesību normā paredzētais izņēmums no šādu ierīču aizlieguma, kas ir saistīts ar motora aizsardzību pret bojājumiem vai negadījumu un ar transportlīdzekļa drošu lietošanu, ja šīs ierīces mērķis galvenokārt ir saudzēt tādas detaļas kā EKG vārsts, EGR dzesētājs un dīzeļdegvielas daļiņu filtrs.
- 3) Regulas Nr. 715/2007 ar grozījumiem 5. panta 1. un 2. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka pārveidošanas ierīces likumība nav atkarīga no tā, vai transportlīdzeklis bija aprīkots ar šo ierīci jau kopš tā izgatavošanas brīža vai arī tā tika uzstādīta vēlāk, veicot remontu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 1999/44/EK (1999. gada 25. maijs) par dažiem patēriņa preču pārdošanas aspektiem un saistītajām garantijām 3. panta 2. punkta izpratnē.
- 4) Direktīvas 1999/44 2. panta 2. punkta d) apakšpunkts ir jāinterpretē tādējādi, ka mehāniskajam transportlīdzeklim, kas ietilpst Regulas Nr. 715/2007 ar grozījumiem piemērošanas jomā, nav šāda veida precēm vajadzīgās kvalitātes, ko patērētājs saprātīgi var sagaidīt situācijā, kad šis transportlīdzeklis ir aprīkots ar aizliegtu pārveidošanas ierīci šīs regulas 3. panta 10. punkta, skatot to kopā ar minētās regulas 5. panta 2. punktu, izpratnē, pat ja minētajam transportlīdzeklim ir spēkā esošs EK tipa apstiprinājums.

- 5) Direktīvas 1999/44 3. panta 6. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka neatbilstība, ko veido tas, ka attiecīgajā transportlīdzeklī ir aizliegta pārveidošanas ierīce Regulas Nr. 715/2007 ar grozījumiem 3. panta 10. punkta, skatot to kopā ar šīs regulas 5. panta 1. un 2. punktu, izpratnē, nevar tikt kvalificēta kā “nenozīmīga” pat tādā gadījumā, ja tiek pieņemts, ka patērētājs, zinādams par šādas ierīces esamību un tās darbību, tomēr šo transportlīdzekli būtu iegādājies.