



Judikatūras krājums

ĢENERĀLADVOKĀTES ELEANORAS ŠARPSTONES
[ELEANOR SHARPSTON]
SECINĀJUMI,
sniegti 2020. gada 30. aprīlī¹

Lieta C-693/18

Procureur de la République
pret
uzņēmēj sabiedrību X,
piedaloties
CLCV u.c.,
A u.c.,
B,
AGLP u.c.,
C u.c.

(*Vice-président chargé de l'instruction du tribunal de grande instance de Paris* (Francija) lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu)

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Tiesību aktu tuvināšana – Regula (EK) Nr. 715/2007 – Mehāniskie transportlīdzekļi – Piesārņotāju emisijas – Pārveidošanas ierīce – Programmatūra, kas iedarbojas uz dzinēja vadības bloku – Tehnoloģijas un stratēģijas, kas ļauj ierobežot piesārņotāju emisiju rašanos – Dīzeļdzinēji

Ievads

1. Šajā lietā *vice-président chargé de l'instruction du tribunal de grande instance de Paris* [Parīzes Vispārējās pirmās instances tiesas priekšsēdētāja vietnieka – izmeklētājtiesneša] (Francija) iesniegtais lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu attiecas uz Regulas Nr. 715/2007² 3. panta 10. punkta, kā arī 5. panta 2. punkta interpretāciju.
2. Šajā kontekstā Tiesai pirmo reizi tiek lūgts skaidrot, ko nozīmē vairāki šajā regulā ietverti jēdzieni, tostarp tādi jēdzieni kā “pārveidošanas ierīce” un “emisiju kontroles sistēma”³.

¹ Oriģinālvaloda – franču.

² Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (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.).

³ Identiski prejudiciālie jautājumi Tiesai ir uzdoti lietās C-690/18, C-691/18 un C-692/18, kurās tiesvedība pašlaik ir apturēta, gaidot sprieduma pasludināšanu šajā lietā.

Tiesiskais regulējums

Starptautiskās tiesības

3. Ar Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijas (ANO/EEK) Noteikumiem Nr. 83 – Vienoti noteikumi par transportlīdzekļu apstiprināšanu attiecībā uz piesārņojošo vielu emisiju atkarībā no motoram nepieciešamās degvielas veida⁴ ir noteiktas tehniskās prasības attiecībā uz tipa apstiprinājumu transportlīdzekļiem⁵.

4. Šo noteikumu 2.16.–2.16.3. punktā ir paredzēts:

“2.16. [Šajos noteikumos] “pārveidošanas ierīce” (*defeat device*) ir jebkurš konstrukcijas elements, kas nosaka temperatūru, transportlīdzekļa ātrumu, motora apgriezienu skaitu, pārnesumu, kolektora vakuumu vai citus parametrus, lai aktivizētu, modulētu, aizkavētu vai pārtrauktu jebkuras emisiju kontroles sistēmas daļas darbību, kas samazina emisiju kontroles efektivitāti apstākļos, kuri ir paredzami normālā transportlīdzekļa darbībā un izmantošanā. Šādus konstrukcijas elementus neuzskata par pārveidošanas ierīci, ja:

2.16.1. šādas ierīces nepieciešamību attaisno motora aizsardzība pret bojājumiem vai negadījumu un droša transportlīdzekļa darbība vai

2.16.2. ierīce darbojas tikai, lai nodrošinātu motora palaišanu, vai

2.16.3. noteikumi ir pietiekami iekļauti I vai VI tipa testa procedūrā.”

Savienības tiesības

Lēmums 97/836/EK

5. Lēmuma 97/836/EK⁶ 1. pantā ir paredzēts:

“Kopiena pievienojas Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijas Nolīgumam vienotu tehnisko prasību apstiprināšanai riteņu transportlīdzekļiem, aprīkojumam un detaļām, ko var uzstādīt un/vai lietot riteņu transportlīdzekļos, un par nosacījumiem to apstiprinājumu savstarpējai atzišanai, kas piešķirti, pamatojoties uz šīm prasībām (turpmāk – “Pārskatītais nolīgums”).

[..]”

6. Atbilstoši 3. panta 1. punktam “[..] Kopiena paziņo, ka tās pievienošanās ietvers tikai šā lēmuma II pielikumā uzskaitīto ANO/EEK noteikumu ieviešanu”.

4 Šie noteikumi tika pieņemti saskaņā ar 1958. gada 20. marta Nolīgumu par vienotu mehānisko transportlīdzekļu aprīkojuma un detaļu apstiprināšanas nosacījumu pieņemšanu un šāda apstiprinājuma savstarpēju atzišanu (tas ir ticis pārdēvēts par “Nolīgumu vienotu tehnisko prasību apstiprināšanai riteņu transportlīdzekļiem, aprīkojumam un detaļām, ko var uzstādīt un/vai lietot riteņu transportlīdzekļos, un par nosacījumiem to apstiprinājumu savstarpējai atzišanai, kas piešķirti, pamatojoties uz šīm prasībām”). Minētie noteikumi tiek regulāri atjaunināti. Šajos secinājumos tiek citēta 2006. gadā publicētā versija (OV 2006, L 375, 242. lpp.) (turpmāk tekstā – “ANO/EEK Noteikumi Nr. 83”). Jānorāda, ka vēlākā šīs regulas [franču valodas versijā] (OV 2015, L 172, 1. lpp.) 2.16. punktā jēdziena “emisiju kontroles sistēma” vietā ir izmantots formulējums “pretpiesārņošanas sistēma”.

5 Šis instruments Savienībai ir saistošs: skat. šo secinājumu 5 punktu.

6 Padomes Lēmums (1997. gada 27. novembris) par Eiropas Kopienas pievienošanās ANO Eiropas Ekonomikas komisijas Nolīgumam vienotu tehnisko prasību apstiprināšanai riteņu transportlīdzekļiem, aprīkojumam un detaļām, ko var uzstādīt un/vai lietot riteņu transportlīdzekļos, un par nosacījumiem to apstiprinājumu savstarpējai atzišanai, kas piešķirti, pamatojoties uz šīm prasībām (“Pārskatītais 1958. gada nolīgums”) (OV 1997, L 346, 78. lpp.).

7. Šī lēmuma II pielikums attiecas uz ANO/EEK Noteikumiem Nr. 83.

Direktīva 2007/46/EK

8. Saskaņā ar Direktīvas 2007/46/EK⁷ 34. un 35. pantu, kā arī IV pielikumu, ANO/EEK Noteikumi Nr. 83 ir integrēti Kopienas transportlīdzekļu tipa apstiprināšanas sistēmā.

Regula Nr. 715/2007

9. Regulas Nr. 715/2007 1., 5., 6. un 12. apsvērums ir formulēti šādi:

“(1) [...] Tādēļ būtu jāsaskaņo mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprinājuma tehniskās prasības attiecībā uz emisijām, lai prasības dažādās dalībvalstīs neatšķirtos un lai nodrošinātu augstu vides aizsardzības līmeni.

[..]

(5) ES gaisa kvalitātes mērķu sasniegšanai ir nepieciešami turpmāki centieni, lai samazinātu transporta līdzekļu radītās emisijas. [...]

(6) Lai uzlabotu gaisa kvalitāti un ievērotu piesārņojuma robežvērtības, jo īpaši ir nozīmīgi jāsamazina slāpekļa oksīdu emisijas no transportlīdzekļiem, kas aprīkoti ar dīzeļmotoriem.

[..]

(12) Būtu jāturpina centieni, lai īstenotu stingrākas emisijas robežvērtības, tostarp oglekļa dioksīda emisiju samazināšanu, un lai nodrošinātu, ka šīs robežvērtības atbilst transportlīdzekļu faktiskajai darbībai lietošanas laikā.”

10. Šīs regulas 3. pantā “Definīcijas” ir noteikts:

“[..]

4) “gāzveida piesārņotājs” ir oglekļa monoksīda un slāpekļa oksīdu, kas izteikti kā slāpekļa dioksīda (NO₂) ekvivalents, un ogļūdeņražu izplūdes gāzu emisijas;

[..]

6) “izpūtēja emisijas” ir gāzveida un cieto daļiņu piesārņotāju emisija;

[..]

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

⁷ 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.), kas ir grozīta ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 1060/2008 (2008. gada 7. oktobris) (OV 2008, L 292, 1. lpp.) (turpmāk tekstā – “Direktīva 2007/46”). Skat. arī Regulas Nr.1060/2008 3. apsvērums, kurā ir tieša atsauce uz ANO/EEK Noteikumiem Nr. 83.

[..].”

11. Šīs regulas 4. panta 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.

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 [kontroli].

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. [..]”

12. Saskaņā ar 5. panta 1. un 2. punktu:

“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.”

Regula Nr. 692/2008

13. Regulas (EK) Nr. 692/2008⁸ 1. pantā ir paredzēts, ka ar to “nosaka pasākumus [Regulas Nr. 715/2007] 4., 5. un 8. panta īstenošanai”.

14. Saskaņā ar šīs regulas 2. panta 18. punktu *OBD sistēmas* (proti, iebūvējamas diagnostikas sistēmas⁹) *kontekstā* “emisiju kontroles sistēma” 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”.

⁸ Komisijas Regula (2008. gada 18. jūlijs), ar kuru īsteno un groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 715/2007 par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem (“Euro 5” un “Euro 6”) un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai (OV 2008, L 199, 1. lpp.).

⁹ *OBD* ir saīsinājums no angļu valodas termina “on-board diagnostic”.

Francijas tiesību akti

15. Atbilstoši Patērētāju kodeksa L.213-1. pantam sods tiek piemērots “ikvienam, neatkarīgi no tā, vai viņš ir ligumslēdzēja puse, kurš ir maldinājis vai mēģinājis maldināt ligumslēdzēju, izmantojot jebkādu līdzekli vai procedūru, pat rīkojoties ar trešās personas starpniecību: 1. jebkādā veidā par preču lietderīgu sastāvdaļu raksturu, veidu, izcelsmi, būtiskām īpašībām, sastāvu vai saturu; 2. par piegādāto preču daudzumu vai to identitāti, piegādājot preces, kas atšķiras no liguma priekšmeta; 3. par piemērotību lietošanai, ar preces lietošanu saistītiem riskiem, veiktajām pārbaudēm, lietošanas veidiem vai veicamiem piesardzības pasākumiem”¹⁰.

16. Patērētāju kodeksa L.213-2. pantā ir paredzēts, ka soda apmēru var palielināt, ja izdarīto nodarījumu dēļ “preču lietošana ir kļuvusi bīstama cilvēku vai dzīvnieku veselībai”¹¹.

17. Saskaņā ar Patērētāju kodeksa L.213-6. pantu juridiskām personām, kas tiek sauktas pie kriminālatbildības par L.213-1. un L.213-2. pantā noteiktajiem noziedzīgiem nodarījumiem, papildu tiek piespriesti kriminālkodeksa 131-39. panta 2.–9. punktā paredzētie sodi. Tas var ietvert, piemēram, aizliegumu attiecībā uz darbību, “kuras veikšanā vai kuras veikšanas dēļ ir izdarīts noziedzīgs nodarījums”.

Pamatlieta, prejudiciālie jautājumi un tiesvedība Tiesā

18. Uzņēmējsabiedrība X ir automobiļu ražotājs, kurš Francijā realizē mehāniskos transportlīdzekļus. No lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu izriet, ka šī uzņēmējsabiedrība esot laidusi apgrozībā transportlīdzekļus, kas ir aprīkoti ar programmatūru (turpmāk tekstā – “strīdus programmatūra”), ar ko ir iespējams viltot gāzveida piesārņotāju – tādu kā slāpekļa oksīdu (turpmāk tekstā – “NOx”) – emisiju tipa apstiprinājuma testu rezultātus pirms šo transportlīdzekļu laišanas tirgū.

19. Gāzveida piesārņotāju emisiju tipa apstiprinājuma posmā transportlīdzekļi tiek testēti atbilstoši protokolam, kura parametri ir precīzi noteikti tiesiskajā regulējumā. Tie tostarp attiecas uz transportlīdzekļa ātruma profilu, temperatūru un iepriekšēju sagatavošanu. Tipa apstiprinājuma testā izmantotais ātruma profils (*New European Driving Cycle*; saīsinājumā *NEDC*) ietver četrus atkārtotus pilsētas braukšanas ciklus un vienu ārpuspilsētas braukšanas ciklu, kas tiek realizēti nevis reālos braukšanas apstākļos, bet laboratorijā. Šajā testā it īpaši tiek noskaidrots, vai NOx emisiju apjoms nepārsniedz Regulā Nr.715/2007 noteiktās robežvērtības.

20. Konkrētajā lietā aplūkoti transportlīdzekļi ir aprīkoti ar izplūdes gāzu recirkulācijas (*EGR*) vārstu.

21. *EGR* vārsts ir viena no tehnoloģijām, ko automobiļu ražotāji, tostarp uzņēmējsabiedrība X, izmanto, lai kontrolētu un samazinātu NOx beigu emisijas. Tā ir sistēma, kurā daļa no iekšdedzes dzinēju izplūdes gāzēm tiek novirzīta uz gāzu ieplūdes kolektoru, proti, dzinēja ieplūstošā gaisa regulēšanas vārstu, lai samazinātu slāpekļa oksīdu emisijas.

¹⁰ Līdz 2014. gada 18. martam par šajā pantā minēto pārkāpumu tika piemērota brīvības atņemšana uz laiku līdz diviem gadiem un naudas sods līdz 35 000 EUR vai viens no šiem sodiem. No 2014. gada 19. marta līdz 2016. gada 30. jūnijam par šajā pantā minēto pārkāpumu tika piemērota brīvības atņemšana uz laiku līdz diviem gadiem un naudas sods līdz 300 000 EUR. Šajā pantā tostarp ir paredzēts, ka “naudas soda apmēru var noteikt proporcionāli pārkāpuma rezultātā gūtajām priekšrocībām līdz 10 % no vidējā gada apgrozījuma, kas aprēķināts, izmantojot pēdējos trīs gada apgrozījuma datus, kas ir zināmi faktu rašanās dienā”.

¹¹ Saskaņā ar redakciju, kas bija piemērojama līdz 2014. gada 18. martam, Patērētāju kodeksa L.213-2. pantā bija paredzēta iespēja L.213-1. pantā minēto sodu divkārtot. No 2014. gada 19. marta līdz 2016. gada 30. jūnijam parasti piemērojamos sodus bija iespējams palielināt, piemērojot brīvības atņemšanu uz laiku līdz septiņiem gadiem un naudas sodu līdz 750 000 EUR, tostarp par nodarījuma mēģinājumu. Naudas soda apmēru var arī noteikt proporcionāli pārkāpuma rezultātā gūtajām priekšrocībām līdz 10 % no vidējā gada apgrozījuma, kas aprēķināts, izmantojot pēdējos trīs gada apgrozījuma datus, kuri ir zināmi faktu rašanās dienā.

22. Konkrēti, piesārņojuma kontroles sistēma ar izplūdes gāzu recirkulāciju sastāv no kanāla, pa kuru izplūdes gāzes – kuras rodas, degvielai nepilnīgi sadegot, – tiek novirzītas uz ieplūdes kolektoru, un kurš ir aprīkots ar siltummaini sadedzināto gāzu dzesēšanai un *EGR* vārstu, kas regulē ieplūdes kolektorā atkārtoti novirzīto gāzu plūsmu.

23. Minētā *EGR* vārsta atvēršanu vada dzinēja vadības bloks. Šis vadības bloks ir iekšēja datorizēta informācijas sistēma, kas kontrolē transportlīdzekļa fiziskās ierīces. Minētais vadības bloks, balstoties uz sensoru sniegto informāciju, kontrolē piedziņas mehānismus. Šie piedziņas mehānismi kontrolē dzinēja dažādu mehānisko elementu stāvokli. *EGR* vārsta atvēršanu – no kuras ir atkarīgs ieplūdes kolektorā atkārtoti novirzīto gāzu apjoms un līdz ar to arī attīrīšanas sistēmas efektivitāte – reāllaikā kontrolē dzinēja vadības bloks, kas, ņemot vērā no dažādiem sensoriem saņemto informāciju (ātrums, temperatūra u.c.), nosūta instrukcijas *EGR* vārsta piedziņas mehānismam. Tādējādi šī vārsta atvēršanas ātrumu nosaka minētais vadības bloks un, visbeidzot, tajā integrētās programmatūras pirmkods (proti, izskatāmajā lietā aplūkotā strīdus programmatūra¹²).

24. Konkrētajā lietā 2015. gada 28. septembrī Ildefransas (Francija) reģionālās padomes priekšsēdētāja vietnieks transporta jomā, balstoties uz plašsaziņas līdzekļos sniegto informāciju, vērsās Parīzes (Francija) prokuratūrā par uzņēmēj sabiedrības X darbībām saistībā ar *EGR* vārstu un strīdus programmatūru, ar kuriem ir aprīkoti atsevišķi šīs uzņēmēj sabiedrības [ražotie] transportlīdzekļi.

25. 2015. gada 2. oktobrī Parīzes prokuratūra šīs darbības kvalificēja kā prettiesisku maldināšanu atbildību pastiprinošos apstākļos un lūdza *Office central de lutte contre les atteintes à l'environnement et à la santé publique (OCLAESP)* [Centrālajam birojam cīņai pret kaitējumu videi un sabiedrības veselībai] veikt izmeklēšanu par apstākļiem, kādos attiecīgie transportlīdzekļi ir laisti Francijas tirgū.

26. Vienlaikus *ministère de l'Écologie* [Vides ministrija] (Francija) lūdza *Service national des enquêtes (SNE) de la direction générale de la Concurrence et de la Répression des Fraudes (DGCCRF)* [Konkurences, patēriņa un krāpšanas apkarošanas ģenerāldirektorāta Valsts izmeklēšanas dienestam] veikt izmeklēšanu par minētajiem faktiem, lai noskaidrotu, vai Francijas teritorijā tirgotie transportlīdzekļi bija aprīkoti ar strīdus programmatūru.

27. *SNE* sagatavoja ziņojumu, kuram bija pievienoti testu un izmēģinājumu rezultāti, kurus bija ieguvusi *Union technique de l'automobile du motocycle et du cycle* [Automobiļu, motociklu un velosipēdu tehniskā apvienība], kas ir vienīgā laboratorija, kurai Francijā ir tiesības veikt transportlīdzekļu tipa apstiprinājuma testus. Šo testu un izmēģinājumu mērķis bija noskaidrot, vai var tikt konstatēta varbūtēja krāpniecība. No tiem izrietēja, ka atsevišķiem uzņēmēj sabiedrības X transportlīdzekļiem NOx emisijas ir vairākkārt palielinājušās – pat 3,6 reizes, salīdzinot ar transportlīdzekļa teorētiskajiem mērījumiem, kas tika uzrādīti to apstiprinājuma posmā.

28. *Institut français du pétrole Énergie nouvelle (IFPEN)* [Francijas Naftas un jauno energoresursu institūtam] tika uzticēts veikt triju transportlīdzekļu papildu testēšanu, kas arī ļāva secināt, ka NOx emisijas bija īpaši samazinātas brīdī, kad tika konstatēts tipa apstiprinājuma posms¹³, būtiski palielinoties *EGR* vārsta atverei.

29. 2015. gada oktobrī Parīzes prokuratūra veica kratīšanu uzņēmēj sabiedrības X Francijas filiāles telpās, lai pārliecinātos, vai ir pierādījumi, kas ļautu konstatēt, ka šī filiāle bija informēta par strīdus programmatūru.

¹² Iesniedzējtiesa norāda, ka "konfidencialitātes apsvērumu dēļ" uzņēmēj sabiedrība X ir atteikusies pazinot izmeklētājiem attiecīgo pirmkodu.

¹³ Šajā ziņā plašāku skaidrojumu skat. šo secinājumu 36. punktā.

30. 2016. gada janvārī minētās filiāles prezidents sniedza paskaidrojumus tiesas sēdē. Viņš apgalvoja, ka par strīdus programmatūru esot uzzinājis no plašsaziņas līdzekļiem un neko nezinot par tās darbību. Šajā kontekstā šis filiāles prezidents tomēr precizēja, ka ar minēto programmatūru ir tikuši aprīkoti atsevišķi dīzeļdzinēju transportlīdzekļi, Francijā kopumā (aptuveni) 950 000 transportlīdzekļu, kuri ir tikuši atsaukti, lai minētā programmatūra tiktu atjaunināta. Papildus viņš noliedza, ka būtu zinājis par šīs programmatūras krāpniecisko raksturu, un apgalvoja, ka, viņaprāt, tās mērķis esot “optimizēt NOx emisiju samazināšanu”.

31. Pārbaudes rezultātā 2016. gada 19. februārī tika uzsākta pirmstiesas izmeklēšana, kuru tika uzdots vadīt iesniedzējtiesas izmeklētājtiesnesim un diviem citiem izmeklētājtiesnešiem. Atbilstoši apsūdzības rakstā norādītajam apgalvotais pārkāpums ir izpaudies tādējādi, ka “laikposmā no 2009. gada 1. septembra [...] – jebkādā veidā, tostarp rīkojoties ar trešās personas starpniecību, kas ir līgumslēdzēja puse vai nav, – dīzeļdzinēju [...] transportlīdzekļu pircēji ir tikuši maldināti par būtiskām transportlīdzekļu īpašībām un veiktajām pārbaudēm, kā rezultātā preču lietošana ir kļuvusi bīstama cilvēku vai dzīvnieku veselībai”, pārkāpjot tostarp Patērētāju kodeksa L.213-1. un L.213-2. pantu.

32. Šajā kriminālprocesa stadijā uzņēmējsabiedrībai X bija liecinieka ar aizdomās turētā tiesībām statuss. Saņemdamā izmeklētājtiesnešu pavēsti ierasties tiesā 2017. gada 28. martā, uzņēmējsabiedrība X oficiāli atteicās atbildēt uz izmeklētājtiesnešu uzdotajiem jautājumiem. Uzņēmējsabiedrība X arī atteicās nosūtīt izmeklēšanai nepieciešamo informāciju, kuru izmeklētājtiesneši bija pieprasījuši, tostarp uzņēmējsabiedrības X izmantoto dzinēju kalibrēšanas metodoloģiju aprakstu.

33. Turklāt kopš pirmstiesas izmeklēšanas uzsākšanas vairāk nekā 1200 personas ir cēlušas civilprasības kriminālprocesā.

34. Šajā kriminālprocesā ekspertam tika uzdots veikt analīzi par administratīvās iestādes veikto testu – proti, *UTAC* un *IFPEN* veikto testu – rezultātiem un visiem citiem tehnisko pārbažu rezultātiem, lai atspoguļotu strīdus programmatūras darbību un sekas, ko rada ar šo programmatūru aprīkoti transportlīdzekļi, ciktāl šīs programmatūras rezultātā tiek palielinātas NOx emisijas atmosfērā.

35. 2017. gada 26. aprīlī iesniegtajā atzinumā (turpmāk tekstā – “ekspertīzes atzinums”) eksperts norādīja, ka saskaņā ar spēkā esošajiem tiesību aktiem emisiju kontroles sistēmām būtu jādarbojas normālos transportlīdzekļa izmantošanas apstākļos. Viņš atgādināja, ka normālos transportlīdzekļa vadīšanas apstākļos pārbaudītajiem transportlīdzekļiem *EGR* vārsts netika vadīts atbilstoši tipa apstiprinājumam atbilstošajam režīmam. Kā par to liecināja *UTAC* veiktie testi, normālā darbības režīmā nebūtu iespējams ievērot tiesību aktos noteiktās piesārņojuma robežvērtības. Ja tādējādi netiktu atklāts tipa apstiprinājuma cikls un nebūtu izmainīta *EGR* vārsta darbība, aplūkotajiem transportlīdzekļiem normālos izmantošanas apstākļos nebūtu iespējams ievērot noteiktos [piesārņojuma] ierobežojumus. Līdz ar to realitātē piesārņojuma kontroles sistēmas efektivitāte bija zemāka.

36. Tādējādi eksperts konstatēja tādas ierīces klātbūtni, kas ir ļāvusi atklāt tipa apstiprinājuma procedūru un pielāgot sadegušo gāzu recirkulācijas sistēmas (turpmāk tekstā – “*EGR* sistēma”) darbību, lai veiktu šo tipa apstiprinājumu. Transportlīdzekļiem braucot normālā režīmā, šādas ierīces klātbūtne paaugstina NOx emisiju. Atbilstoši eksperta precizētajam, ja *EGR* vārsta darbība reālajos braukšanas apstākļos atbilstu tai, kāda tā bija tipa apstiprinājuma testos, šie transportlīdzekļi, it īpaši pārvietojoties pilsētā, radītu būtiski (*par aptuveni 50 %*) mazāk NOx un attiecīgi, iespējams, nedaudz vairāk (*par aptuveni 5 %*) oglekļa monoksīda, nesadegušo oglekļa dioksīda un oglekļa dioksīda¹⁴. Iespējams, ka nedaudz samazinātos transportlīdzekļu jauda. Apkope būtu veicama biežāk, un tā izmaksātu dārgāk tādēļ, ka arī dzinējs ātrāk aizsērētu.

¹⁴ Skat. ekspertīzes atzinuma 76. lpp.

37. Visbeidzot eksperts precizēja, ka *EGR* sistēma ir piesārņojuma kontroles iekārta, jo dzinēji ar to ir aprīkoti tikai ar vienu mērķi – samazināt NOx emisijas; ka tās atveres samazināšanās mazina emisiju kontroles sistēmas efektivitāti un līdz ar to NOx emisijas palielinās, un ka šī [atveres] samazināšanās skaidri parādās normālos transportlīdzekļu lietošanas apstākļos. Savukārt *EGR* vārsta atveres samazināšanās praktiski izpaužas gan kā dzinēja spēja veikt lielāku paātrinājumu, gan kā jaudas lielāks potenciāls. Tas arī izraisa ieplūdes kanālu, vārstu un sadegšanas kameras mazāku aizsērējumu, kas tādējādi veicina dzinēja ilgmūžību un uzticamību.

38. Ņemot vērā šo tehnisko informāciju, iesniedzējtiesa norāda, ka atbilstoši prettiesiskas maldināšanas juridiskajai konstrukcijai – ja tā tiktu piemērota – attiecīgo transportlīdzekļu pircēji ir tikuši maldināti par būtiskām minēto transportlīdzekļu īpašībām, proti, to neatbilstību Regulai Nr. 715/2007, jo transportlīdzekļos ir tikusi iebūvēta minētās regulas 3. panta 10. punktā un 5. panta 2. punktā minētā pārveidošanas ierīce, kas izpaužas kā dzinēja vadības bloka, kurš iedarbojas uz *EGR* vārstu, programmēšana tipa apstiprinājuma cikla atpazīšanas nolūkā, lai NOx emisiju kontroles sistēma tiktu aktivizēta šī cikla laikā, bet netiktu aktivizēta transportlīdzekļa normālos lietošanas apstākļos.

39. Maldināšanu papildina atbildību pastiprinošs apstāklis, proti, [šo] transportlīdzekļu lietošana ir kļuvusi bīstama cilvēku un dzīvnieku veselībai, ņemot vērā, ka 2012. gadā *Centre international de recherche sur le cancer (CIRC)* [Starptautiskā Vēža izpētes aģentūra] ir klasificējusi dīzeļdzinēju izplūdes gāzes kā pierādītus kancerogēnus.

40. Iesniedzējtiesa atgādina, ka ierīces, kas tiek izmantotas, lai ietekmētu emisiju kontroles sistēmas darbību, var būt dažādas. Regulas Nr. 715/2007 3. pantā sniegtajā formulējuma “pārveidošanas ierīce” definīcijā ir minēti vairāki jēdzieni, kurus Tiesa līdz šim vēl nav interpretējusi.

41. Ņemot vērā, ka pamatlietā aplūkotā prettiesiskas maldināšanas kvalifikācija ir balstīta uz jēdziena “pārveidošanas ierīce” kvalifikāciju, iesniedzējtiesa uzskata, ka ir nepieciešami skaidrojumi par iepriekš minēto normu tvērumu, lai varētu pieņemt lēmumu gan par iespējamo apsūdzības celšanu pret uzņēmēj sabiedrību X, gan par lietas nodošanu tiesai iztiesāšanai pēc izmeklēšanas pabeigšanas.

42. Ņemot vērā visu iepriekš minēto, iesniedzējtiesa nolēma vērsties Tiesā ar šādiem prejudiciāliem jautājumiem:

“1) Jēdziena “konstrukcijas elements” interpretācija

- a) Ko nozīmē [Regulas Nr. 715/2007] 3. panta 10. punktā minētais jēdziens “konstrukcijas elements”, ar ko ir definēta pārveidošanas ierīce (*defeat device*)?
- b) Vai dzinēja vadības blokā iekļauto programmu vai vispārīgāk – programmu, kas to ietekmē, var uzskatīt par konstrukcijas elementu šī panta izpratnē?

2) Jēdziena “emisijas kontroles sistēma” interpretācija

- a) Ko nozīmē [Regulas Nr. 715/2007] 3. panta 10. punktā minētais jēdziens “emisiju kontroles sistēma”, ar ko ir definēta pārveidošanas ierīce (*defeat device*)?
- b) Vai šī emisiju kontroles sistēma ietver tikai tehnoloģijas un stratēģijas, kuru mērķis ir apstrādāt un samazināt emisijas (jo īpaši NOx) pēc to rašanās, vai arī tā ietver dažādas tehnoloģijas un stratēģijas, kas ļauj ierobežot to rašanos pašā sākumā, piemēram, tādas kā *EGR* tehnoloģija?

3) Jēdziena “pārveidošanas ierīce” (*defeat device*) interpretācija

- a) Vai ierīce, kura konstatē jebkuru parametru, kas ir saistīts ar [Regulas Nr. 715/2007] paredzēto tipa apstiprinājuma procedūru norisi, lai šo procedūru laikā aktivizētu vai pastiprinātu jebkuras emisiju kontroles sistēmas daļas darbību un tādējādi iegūtu transportlīdzekļa tipa apstiprinājumu, ir pārveidošanas ierīce (*defeat device*) [Regulas Nr. 715/2007] [3. panta 10. punkta] izpratnē?
- b) Apstiprināšanas atbildes gadījumā – vai šī pārveidošanas ierīce (*defeat device*) ir aizliegta saskaņā ar [Regulas Nr. 715/2007] 5. panta 2. punkta noteikumiem?
- c) Vai [trešā jautājuma a) daļā] minēto ierīci var uzskatīt par “pārveidošanas ierīci”, ja emisiju kontroles sistēmas pastiprināta darbība ir efektīva ne tikai tipa apstiprinājuma procedūrās, bet arī gadījumos, ja reālajā braukšanā tiek konstatēti tieši tādi paši apstākļi kā tipa apstiprinājuma procedūrās, lai pastiprinātu emisiju kontroles sistēmas darbību?

4) 5. pantā paredzēto izņēmumu interpretācija

- a) Ko nozīmē trīs izņēmumi, kas ir paredzēti [Regulas Nr. 715/2007] 2. nodaļas [5. panta 2. punktā]?
- b) Vai aizliegumu izmantot pārveidošanas ierīces (*defeat device*), kas aktivizē vai pastiprina jebkuras emisiju kontroles sistēmas daļas darbību īpaši tipa apstiprinājuma procedūrās, varētu nepiemērot viena no trim [5. panta 2. punktā] minētā iemesla dēļ?
- c) Vai dzinēja nodiluma un aizsērēšanas aizkavēšana ir viena no prasībām attiecībā uz “motora aizsardzību pret bojājumiem vai negadījumiem” vai “drošu transportlīdzekļa darbību”, kas var attaisnot šādas pārveidošanas ierīces klātbūtni [5. panta 2. punkta a) apakšpunkta] izpratnē?”

43. Rakstveida apsvērumus iesniedza Francijas un Itālijas valdības, kā arī pamatlīstas dalībnieki (uzņēmēj sabiedrība X, prasītāji krimināllietā A u.c.) un Eiropas Komisija.

44. Minētās valdības, kā arī pamatlīstas dalībnieki (uzņēmēj sabiedrība X, prasītāji krimināllietā A, B, AGLP, C u.c.) un Eiropas Komisija sniedza arī mutvārdu apsvērumus 2019. gada 7. novembra tiesas sēdē mutvārdu paskaidrojumu uzklaušīšanai.

Vērtējums

Ievada apsvērumi

45. Uzskatu, ka iesākumā ir lietderīgi detalizēti izklāstīt mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprinājuma tiesisko regulējumu Eiropas Savienībā.

46. Uz mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprinājumu Savienības tiesībās attiecas detalizēts regulējums, kura juridiskais pamats ir ar iekšējā tirgus darbību saistītie noteikumi (pašlaik LESD 114. pants).

47. Direktīva 2007/46 ir saskaņota sistēma, kas aptver administratīvos noteikumus, kā arī vispārējās tehniskās prasības, ko piemēro visu šīs direktīvas piemērošanas jomā ietilpstošo jauno mehānisko transportlīdzekļu (kravas vai vieglo) tipa apstiprināšanai.

48. Tādējādi autobūves nozarē ar visiem tiesību pamataktiem tiek noteikta transportlīdzekļa tipa apstiprinājuma procedūra un juridiskās sekas. Savukārt tipa apstiprinājumam pēc būtības piemērojami nosacījumi ir noteikti atsevišķā regulējumā.

49. Tipa apstiprināšana notiek šādi – ražotājs iesniedz apstiprinātājam iestādēm transportlīdzekļa prototipu, demonstrējot, ka tas atbilst visiem nosacījumiem pēc būtības, kas ir paredzēti Direktīvas 2007/46 IV pielikumā minētajos tiesību aktos. Pēc tam, kad administratīvā apstiprinātāja iestāde ir sniegusi apstiprinājumu, ražotājs uzsāk attiecīgā transportlīdzekļa tipa izgatavošanu. Ikvienu transportlīdzekli, kas ir izgatavots atbilstoši apstiprinātajam tipam, var laist apgrozībā tirgū bez papildu pārbaūžu veikšanas.

50. Šajā ziņā ar emisijām saistītās saskaņotās tehniskās prasības ir precizētas Regulas Nr. 715/2007 5. pantā. Šajā pantā ražotājiem ir uzlikts pienākums viņu transportlīdzekļus aprīkot tā, lai transportlīdzekļi *normālos lietošanas apstākļos* atbilstu minētās regulas prasībām un tās īstenošanas noteikumiem.

51. Turklāt minētās regulas 5. panta 2. punktā ir paredzēts, ka šīs pašas regulas 3. panta 10. punktā definēto “pārveidošanas ierīču” izmantošana ir aizliegta, atskaitot atsevišķus izsmēloši uzskaitītus izņēmumus.

52. Līdz ar to saskaņā ar Regulas Nr. 715/2007 5. pantu transportlīdzekļiem ir jābūt konstruētiem ne vien tā, lai tie *normālos lietošanas apstākļos* ievērotu tiesību aktos noteiktās robežvērtības, bet arī lai to emisiju kontroles sistēmas efektivitāte nevarētu tikt samazināta “apstākļos, kas ir paredzami normālā transportlīdzekļu darbībā un izmantošanā [lietojumā]”¹⁵.

53. Lai piemērotu Regulas Nr. 715/2007 5. pantu, Komisija Regulā Nr. 692/2008 ir paredzējusi specifiskas laboratoriskās testēšanas procedūras, ar kurām, lai saņemtu tipa apstiprinājumu, ražotāji var pierādīt, ka jauns transportlīdzekļu tips atbilst noteiktajām emisijas robežvērtībām.

54. Konkrētajā lietā testēšanas procedūrā noteiktie emisijas dati tika balstīti uz tolaik piemērojamo vienu braukšanas ciklu, proti, *NEDC*, kas ir izskaidrots iepriekš¹⁶. Tie ir standarta testi, kas tiek veikti nevis reālajos apstākļos, bet laboratorijā, kas tos padara pakļāvīgākus krāpnieciskiem novēšanas un apiešanas paņēmieniem.

Par prejudiciālo jautājumu pieņemamību

55. Pirms ķerties pie Tiesai uzdoto jautājumu pārbaudes pēc būtības, ir jānoskaidro, vai tie ir pieņemami.

56. Atsevišķi pamatlietas dalībnieki (A u.c.) savos paskaidrojumos ir apgalvojuši, ka “pārveidošanas ierīces” kvalifikācija attiecas tikai uz transportlīdzekļu tipa apstiprinājuma likumību. Vienalga, vai tā tiek vai netiek pierādīta, šī kvalifikācija nevarot ietekmēt maldināšanas faktu par “būtiskām īpašībām” vai veiktajiem testiem. Atbilstoši šo lietas dalībnieku apgalvotajam saskaņā ar Patērētāju kodeksu ir aizliegta maldināšana, “izmantojot jebkādu līdzekli vai procedūru”, tādējādi neesot būtiski, vai ir (nav) pārkāpti Regulas Nr. 715/2007 noteikumi. Tādējādi pamatlietas izspriešanai prejudiciālie jautājumi neesot lietderīgi¹⁷.

57. Arī uzņēmēj sabiedrība X uzskata, ka šie prejudiciālie jautājumi neesot lietderīgi, lai izspriestu pamatlietu. Tāsprāt, pamatlietā (tā kā tā ir paskaidrota lūgumā sniegt prejudiciālu nolēmumu) ir jānosaka, vai šī uzņēmēj sabiedrība var tikt atzīta par aizdomās turētu par maldināšanu un uz šī pamata nodota tiesāšanai. Uzņēmēj sabiedrība X apgalvo, ka atbilstoši Francijas krimināltiesībām maldināšana ir

¹⁵ Šeit esmu atsaukusies uz Regulas Nr. 715/2007 3. panta 10. punkta *in fine* formulējumu

¹⁶ Skat. šo secinājumu 19. punktu. Kopš tā laika laboratoriskie testi ir tikuši modernizēti un papildināti ar citu izmēģinājuma procedūru, lai noteiktu emisiju datus reālos braukšanas apstākļos (angļu valodā – “real driving emissions” vai “RDE”).

¹⁷ Tiesas sēdē lietas dalībnieka A u.c. pārstāvis tomēr, šķiet, grozīja šo apgalvojumu, norādot, ka viņš nevēlas apstrīdēt prejudiciālo jautājumu pieņemamību, un jēdziena “pārveidošanas ierīce” kvalifikācija pastiprinātu noziedzīgā nodarījuma aprakstu, lai arī tas nav obligāti nepieciešams, lai pierādītu minētā nodarījuma faktu.

nodarījums, kurā ir jāapvieno objektīvās un subjektīvās puses elementi, kuru pastāvēšana šajā lietā neesot nepārprotama. Uzņēmēj sabiedrība X apgalvo, ka neatkarīgi no Tiesas sniegtās atbildes uz iesniedzējtiesas uzdotajiem jautājumiem to nekādā gadījumā nevarot ne atzīt par aizdomās turēto, ne arī attiecīgi nodot tiesāšanai.

58. Turklāt uzņēmēj sabiedrība X uzsver noziedzīgu nodarījumu un sodu likumības principu, proti, tā kā par konkrētajā lietā pārmestajiem faktiem nav skaidri un precīzi formulētas kriminālatbildības, uzņēmēj sabiedrību X nevarot sodīt par maldināšanu.

59. Turklāt uzņēmēj sabiedrība X uzskata, ka pašreiz iesniedzējtiesā neesot *nevienas* tiesvedības, kas būtu saistīta ar uzdotajiem jautājumiem, jo šī uzņēmēj sabiedrība vēl nekad neesot iesniedzējtiesai paudusi – mutvārdos vai rakstveidā – savu nostāju¹⁸ par šiem jautājumiem. Šie jautājumi esot vienīgi lūgums sniegt konsultatīvu viedokli par Savienības tiesību normām, un tie neesot saistīti ar itin nevienu tiesvedību. Šajā ziņā šie jautājumi esot tīri hipotētiski. Tas jo īpaši attiecoties uz ceturto prejudiciālo jautājumu par Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punktā minētajiem izņēmumiem, uz kuriem iesniedzējtiesā izskatāmajā kriminālprocesā uzņēmēj sabiedrība X līdz šim vēl nekad nav atsaukusies.

60. Papildus uzņēmēj sabiedrība X uzskata, ka pirms prejudiciālo jautājumu uzdošanas Tiesai tie neesot tikuši apspriesti uz pušu sacīkstes principu balstītās debatēs, tādējādi pārkāpjot pareizas tiesvedības principu.

61. Visbeidzot tiesas sēdē mutvārdu paskaidrojumu uzklaušīšanai uzņēmēj sabiedrība X arī apgalvoja, ka prejudiciālie jautājumi esot uzdoti “pāragri”, jo līdz šim veikta izpēte, kas arī ir atspoguļota ekspertīzes atzinumā, neļaujot pietiekoši precīzi noteikt lietas faktiskos apstākļus.

62. Manuprāt, lietas dalībnieka A u.c., kā arī uzņēmēj sabiedrības X sniegtie argumenti ir pilnībā jānoraida.

63. Vispirms ir jānorāda, ka saskaņā ar Tiesas pastāvīgo judikatūru LESD 267. pantā iedibinātās sadarbības starp Tiesu un valsts tiesām ietvaros tikai valsts tiesai, kas iztiesā lietu un kas ir atbildīga par pieņemamo tiesas nolēmumu, ņemot vērā lietas īpatnības, ir jānovērtē gan tas, cik lielā mērā prejudiciālais nolēmums ir nepieciešams sprieduma taisīšanai, gan arī Tiesai uzdoto jautājumu atbilstība. Tādēļ, ja vien uzdotie jautājumi attiecas uz Savienības tiesību interpretāciju, Tiesai principā ir jālemj¹⁹.

64. Turklāt, lai arī pamatlietas puses šo jautājumu nav izvirzījušas, vēlos arī atgādināt, ka atbilstoši pastāvīgajai judikatūrai “izmeklēj tiesnesis krimināllietā vai izmeklēšanas tiesnesis krimināllietā ir uzskatāmi par tiesu [LESD 267. panta] izpratnē, kuriem neatkarīgi un saskaņā ar likumu ir jāspriež lietas, kuras ar likumu ir nodotas to kompetencē, procesā, kā rezultātā tiek pasludināts tiesas spriešanai raksturīgs nolēmums”²⁰

65. No minētā izriet, ka uz jautājumiem par Savienības tiesībām ir attiecināms atbilstības pieņēmums. Tiesa var atteikties atbildēt uz valsts tiesas uzdotu prejudiciālu jautājumu tikai tad, ja ir *acīmredzams*, ka lūgtajai Savienības tiesību interpretācijai nav nekāda sakara ar pamatlietas faktisko situāciju vai tās priekšmetu, vai arī gadījumos, kad izvirzītā problēma ir hipotētiska vai Tiesai nav zināmi faktiskie vai juridiskie apstākļi, kas nepieciešami, lai sniegtu noderīgu atbildi uz tai uzdotajiem jautājumiem²¹.

18 Šajā ziņā uzņēmēj sabiedrība X iebilst, ka varētu tikt izmantots pēc tās lūguma ne vēlāk kā 2015. gada decembrī sagatavotais advokātu biroja *Freshfields Bruckhaus Deringer* juridiskais atzinums, kurš izmeklētājiem ir nosūtīts, pirms oficiāli tika uzsākta pirmstiesas izmeklēšana, un kurā ir mēģināts pierādīt, kādēļ *EGR* sistēma nevar tikt uzskatīta par “pārveidošanas ierīci”.

19 Skat. spriedumu, 2018. gada 4. decembris, *Minister for Justice and Equality un Commissioner of An Garda Síochána* (C-378/17, EU:C:2018:979, 26. punkts un tajā minētā judikatūra).

20 Rikojums, 2004. gada 15. janvāris, *Saetti un Frediani* (C-235/02, EU:C:2004:26, 23. punkts un tajā minētā judikatūra).

21 Skat. spriedumu, 2018. gada 4. decembris, *Minister for Justice and Equality un Commissioner of An Garda Síochána* (C-378/17, EU:C:2018:979, 27. punkts un tajā minētā judikatūra).

66. Konkrētajā gadījumā no lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu skaidri izriet, ka gadījumā, ja strīdus programmatūra, ar kuru tiek regulētā *EGR* vārsta atvere un līdz ar to *NOx* galīgo emisiju līmenis, tiek kvalificēta kā “pārveidošanas ierīce” Regulas Nr. 715/2007 3. panta 10. punkta un 5. panta 2. punkta izpratnē, tas ietekmētu noziedzīgā nodarījuma konstatēšanu Francijas krimināltiesībās, proti, maldināšana atbildību pastiprinošos apstākļos atbilstoši Patērētāju kodeksa L.213-1. un L.213-2. pantam. Līdz ar to ir jānoraida lietas dalībnieku A u.c. un uzņēmēj sabiedrības X argumenti attiecībā uz uzdoto jautājumu nelietderību, jo iesniegtajiem jautājumiem ir acīmredzama saikne ar pamatlietas priekšmetu.

67. Ja Regulas Nr. 715/2007 normu interpretācija var ietekmēt nodarījuma konstatēšanu, tomēr nevar piekrist uzņēmēj sabiedrības X izvirzītajiem argumentiem attiecībā uz Francijas krimināltiesībām, proti, par objektīvās un/vai subjektīvās puses elementu pastāvēšanu. Tiem nav nozīmes prejudiciālo jautājumu pieņemamības izvērtējumā no Savienības tiesību viedokļa, un tie attiecas uz jautājumiem, kuri ir vienīgi iesniedzējtiesas kompetencē²².

68. Tāpat arī nav nozīmes argumentiem par pārkāpumu un sodu likumību, jo aplūkotā regula attiecas uz mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprinājumu un ar tiem netiek noteikts krimināltiesiska rakstura regulējums.

69. Arī attiecībā uz apgalvojumu, ka prejudiciālie jautājumi esot hipotētiski, uzņēmēj sabiedrības X argumenti man liek stipri šaubīties.

70. Fakts, ka atbilstoši uzņēmēj sabiedrības X izvēlētajai procesuālajai stratēģijai iesniedzējtiesā tā nav sniegusi atbildes uz izmeklētāju jautājumiem, ir atteikusies izsniegt strīdus programmatūras pirmkodu un noliegusi tās krāpniecisko raksturu, neļauj konstatēt tiesvedības neesamību; tieši pretēji – sliecos uzskatīt, ka šī stratēģija liecina par faktisku strīdu, kuram ir ārkārtīgi svarīga nozīme iesniedzējtiesā izskatāmās krimināllietas iznākumam.

71. Attiecībā uz ceturto prejudiciālo jautājumu par minētās regulas 5. panta 2. punktā paredzētā pārveidošanas ierīces aizlieguma izņēmumu interpretāciju uzņēmēj sabiedrība X apgalvo, ka iesniedzējtiesā tā nekad neesot izvirzījusi šos izņēmumus, tādējādi minētais jautājums esot hipotētisks. Atbildēdama uz Tiesas uzdotajiem jautājumiem šajā ziņā, uzņēmēj sabiedrība X tomēr skaidri atzina, ka tā neizslēdz iespēju šādus izņēmumus izvirzīt vēlāk kriminālprocesa gaitā iesniedzējtiesā. Šāda atzišanās, manuprāt, arī atklāj, ka šie jautājumi nav “vienīgi lūgums sniegt konsultatīvu viedokli” par tīri hipotētiskiem problēmjautājumiem.

72. Saistībā ar to, ka neesot bijušas uz sacīkstes principu balstītas debates, vēlos vienīgi norādīt, ka LESD 267. pantā paredzētā iespēja vērsties Tiesā nav pakārtota nosacījumam, ka tiesvedībā, saistībā ar kuru valsts tiesa uzdod prejudiciālu jautājumu, ir jāievēro pušu sacīkstes princips²³. Tādēļ arī šis uzņēmēj sabiedrības X izvirzītais arguments ir jānoraida.

73. Visbeidzot attiecībā uz šajā lietā uzdoto prejudiciālo jautājumu it kā pāragro raksturu uzskatu, ka vienīgi iesniedzējtiesai ir jāizlemj brīdis, kad tā izvēlas vērsties Tiesā²⁴. Turklāt vēlos norādīt, ka šajā ziņā uzņēmēj sabiedrības X sniegtā argumentācija man nešķiet pārliecinoša. Fakti, uz kuriem ir balstīta pamatlīta, ir atklājušies 2015. gadā, un par tiem ir veiktas vairākas tehniskās analīzes, proti, analīzes, kuras pašas ir detalizēti pārbaudītas, un šīs pārbaudes secinājumi ir ietverti ekspertīzes atzinumā. Šajā

22 Skat. spriedumu, 2018. gada 13. novembris, *Čepelnik* (C-33/17, EU:C:2018:896, 24. punkts un tajā minētā judikatūra).

23 Skat. spriedumu, 2009. gada 25. jūnijs, *Roda Golf & Beach Resort* (C-14/08, EU:C:2009:395, 33. punkts un tajā minētā judikatūra).

24 Turklāt atbilstoši pastāvīgajai judikatūrai apstāklis, ka krimināllietā vēl turpinās izmeklēšana, nav šķērslis, lai tiesa, kurai par to ir jālemj, vērstos Tiesā ar prejudiciālajiem jautājumiem; skat. rīkojumu, 2004. gada 15. janvāris, *Saetti* un *Frediani* (C-235/02, EU:C:2004:26, 23. punkts un tajā minētā judikatūra). Izvērstāku skaidrojumu skat. arī Von Bardeleben, E., Donnat, F. un Siritzky, D., *La Cour de justice de l'Union européenne et le droit du contentieux européen*, La Documentation française, Parīze, 2012, 179. un 180. lpp.

saistībā, manuprāt, ir grūti piekrist apgalvojumam, kuru uzņēmējsabiedrība X ir paudusi tiesas sēdē, uzskatīdama, ka “precīzi faktiskie apstākļi pašlaik neesot nodibināti”. Tieši pretēji, uzskatu, ka Tiesas rīcībā ir nepieciešamie faktiskie un tiesiskie apstākļi, lai lietderīgi atbildētu uz tai uzdotajiem jautājumiem.

74. Līdz ar to, ņemot vērā iepriekš izklāstītos apsvērumus, uzskatu, ka prejudiciālo jautājumu pieņemamība ir pierādīta.

Par pirmo prejudiciālo jautājumu

75. Ar pirmo prejudiciālo jautājumu – kuru veido divi pakārtoti jautājumi, kas visi ir jāaplūko kopā, – iesniedzējtiesa būtībā vēlas noskaidrot, vai programmatūra, ar kuru ir aprīkots dzinēja vadības bloks vai kura vispārēji uz to iedarbojas, var tikt uzskatīta par “konstrukcijas elementu” Regulas Nr. 715/2007 3. panta 10. punkta izpratnē.

76. Manuprāt, uz šo jautājumu ir jāatbild apstiprinoši.

77. Minētās regulas 3. panta 10. punktā minētais jēdziens “pārveidošanas ierīce” attiecas uz *jebkuru* konstrukcijas elementu, “kas nosaka temperatūru, transportlīdzekļa ātrumu, dzinēja apgriezienus (RPM), pārnese, kolektora vakuuma 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”.

78. Kā to Francijas valdība ir pareizi norādījusi, šādi definējot jēdzienu “konstrukcijas elements”, tam tiek piešķirts plašs tvērums. Šāds elements var būt gan mehāniskas detaļas, gan programmatūra, kas vada šādu detaļu aktivizēšanu, ciktāl ar to tiek ietekmēta emisiju kontroles sistēmas darbība, mazinot tās efektivitāti. Turklāt tā arī ir uzņēmējsabiedrības X rakstveida apsvērumos paustā nostāja.

79. Precizēšu, ka ar to tiek domāts elements, kura *cēlonis* ir transportlīdzekļa ražotājs. Saistībā ar aplūkoto programmatūru nav nozīmes, vai tā ir tikusi uzstādīta jau iepriekš pirms transportlīdzekļa pārdošanas vai lejuplādēta vēlāk, veicot minētā ražotāja uzdotu vai ieteiktu atjaunināšanu; toties tas nevar būt elements, kurš ir ticis uzstādīts *vienīgi pēc transportlīdzekļa īpašnieka vai lietotāja iniciatīvas* nesaistīti ar ražotāju.

80. Tādējādi uz pirmo prejudiciālo jautājumu ir jāsniedz šāda atbilde: Regulas Nr. 715/2007 3. panta 10. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka programmatūra, ar kuru ir aprīkots dzinēja vadības bloks vai kura vispārēji uz to iedarbojas, var tikt uzskatīta par konstrukcijas elementu šīs normas izpratnē situācijā, kad tā ir minētā vadības bloka neatņemama sastāvdaļa.

Par otro prejudiciālo jautājumu

81. Ar otro prejudiciālo jautājumu, kuru veido divi pakārtoti jautājumi un kurus aplūkošu kopā, iesniedzējtiesa būtībā vēlas noskaidrot, vai Regulas Nr. 715/2007 3. panta 10. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka jēdziens “emisiju kontroles sistēma” aptver vienīgi tehnoloģijas un stratēģijas, kuras samazina emisijas vēlāk (pēc to izveidošanās), vai, tieši pretēji, šis jēdziens ietver arī tehnoloģijas un stratēģijas, kuras, tāpat kā *EGR* sistēma, samazina emisijas iepriekš (to veidošanās brīdī).

82. Divas metožu pamatkategorijas ļauj ražotājiem optimizēt viņu saražoto transportlīdzekļu darbību no piesārņotāju emisiju viedokļa – pirmkārt, tā dēvētās “dzinēja iekšējās” tehnoloģijas (tādas kā *EGR* sistēma), ar kurām tiek mazināta gāzveida piesārņotāju veidošanās pašā dzinējā, un, otrkārt, tā dēvētās “pēcapstrādes” tehnoloģijas, ar kurām emisijas tiek apstrādātas pēc to veidošanās (piemēram, katalītiskā metode, ar kurām tiek aizturēts NOx).

83. Uzņēmējsabiedrība X aizstāv jēdziena “emisiju kontroles sistēma” ļoti šauru interpretāciju. Tā uzskata, ka šis jēdziens varot attiekties vienīgi uz tām ar emisijām saistītajām sastāvdaļām, kuras *atrodas pašā* izplūdes gāzu sistēmā, neaptverot dzinēja iekšējās tehnoloģijas. Šī interpretācija (galvenokārt) balstās uz Regulas Nr. 692/2008 2. panta 18. punktu, saskaņā ar kuru OBD sistēmas kontekstā “emisiju kontroles sistēma” ir “elektroniska motora vadības kontrolierīce un jebkurš *ar* emisijām saistīts komponents izplūdes gāzu [...] sistēmā, kas nodrošina iepilnī vai saņem izplūdi no šīs kontrolierīces”²⁵.

84. Nevaru piekrist uzņēmējsabiedrības X analīzei.

85. Pirmkārt, jānorāda, ka jēdziens “emisiju kontroles sistēma” Regulā Nr. 715/2007 nav definēts.

86. Lai noskaidrotu tā tvērumu, ir jāatsaucas uz Tiesas izstrādātajiem interpretācijas kritērijiem. Atgādinu, ka saskaņā ar Tiesas pastāvīgo judikatūru, interpretējot Savienības tiesību normu, “ir jāņem vērā ne tikai tās teksts, bet arī tās konteksts un tiesiskā regulējuma, kurā šī norma ir ietverta, izvirzītie mērķi”²⁶.

Gramatiskā interpretācija

87. Aplūkojot gramatiski, jēdziens “emisiju kontroles sistēma” ir transportlīdzekļa komponents, ar kuru tiek kontrolētas tā emisijas.

88. Šajā ziņā uzskatu, ka tādējādi EGR sistēma *a priori* iekļaujas šā jēdziena piemērošanas jomā, jo tās mērķis ir samazināt NOx gala emisijas. Lūgumam sniegt prejudiciālu nolēmumu pievienotajā ekspertīzes atzinumā ir skaidri norādīts, ka ar EGR sistēmu “motors ir aprīkots *vienīgi tādēļ, lai tiktu samazinātas NOx emisijas*”, un ka “EGR sistēmā cirkulējošās gāzes *in fine* izplūst atmosfērā”²⁷. Tā noteikti ir “NOx emisiju kontroles iekārta”²⁸.

89. Tā ir arī Komisijas aizstāvētā nostāja, kuru tā ir paudusi savos rakstveida apsvērumos, atbilstoši kuriem un, manuprāt, pamatoti tā apgalvo, ka EGR sistēma acīmredzami ir emisiju kontroles sistēma, jo tā ļauj kontrolēt minēto emisiju apjomu pēc iepriekš noteiktiem parametriem, lielākā vai mazākā apjomā atkārtoti novirzot izplūdes gāzes transportlīdzekļa ieplūdes kolektorā²⁹.

90. Gan Francijas un Itālijas valdības, gan prasītāji krimināllietā, kuri ir snieguši apsvērumus rakstveidā vai tiesas sēdē, atbalsta līdzīgu interpretāciju.

91. Atšķirībā no uzņēmējsabiedrība X neuzskatu, ka, šādi tulkojot jēdzienu “emisiju kontroles sistēma”, šī interpretācija būtu pārāk plaša vai aptvertu jebkuru transportlīdzekļa sastāvdaļu ar jebkādu ietekmi uz piesārņojošo vielu emisiju daudzumu. Tiesas sēdē uzņēmējsabiedrība X apgalvoja, ka logu elektriskās atvēršanas sistēmai vai gaisa kondicionēšanas sistēmai arī esot ietekme uz transportlīdzekļa

²⁵ Mans izcēlums.

²⁶ Skat. spriedumu, 2018. gada 7. februāris, *American Express* (C-304/16, EU:C:2018:66, 54. punkts un tajā minētā judikatūra).

²⁷ Šis apgalvojums ir ietverts ekspertīzes atzinuma 65. lpp. (mans izcēlums). Jebkurā gadījumā jānorāda, ka šo apgalvojumu uzņēmējsabiedrība X nav apstrīdējusi.

²⁸ Skat. ekspertīzes atzinuma 66. lpp. (8.5. punkts).

²⁹ Šajā ziņā apstāklis, ka, vienlaikus izteikti samazinot NOx apmēru, EGR vārsta aktivizēšana var *nedaudz* palielināt citu veidu (oglekļa monoksīda vai cieto daļiņu) emisijas, nav nozīmes; šeit atsaucos uz datiem, kuri ir sniegti šo secinājumu 36. punktā.

emisijām, lai gan šajos gadījumos nevarot runāt par “emisiju kontroles sistēmu”. Šie piemēri man nešķiet būtiski, jo uzņēmēj sabiedrības X minēto mehānismu mērķis nav ierobežot NOx emisijas, savukārt EGR sistēmai ir tieši šāds mērķis³⁰. Tieši ar šo mērķu atšķirību, manuprāt, tiek pamatots, kādēļ EGR sistēma ir jāuzskata par emisiju kontroles sistēmu³¹.

Sistēmiskā interpretācija

92. Sistēmiskā ziņā vispirms ir jāaplūko pārējie Regulas Nr. 715/2007 noteikumi, lai konstatētu, vai tie var sniegt lietderīgu papildinājumu.

93. Regulas 4. panta 2. punktā ražotājiem ir uzlikts *pienākums sasniegt rezultātu* – tiem ir jāraugās, lai veiktie tehniskie pasākumi *nodrošinātu* izpūtēja emisiju efektīvu ierobežošanu. Minētās regulas 3. panta 6. punktā jēdziens “izpūtēja emisijas” ir bez detalizētāka paskaidrojuma definēts kā gāzveida un cieto daļiņu piesārņotāju emisijas.

94. Līdz ar to ne 4. panta 2. punktā, ne 3. panta 6. punktā nav precizēts, kurā transportlīdzekļa darbības posmā (vai ar kādu tehnoloģiju) šīs emisijas būtu jāizmaina vai jāsamazina.

95. Regula Nr. 715/2007 ir tehnoloģiski neitrāla, jo tajā nav noteikts konkrēts tehnoloģisks risinājums. Tajā ir paredzēts vienīgi sasniedzamais mērķis, lai ierobežotu emisijas, kuras tiek *mērītas pēc tā, kas izplūst no izpūtēja*.

96. Līdz ar to attiecībā uz izplūdes gāzu apstrādi uzņēmēj sabiedrības X izmantotajai dzinēja iekšējo tehnoloģiju un pēcapstrādes tehnoloģiju nošķiršanai Regulas Nr. 715/2007 tekstā nav rodams pamatojums. Turklāt nešķiet, ka šādai nošķiršanai būtu kāda faktiskā nozīme. Lai arī uzņēmēj sabiedrībai X Tiesas sēdē bija labs arguments, apgalvojot, ka “tas, kas neizplūst no motora, nav emisijas”, praktiski tomēr – kā to Komisija ir norādījusi ar gandrīz stūrgalvīgu neatlaidību – NOx ir un paliek NOx: tās vienmēr izplūst no izpūtēja, vienalga, vai to veidošanās notiek tikai iepriekš dzinējā vai arī tās ir tikušas apstrādātas vēlāk izplūdes gāzu sistēmā³².

97. Uzņēmēj sabiedrības X piedāvātā iepriekšējās samazināšanas tehnoloģijas un vēlākas samazināšanas tehnoloģijas veltīgā nošķiršana nav pamatojama arī ANO/EEK Noteikumu Nr. 83, jo īpaši šo noteikumu 2.16. punkta, izpratnē³³. Tas, ka šo noteikumu 11. pielikuma 1. papildinājuma 6.5.1.3. punktā kā emisiju kontroles sistēmas (vai pretpiesārņošanas sistēmas) ir minētas divas pēcapstrādes metodes, *ipso facto* nenozīmē, ka citas metodes, tādas kā EGR sistēma, nevarētu ietilpst šā jēdziena tvērumā; minēti ir tikai atsevišķi piemēri, nevis izsmeļošs saraksts.

98. Kas ir šī Regula Nr. 692/2008, kuru uzņēmēj sabiedrība X ir minējusi gan savos rakstveida apsvērumos, gan Tiesas sēdē?

30 Uzņēmēj sabiedrība X arī apgalvo, ka šaurāka interpretācija ir jāpiemēro paredzamības dēļ, jo ar procedūru (šajā lietā) tiek konstatēts noziedzīgs nodarījums. Kā jau esmu norādījusi šo secinājumu 68. punktā, šim aspektam nav nozīmes, jo Regulā Nr. 715/2007 nav ietvertas nekādas krimināltiesību normas.

31 Manuprāt, EGR sistēma aptver gan plašākās kategorijas “daļas, kas varētu radīt emisijas”, kuras ir minētas Regulas Nr. 715/2007 5. panta 1. punktā, gan šaurākās kategorijas “emisiju kontroles sistēmas” Regulas Nr. 715/2007 3. panta 10. punkta, kā arī 5. panta 2. punkta izpratnē. Turklāt EGR sistēma ir uzskatāma arī par *piesārņojuma kontroles iekārtu* minētās regulas 3. panta 11. punkta izpratnē, proti, par transportlīdzekļa sastāvdaļu, kas kontrolē un/vai ierobežo izpūtēja un iztvaikošanas emisijas; tas izskaidro, kādēļ, piemēram, EGR sistēma ir minēta Regulas Nr. 692/2008 I pielikuma 3.3. punktā. Aplūkotajā regulējumā nekas neļauj uzskatīt, ka kāds elements nevarētu vienlaicīgi aptvert vairākas kategorijas (šajā gadījumā “daļas, kas varētu radīt emisijas”, “piesārņojuma kontroles iekārtas” un “emisiju kontroles sistēmas”).

32 Skat. arī šo secinājumu 88. punktu – EGR sistēmā cirkulējošās gāzes galā izplūst atmosfērā.

33 Turklāt konstatēju, ka šo noteikumu franču valodas versijā, kas ir pieņemta 2015. gadā, jēdziens “emisiju kontroles sistēma” ir aizstāts ar jēdzienu “pretpiesārņošanas sistēma”. Arī šis grozījums, kas obligāti nav analogiski izdarīts citās valodu versijās, manuprāt, liecina par labu šī jēdziena plašai nozīmei. Skat. arī šo secinājumu 4. zemsvītras piezīmi.

99. Sākumā norādīšu, ka Komisijas³⁴ izstrādātā Regula Nr. 692/2008 ir instruments, kurš hierarhiski ir pakārtots Padomes un Eiropas Parlamenta izstrādātajai Regulai Nr. 715/2007, kuras piemērošanas joma principā nevar tikt ierobežota. Turklāt uzņēmējsabiedrības X piesauktais Regulas Nr. 692/2008 2. panta 18. punkts ir piemērojams “[iebūvētās diagnostikas] sistēmas kontekstā” un tas nav vispārpiemērojams.

100. Papildus – uzņēmējsabiedrības X nostāja, šķiet, balstās uz šī 2. panta 18. punkta kļūdainu interpretāciju. Atbilstoši uzņēmējsabiedrības X apgalvotajam šajā normā esot paredzēts, ka emisiju kontroles sistēma varot būt tikai tāds komponents, “kas ir saistīta ar emisijām” un “atrodas *pašā izplūdes gāzu sistēmā*”³⁵. Tomēr atbilstoši regulas franču valodas versijai minētā norma attiecas uz jebkuru (ar emisijām saistītu) *izplūdes gāzu sistēmas* komponentu³⁶. Līdz ar to nav nepieciešams, lai šis komponents fiziski atrastos *pašā* izplūdes gāzu sistēmā.

101. Tāpat kā Komisija sliecos uzskatīt, ka šīs kļūdainās interpretācijas cēlonis ir rodams Regulas Nr. 692/2008 angļu valodas versijā, kurā ir minēta “any emission-related component *in* the exhaust [...] system”³⁷. Šāds formulējuma savērsums (angļu valodas versijā³⁸) man nešķiet pareizs, interpretējot Regulu Nr. 715/2007, kurā angļu valodas versijā sistemātiski ir minēts “tailpipe emissions” [izpūtēja emisijas] (franču valodas versijā šis jēdziens ir atveidots kā “*émissions au tuyau arrière d'échappement*”³⁹). Izmantotie jēdzieni skaidri liecina par Regulas Nr. 715/2007 pamatojumu, proti, emisijas *vienmēr* tiek noteiktas *pēc tā, kas izplūst no izpūtēja*, jo emisijas vienmēr beigās (pirms gaisa piesārņošanas) no tā *izplūst*. Turklāt emisiju kontroles mehānismam obligāti tiešā nozīmē nav jāatrodas iekšā pašā izplūdes sistēmā.

102. Visbeidzot norādu arī, ka Regulas Nr. 692/2008 XI pielikuma 2. papildinājumā emisiju kontroles sistēmu uzskaitījumā tieši ir ietverta *EGR* sistēma. Ar šo elementu vairāk nekā nepieciešams tiek apstiprināts, ka 2. panta 18. punkta interpretācija, kādu to aizstāv uzņēmējsabiedrība X, ir kļūdaina.

Teleoloģiska interpretācija

103. Tagad pievērsīšos Regulas Nr. 715/2007 mērķiem, kā arī to iedarbībai uz jēdzienu “emisiju kontroles sistēma” interpretāciju.

104. No minētās regulas 1. un 5. apsvēruma izriet, ka tā ir vērsta, lai nodrošinātu augstu vides aizsardzības līmeni, un ka Savienības gaisa kvalitātes mērķu sasniegšanai ir nepieciešami turpmāki centieni, lai samazinātu transporta līdzekļu radītās emisijas. 6. apsvērumā ir precizēts, ka, “lai uzlabotu gaisa kvalitāti un ievērotu piesārņojuma robežvērtības, jo īpaši ir nozīmīgi jāsamazina [NOx] emisijas no transportlīdzekļiem, kas aprīkoti ar dīzeļmotoriem”.

105. Turklāt no regulas 4. panta izriet, ka tā ir vērsta, lai nodrošinātu emisiju *efektīvu* ierobežošanu visā transportlīdzekļa parastajā kalpošanas laikā un ievērojot normālus lietošanas nosacījumus.

106. Ņemot vērā Savienības likumdevēja gribu, kas ir ļoti skaidri pausta šajās normās, tāpat kā Francijas valdība un Komisija uzskatu, ka jēdzienam “emisiju kontroles sistēma” ir jāpiešķir plaša interpretācija. Šo jēdzienu ierobežoti attiecinot vienīgi uz izplūdes gāzu pēcapstrādes metodēm – neietverot dzinēja iekšējās tehnoloģijas, tādas kā *EGR* sistēmu, – Regula Nr. 715/2007 zaudētu daļu tās lietderīgās iedarbības. Šajā ziņā uzņēmējsabiedrības X izvirzītā nošķiršana nav pamatota.

34 Tā ir Komisijas pieņemta regula, lai piemērotu atsevišķas Regulas Nr. 715/2007 normas (proti, 4., 5. un 8. pantu).

35 Atsaucos uz uzņēmējsabiedrības X sniegtajiem rakstveida apsvērumiem.

36 Piemēram, tāpat ir arī aplūkotās regulas itāļu valodas versijā, kurā ir ietverts formulējums “*del* sistema di scarico”, spāņu valodas versijā “*del* sistema de escape” un arī poļu valodas versijā, kurā formulējums “układu” ir nevis lokatīva, bet ģenitīva locījumā.

37 Mans izcēlums.

38 Šis formulējuma savērsums ir pārņemts arī Regulas Nr. 692/2008 vācu valodas versijā, kurā ir ietverti jēdzieni “*im* Abgas- oder Verdunstungssystem”. Mans izcēlums.

39 Regulas Nr. 715/2007 vācu valodas versijā ir minēts jēdziens “Auspuffemissionen”.

Secinājums

107. Ņemot vērā Regulas Nr. 715/2007 normu gramatisko, sistēmisko, kā arī teleoloģisko interpretācijas, uzskatu, ka uz otro prejudiciālo jautājumu ir jāsniedz šāda atbilde: Regulas Nr. 715/2007 3. panta 10. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka jēdziens “emisiju kontroles sistēma” aptver gan tehnoloģijas, stratēģijas un mehāniskas detaļas vai IT risinājumus, kas ļauj samazināt emisijas (tostarp NOx) iepriekš, tāpat kā *EGR* sistēma, gan arī visu to, kas ļauj emisijas apstrādāt un tās samazināt vēlāk pēc to veidošanās.

Par trešo prejudiciālo jautājumu

108. Trešajam jautājumam ir trīs pakārtotas daļas; atbildi uz otro pakārtoto daļu sniegšu, aplūkojot ceturto prejudiciālo jautājumu nākamajā šo secinājumu sadaļā.

109. Pirmā un trešā pakārtota daļa būtībā ir uzdotas, lai noskaidrotu, vai Regulas Nr. 715/2007 3. panta 10. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka ierīce, kas konstatē jebkuru parametru, kurš ir saistīts ar šajā regulā paredzēto tipa apstiprinājuma procedūru norisi, lai šo procedūru laikā aktivizētu vai pastiprinātu jebkuras emisiju kontroles sistēmas daļas darbību un tādējādi saņemtu transportlīdzekļa tipa apstiprinājumu, ir uzskatāma par “pārveidošanas ierīci” šīs normas izpratnē, un vai tas tā ir arī tad, ja emisiju kontroles sistēmas darbība tiek pastiprināta atsevišķos gadījumos, kad reālie braukšanas apstākļi ir tieši tādi paši kā tie, kuri izraisa šādu pastiprināšanu.

110. Manuprāt, atbilde uz šo jautājumu ir apstiprinoša.

111. “Pārveidošanas ierīce” ir konstrukcijas elements, kas nosaka dažādus parametrus (temperatūru, transportlīdzekļa ātrumu, dzinēja apgriezienus minūtē, pārnese un citus), lai aktivizētu, modulētu, aizkavētu vai pārtrauktu jebkuras emisiju kontroles sistēmas daļas darbību, un kas samazina tās efektivitāti apstākļos, kuri ir paredzami transportlīdzekļu normālā darbībā un lietojumā.

112. Uzņēmēj sabiedrība X balstās uz diviem argumentiem, lai konkrētajā lietā atspēkotu šādu kvalifikāciju.

113. Ar pirmo argumentu tā apgalvo, ka *EGR* sistēma nav uzskatāma par emisiju kontroles sistēmu, un līdz ar to konstrukcijas elements, ar ko tiek modulēta *EGR* sistēmas darbība, nevarot tikt kvalificēts kā “pārveidošanas ierīce”. Ņemot vērā atbildi, kuru esmu piedāvājusi sniegt uz otro prejudiciālo jautājumu, šim argumentam nevar piekrist. Līdz ar to šo argumentu detalizētāk neizvērsīšu.

114. Atbilstoši uzņēmēj sabiedrības X otrajam argumentam pārveidošanas ierīces, kas pastiprina emisiju kontroles sistēmas darbību *laboratoriskajos testos* (tāpat kā *NEDC testos*), minētās sistēmas efektivitāti nesamazinot. Pārveidošanas ierīces klātbūtni ļaujot konstatēt tikai tāda modulācija, kas izpaužas transportlīdzekļa normālos lietošanas apstākļos.

115. Šis arguments, manuprāt, ir maldinošs un nepamatots gan faktu ziņā, gan juridiski.

116. *Faktu ziņā* gan no lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu, gan no ekspertīzes atzinuma izriet, ka *EGR* sistēma darbojas divos režīmos, kurus vada strīdus programmatūra. Konstatējot tipa apstiprinājuma testam raksturīgo ciklu, *EGR* sistēma pāriet “1. režīmā”. Savukārt konstatējot, ka tipa apstiprinājuma testam raksturīgie apstākļi nepastāv, sistēma izvēlas “0 režīmu”.

117. 1. režīmā *EGR* vārsta atvere palielinās un ļauj transportlīdzeklim ievērot tiesību aktos noteiktās NOx emisiju robežvērtības. Savukārt “0 režīmā”, proti, faktiski reālo braukšanas apstākļu režīmā, *EGR* svārsts tiek nevis pilnībā atslēgts, bet tā atvēršanās ir samazināta. Šādas modulācijas rezultātā NOx emisijas ir daudz augstākas par testa ciklā uzrādītajām emisijām⁴⁰, un tās katrā ziņā neatbilst Regulā Nr. 715/2007⁴¹ noteiktajām robežvērtībām.

118. Kā Komisija un Francijas valdība ir pamatoti norādījusi, tādējādi ir acīmredzams, ka attiecīgā ierīce “modulē” kādas emisiju kontroles sistēmas daļas darbību, jo ar šo ierīci, pārslēdzoties no viena darbības režīma uz otru, atkarībā no iepriekš noteiktu parametru konstatēšanas tiek mainīts emisiju līmenis.

119. Citiem vārdiem, “pēc noklusējuma” izvēloties 0 režīmu transportlīdzekļa normālos lietošanas apstākļos, ar īstenoto procesu tiek samazināta emisiju kontroles sistēmas efektivitāte. Apstākļi, ka šis process rada paaugstinātu aktivitāti vienīgi situācijā, kad tiek konstatēti tipa apstiprinājuma testa apstākļi, nekā neietekmē šo secinājumu.

120. *Juridiski* ir jākonstatē, ka uzņēmējsabiedrības X aizstāvētais apgalvojums tāpat arī neatbilst ne Regulas Nr. 715/2007 3. panta 10. punkta gramatiskajai, ne sistēmiskajai interpretācijai.

121. Kā to Komisija ir pamatoti norādījusi, šī norma nav balstīta uz transportlīdzekļa tipa apstiprinājuma testa cikla un transporta vēlākas normālas lietošanas perioda savstarpēju dihotomiju. Mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprinājums ir *balstīts uz testa procedūrām, kurām, cik vien iespējams, ir jāatbilst transportlīdzekļa turpmākai normālai lietošanai*. Ar šiem testiem tiek *ex ante* paredzēts reproducēt faktiskos braukšanas apstākļus, kādi šim transportlīdzeklim ir sagaidāmi normālā lietojumā.

122. *NEDC* testa metode ir uzskatāma par sava veida teorētisku maršrutu, kurā (shematiski) ir apkopoti tie “apstākļi, kas ir saprātīgi paredzami normālā transportlīdzekļu darbībā un lietojumā”. Līdz ar emisiju kontroles sistēmas pilnīgu vai daļēju atslēgšanu, kas ir ieprogrammēta, lai tā sistemātiski rastos ārpus šī teorētiskā maršruta, normālos lietošanas apstākļos noteikti tiek samazināta šīs sistēmas efektivitāte. Šāda mākslīga atslēgšana noteikti ir uzskatāma par Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta pārkāpumu.

123. Tādējādi uzņēmējsabiedrības X aizstāvētās nostājas pamats nav balstīts gramatiskajā interpretācijā.

124. Papildus *sistēmiskā* ziņā ir jāatsaucas arī uz Regulas Nr. 715/2007 4. panta 2. punktu, kurā ir paredzēts pienākums nodrošināt izpūtēja radīto izplūžu emisiju *efektīvu* ierobežošanu visā transportlīdzekļa parastajā kalpošanas laikā un ievērojot *normālus lietošanas nosacījumus*⁴². Ierīce, kuras vienīgais uzdevums ir nodrošināt atbilstību tiesību aktos noteiktajām robežvērtībām laboratorijā veiktajos testos, *de facto* ir pretrunā šim pienākumam. Minētais pilnībā atbilst ekspertīzes atzinumam, kurā saskaņā ar eksperta teikto “pēc likuma emisiju kontroles sistēmām ir jādarbojas apstākļos, kādos transportlīdzeklis tiek normāli izmantots”⁴³. Atbalstot uzņēmējsabiedrības X nostāju, nāktos “atzīt, ka tiesību akti ir vērsti nevis uz piesārņotāju emisiju samazināšanu ikdienā [..], bet vienīgi, lai tehnoloģijas izturētu [emisiju] līmeņa pārbaudes”⁴⁴. Ir pašsaprotami, ka šāda interpretācija nebūtu uzskatāma par atbilstošu Regulas Nr. 715/2007 sistēmiskai loģikai.

40 Ekspertīzes atzinumā ir minēts “NOx emisiju 3. faktora palielinājums, kas ir daudz augstāks par izmantotā mērījuma un protokola kļūdas pielaidēm”; skat. ekspertīzes atzinuma 74. lpp.

41 Turpat.

42 Skat. arī Regulas Nr. 715/2007 5. panta 1. punktu, kurā ir minēts transportlīdzekļu “normāls lietojums”.

43 Skat. ekspertīzes atzinuma 75. lpp.

44 Turpat.

125. Eksperta formulētais viedoklis mani dabiski novirza pie jautājuma *teleoloģiskā* aspekta – ņemot vērā Regulā Nr. 715/2007 izvirzītos mērķus, kuri tostarp ir minēti šo secinājumu 104. un 105. punktā, nav nekādu šaubu, ka ar uzņēmēj sabiedrības X aizstāvēto nostāju tiktu nepamatoti ierobežota Regulas Nr. 715/2007 lietderīgā iedarbība un minētās Regulas 3. panta 10. punktā un 5. panta 2. punktā noteikto ierīču aizliegums.

126. Visbeidzot tāpat kā Komisija un Francijas valdība uzskatu, ka nav nozīmes apstāklim, ka emisiju kontroles sistēmas darbības pastiprināšanās transportlīdzekļa normālā lietojumā rastos vienīgi *šad un tad*. Kā Komisija ir norādījusi, šādas sakritības iespējamība ir ļoti neliela, ņemot vērā NEDC testu specifiku. Transportlīdzekļa atbilstībai tiesību aktos noteiktām robežvērtībām tā normālā lietojumā ir jābūt *normai*, nevis *izņēmumam*, saistītam ar to, ka nejauši ir iestājušies tipa apstiprinājuma testiem identiski apstākļi.

127. Ņemot vērā iepriekš izklāstītos apsvērumus, uzskatu, ka uz trešo prejudiciālo jautājumu ir jāsniedz šāda atbilde: Regulas Nr. 715/2007 3. panta 10. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka ierīce, kas konstatē jebkuru parametru, kurš ir saistīts ar šajā regulā paredzēto tipa apstiprinājuma procedūru norisi, lai šo procedūru laikā aktivizētu vai pastiprinātu jebkuras emisiju kontroles sistēmas daļas darbību un tādējādi saņemtu transportlīdzekļa tipa apstiprinājumu, ir uzskatāma par “pārveidošanas ierīci” šīs normas izpratnē, pat arī, ja šīs emisiju kontroles sistēmas darbība tiek pastiprināta atsevišķos gadījumos, kad transportlīdzekļa normālā lietojuma apstākļi nejauši ir tieši tādi paši kā tie, kuri ir izraisījuši šādu pastiprināšanu.

Par ceturto prejudiciālo jautājumu

128. Ar trešā jautājuma b) daļu, kā arī ar ceturto jautājumu, kuru veido trīs pakārtotas daļas, iesniedzējtiesa lūdz skaidrojumu par pamatlietā aplūkotās pārveidošanas ierīces likumību, un konkrēti tā vēlas noskaidrot, vai uz šādu ierīci attiecas kāds no Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punktā minētajiem izņēmumiem no [šādas ierīces] aizlieguma. Precizējot – iesniedzējtiesa vēlas noskaidrot, vai dzinēja nodiluma vai aizsērēšanas aizkavēšana var tikt uzskatīta par “motora aizsardzības pret bojājumiem vai negadījumiem” vai “drošas transportlīdzekļa darbības” neatņemamām sastāvdaļām šīs regulas 5. panta 2. punkta a) apakšpunkta izpratnē, un tādējādi ar to var tikt attaisnota minētās pārveidošanas ierīces klātbūtne.

129. Atgādinu, ka tādu pārveidošanas ierīču, kuras samazina emisijas kontroles sistēmas efektivitāti, lietošana ir aizliegta un ka šim aizliegumam principā ir vienīgi trīs izņēmumi, proti, a) *šādas ierīces nepieciešamību* attaisno motora aizsardzība pret *bojājumiem* vai *negadījumiem* un *droša transportlīdzekļa* darbība; b) ierīce darbojas *atbilstīgi prasībām attiecībā uz dzinēja palaišanu* vai c) iztvaikošanas emisijas un izpūtēja vidējās emisijas *pārbaudes procedūrā* apstākļi ir *pietiekami iekļauti*.

130. Ņemot vērā iepriekš minētos faktiskos apstākļus, Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta b) un c) apakšpunktā minētie izņēmumi konkrētajā gadījumā acīmredzami ir atstājami bez ievērības.

131. Toties ir jāanalizē Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta a) apakšpunktā minētais izņēmums, kurš ļauj attaisnot pārveidošanas ierīces klātbūtni, ja tā ir nepieciešama, lai aizsargātu motoru pret bojājumiem vai negadījumiem un lai nodrošinātu transportlīdzekļa drošu darbību.

132. Jānorāda, ka atbilstoši pastāvīgajai judikatūrai izņēmumi ir *interpretējami šauri*, lai vispārīgie noteikumi *nezaudētu savu jēgu*⁴⁵. Šajā ziņā izņēmumus nevar interpretēt tā, lai ar tiem tiktu aptverti gadījumi, kas ir ārpus minētajā regulā *tieši paredzētajiem* gadījumiem⁴⁶.

133. Līdz ar to man jau uzreiz ir jānoraida uzņēmējsabiedrības X izvirzītais arguments, ka konkrētajam izņēmumam esot jāpiemēro “plaša” interpretācija vai piemērošana⁴⁷.

134. Konkrētajā lietā būtiska ir jēdzienu “negadījums” un “bojājums” interpretācija. Manuprāt, šo jēdzienu tvērums var tikt precizēts, izmantojot šo jēdzienu gramatisko un teleoloģisko interpretāciju.

135. No *gramatiskā viedokļa* norādu, ka vispārpieņemtā nozīmē jēdziens “negadījums” attiecas uz neparedzētu un pēkšņu gadījumu, kas izraisa tādus bojājumus vai bīstamību kā savainojumi vai nāve⁴⁸. Savukārt jēdziens “bojājums” attiecas uz zaudējumu, kas parasti ir radies vardarbīga vai pēkšņa cēloņa rezultātā⁴⁹. Regulas Nr. 715/2007 angļu valodas versijā izmantotie jēdzieni “accident” un “damage”, manuprāt, nav pretrunā šim skaidrojumam⁵⁰.

136. Ja Savienības tiesību normas formulējums ir skaidrs un precīzs, ir pienākums to tādu arī saglabāt⁵¹.

137. Tādējādi saskaņā ar minētās regulas 5. panta 2. punkta a) apakšpunktu pārveidošanas ierīce var tikt attaisnota vienīgi gadījumā, ja tā ir *nepieciešama*, lai pasargātu dzinēju no *pēkšņiem* bojājumiem.

138. Manuprāt, līdz ar to ir jānoraida Itālijas valdības sniegtā plašā interpretācija, saskaņā ar kuru jēdziens “bojājums” esot jāpaplašina, ietverot tajā transportlīdzekļa nolietojumu, efektivitātes vai materiālās vērtības zaudējumu, ko izraisa transportlīdzekļa dzinēja pakāpenisks nodilums un aizsērēšana.

139. Kā Komisija un Francijas valdība ir pamatoti norādījušas, dzinēja vai kādas dzinēja sastāvdaļas nodilums un aizsērēšana ir transportlīdzekļa *normālas* lietošanas nenovēršamas iznākums. Tās ir *parastas* un *paredzamas* sekas, ko rada netīrumu pakāpeniska uzkrāšanās dzinējā visā transportlīdzekļa kalpošanas laikā normālos lietošanas apstākļos, un turklāt šīs sekas ir iespējams mazināt, veicot regulāras un ilgtermiņā plānotas apkopes. Tādējādi nevar būt runas ne par negadījumiem, ne bojājumiem vai apdraudējumiem, kas saistīti ar drošu transportlīdzekļa darbību.

140. Turpinājumā pāreju pie šī jautājuma *teleoloģiskās* interpretācijas. Manuprāt, ņemot vērā Regulas Nr. 715/2007 mērķus, it īpaši vides aizsardzības un Savienības gaisa kvalitātes uzlabošanas mērķi⁵², Itālijas valdības aizstāvētā plašā interpretācija nekādā ziņā nav attaisnojama.

45 Spriedums, 2010. gada 22. aprīlis, Komisija/Apvienotā Karaliste (C-346/08, EU:C:2010:213, 39. punkts un tajā minētā judikatūra).

46 Skat. tostarp spriedumus, 2013. gada 16. maijs, *Melzer* (C-228/11, EU:C:2013:305, 24. punkts), un 2015. gada 5. marts, C-463/12, EU:C:2015:144, 87. punkts un tajā minētā judikatūra).

47 Atbilstoši uzņēmējsabiedrības X uzskatam šādai plašai interpretācijai (vai piemērošanai) priekšroka esot dodama tādēļ, ka ar minēto izņēmumu “netiek prasīts izmantot vislabāko pieejamo tehnoloģiju un [...] [šis izņēmums] ir jāinterpretē nevis abstrakti, bet drīzāk atbilstoši katrai individuālajai situācijai”. Šajā ziņā norādu, ka minētajā izņēmumā nav nekādas norādes uz nepieciešamību (vai tās neesamību) izmantot “vislabāko pieejamo tehnoloģiju”. Ciktāl tajā ir ietverta vispārpieņemama norma, šim izņēmumam noteikti ir jābūt ar normatīvu un abstraktu piemērojamību. Līdz ar to uzņēmējsabiedrības X izvirzītais arguments ir nepamatots.

48 Saistībā ar šī jēdziena pieņemto skaidrojumu franču valodā skat. vārdnīcu *Le Petit Robert*, Société du Nouveau Littre, Parīze, 1973, šķirklis “Accident”.

49 Saistībā ar šī jēdziena pieņemto skaidrojumu franču valodā skat. vārdnīcu *Le Petit Robert*, Société du Nouveau Littre, Parīze, 1973, šķirklis “Dégât”.

50 Tādējādi angļu valodā vārds “damage” var tikt definēts šādi: “Fizisks kaitējums, kas ietekmē objekta vērtību, lietderību vai normālu darbību” (skat. šajā ziņā Oxford Dictionary of English, OUP, 2016). Jēdziens “accident” tajā pašā vārdnīcā ir definēts šādi: “An unfortunate incident that happens unexpectedly and unintentionally, typically resulting in damage or injury [negaidīti un netīši izraisīts neveiksmīgs gadījums, kas parasti rada zaudējumus vai kaitējumus]. An event that happens by chance or that is without apparent or deliberate cause [notikums, kas ir nejaušs vai bez skaidra vai apzināta iemesla]”.

51 Spriedums, 2005. gada 8. decembris, ECB/Vācija, (C-220/03, EU:C:2005:748, 31. punkts).

52 Skat. šo secinājumu 104. un 105. punktu.

141. Ar šādu interpretāciju vispārējā norma – proti, aizliegums izmantot pārveidošanas ierīces, kuras samazina emisijas kontroles sistēmu efektivitāti, – pilnībā zaudētu savu jēgu.

142. Transportlīdzekļu ražotājiem ir pienākums gādāt, lai transportlīdzekļi atbilstu normatīvajos aktos noteiktajām emisiju robežvērtībām *visā transportlīdzekļa parastās kalpošanas laikā*⁵³ un darbotos droši, vienlaikus ievērojot šīs robežvērtības. Pat ja nevar tikt izslēgts, ka emisiju kontroles sistēmas darbība (ilgtermiņā) varētu nelabvēlīgi ietekmēt dzinēja ilgmūžību vai tā uzticamību, šis apstāklis nekādi neattaisno minētās sistēmas atslēgšanu transportlīdzekļa normālos izmantošanas un lietošanas apstākļos ar vienu vienīgu mērķi – aizsargāt dzinēju no tā pakāpeniska nodiluma vai aizsērēšanas.

143. Citiem vārdiem formulējot, (konkrētajā gadījumā) Itālijas valdības piedāvātā interpretācija noteikti nevar tikt atbalstīta, jo ar to minētais aizliegums zaudē jebkādu lietderīgu iedarbību un ar to acīmredzami tiek izskausta Savienības likumdevēja griba samazināt piesārņotāju emisijas, nosakot robežvērtības, kas ir jāievēro katram apgrozībā laistam transportlīdzeklim tā normālos lietošanas apstākļos.

144. Turklāt šāda interpretācija faktiski apliecinātu, ka ekonomiskajām interesēm, proti, transportlīdzekļa vērtībai un tālākpārdošanai, ir prioritāte pār sabiedrības veselību⁵⁴. Šāds iznākums būtu pretrunā gan Regulas Nr. 715/2007⁵⁵ burtam, gan garam.

145. Kas tieši šajā gadījumā ir jāsecina?

146. Manuprāt, pārveidošanas ierīces klātbūtne var tikt attaisnota tikai ar tādiem *tūlītējiem* bojājumu riskiem, kas ietekmē dzinēja uzticamību un rada konkrētu bīstamību, vadot transportlīdzekli.

147. Iesniedzējtiesai kā vienīgajai, kas izvērtē faktus, ir jākonstatē, vai pamatlietā aplūkotā ierīce ietilpst šajos secinājumos iepriekš analizētā izņēmuma tvērumā⁵⁶.

148. Tomēr, manuprāt, ir lietderīgi norādīt, ka atbilstoši ekspertīzes atzinumam *EGR* sistēma “nebojā dzinēju”⁵⁷. Tomēr lietošanas gaitā šī sistēma var pasliktināt dzinēja veiktspēju un paātrināt tā aizsērēšanu, kā rezultātā apkope varētu būt jāveic “biežāk un tā izmaksātu dārgāk”⁵⁸. Ņemot vērā šo konstatējumu, manuprāt, konkrētā pārveidošanas ierīce nav nepieciešama, lai aizsargātu dzinēju pret *negadījumiem* vai *bojājumiem* un *nodrošinātu transportlīdzekļa drošu darbību*.

149. Uz trešā prejudiciālā jautājuma b) daļu un uz ceturto prejudiciālo jautājumu ir jāsniedz šāda atbilde: Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta a) apakšpunkts ir jāinterpretē tādējādi, ka ar mērķi aizkavēt dzinēja nodilšanu un aizsērēšanu nevar attaisnot pārveidošanas ierīces izmantošanu šīs normas izpratnē.

53 Skat. arī šo secinājumu 50. un 52. punktu.

54 Sabiedrības veselības aizsardzībai principā ir piešķirama lielāka nozīme nekā ekonomiskām interesēm; skat. pēc analogijas 1997. gada 17. jūlija spriedumu *Affish* (C-183/95, EU:C:1997:373, 43. punkts).

55 Norādu, ka manis piedāvātā interpretācija ir pielīdzināma tai, kuru Komisija savulaik ir izmantojusi 2017. gada 26. janvāra paziņojumā C(2017) 352 *final* (Norādījumi par papildu emisijas kontroles stratēģiju un pārveidošanas ierīču esamības izvērtēšanu attiecībā uz Regulas (ES) Nr. 715/2007 par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem (“Euro 5” un “Euro 6”) piemērošanu). Minētais paziņojums šobrīd vairs nav spēkā un pats par sevi nevar tikt izmantots kā pamats Tiesas veiktajai interpretācijai. Turklāt ir jānorāda, ka pamatlietas faktiskie apstākļi ir norisinājušies pirms šī paziņojuma pieņemšanas. Tādēļ, manuprāt, konkrētajā lietā šis paziņojums nav ņemams vērā.

56 Faktiski, atbilstoši pastāvīgajai judikatūrai tikai valsts tiesas kompetencē ir konstatēt un novērtēt pamatlietas faktus; skat. spriedumu, 2019. gada 8. maijs, *Dodič* (C-194/18, EU:C:2019:385, 45. punkts).

57 Skat. ekspertīzes atzinuma 74. un 75. lpp.

58 Skat. ekspertīzes atzinuma 76. lpp.

Secinājumi

150. Ņemot vērā visus iepriekš minētos apsvērumus, uz *vice-président chargé de l'instruction du tribunal de grande instance de Paris* (Francija) uzdotajiem prejudiciālajiem jautājumiem piedāvāju Tiesai sniegt šādas atbildes:

1) Pirmais prejudiciālais jautājums

Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 715/2007 (2007. gada 20. jūnijs) par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem (“Euro 5” un “Euro 6”) un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai 3. panta 10. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka programmatūra, ar kuru ir aprīkots dzinēja vadības bloks vai kura vispārēji uz to iedarbojas, var tikt uzskatīta par konstrukcijas elementu šīs normas izpratnē situācijā, kad tā ir minētā vadības bloka neatņemama sastāvdaļa.

2) Otrais prejudiciālais jautājums

Regulas Nr. 715/2007 3. panta 10. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka jēdziens “emisiju kontroles sistēma” aptver gan tehnoloģijas, stratēģijas un mehāniskas detaļas vai IT risinājumus, kas ļauj samazināt emisijas (tostarp slāpekļa oksīdu) iepriekš, tāpat kā izplūdes gāzu recirkulācijas sistēma, gan arī visu to, kas ļauj emisijas apstrādāt un tās samazināt vēlāk pēc to veidošanās.

3) Trešais prejudiciālais jautājums

Regulas Nr. 715/2007 3. panta 10. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka ierīce, kas konstatē jebkuru parametru, kurš ir saistīts ar šajā regulā paredzēto tipa apstiprinājuma procedūru norisi, lai šo procedūru laikā aktivizētu vai pastiprinātu jebkuras emisiju kontroles sistēmas daļas darbību un tādējādi saņemtu transportlīdzekļa tipa apstiprinājumu, ir uzskatāma par “pārveidošanas ierīci” šīs normas izpratnē, pat arī, ja šīs emisiju kontroles sistēmas darbība tiek pastiprināta atsevišķos gadījumos, kad transportlīdzekļa normālā lietojuma apstākļi nejauši ir tieši tādi paši kā tie, kuri ir izraisījuši šādu pastiprināšanu.

4) Ceturtais prejudiciālais jautājums

Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta a) apakšpunkts ir jāinterpretē tādējādi, ka ar mērķi aizkavēt dzinēja nodilšanu un aizsērēšanu nevar attaisnot pārveidošanas ierīces izmantošanu šīs normas izpratnē.