



Judikatūras krājums

TIESAS SPRIEDUMS (virspalāta)

2022. gada 14. jūlijā*

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Tiesību aktu tuvināšana – Regula (EK) Nr. 715/2007 – Mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprināšana – 5. panta 2. punkts – Pārveidošanas ierīce – Mehāniskie transportlīdzekļi – Dīzeļdzinējs – Emisiju kontroles sistēma – Dzinēja vadības blokā iegultā programmatūra – Izplūdes gāzu recirkulācijas vārsts (*EGR* vārsts) – Slāpekļa oksīdu (NOx) emisiju samazināšana, kas ierobežota ar “temperatūras logu” – Aizliegums lietot pārveidošanas ierīces, kas samazina emisiju kontroles sistēmu efektivitāti – 5. panta 2. punkta a) apakšpunkts – Izņēmums no šī aizlieguma – Patērētāju aizsardzība – Direktīva 1999/44/EK – Patēriņa preču pārdošana un saistītās garantijas – 2. panta 2. punkta d) apakšpunkts – Jēdziens “prece, kuras kvalitāte un sniegums ir tāds, kāds parasti piemīt šāda paša tipa precēm un kādu patērētājs var pamatoti sagaidīt, ievērojot preces raksturu” – Transportlīdzeklis, kam piešķirts EK tipa apstiprinājums – 3. panta 6. punkts – Jēdziens “nenozīmīga neatbilstība”

Lietā C-145/20

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Oberster Gerichtshof* (Augstākā tiesa, Austrija) iesniedza ar 2020. gada 17. marta lēmumu un kas Tiesā reģistrēts 2020. gada 24. martā, tiesvedībā

DS

pret

Porsche Inter Auto GmbH & Co. KG,

Volkswagen AG,

TIESA (virspalāta)

šādā sastāvā: priekšsēdētājs K. Lēnartss [*K. Lenaerts*], priekšsēdētāja vietnieks L. Bejs Larsens [*L. Bay Larsen*], palātu priekšsēdētāji A. Arabadžijevs [*A. Arabadjiev*], A. Prehala [*A. Prechal*], K. Jirimēe [*K. Jürimäe*], K. Likurģs [*C. Lycourgos*] un I. Ziemele, tiesneši M. Ilešičs [*M. Ilešič*], Ž. K. Bonišo [*J.-C. Bonichot*], F. Biltšens [*F. Biltgen*], P. Dž. Švirebs [*P. G. Xuereb*] (referents), N. Pisarra [*N. Piçarra*] un N. Vāls [*N. Wahl*],

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

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

* Tiesvedības valoda – vācu.

ņemot vērā rakstveida procesu,

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

- DS vārdā – *M. Poduschka, Rechtsanwalt*,
- *Porsche Inter Auto GmbH & Co. KG* un *Volkswagen AG* vārdā – *H. Gärtner, F. Gebert, F. Gonsior, C. Harms, N. Hellermann, F. Kroll, M. Lerbinger, S. Lutz-Bachmann, L.-K. Mannefeld, K.-U. Opper, H. Posser, J. Quecke, K. Schramm, P. Schroeder, W. F. Spieth, J. von Nordheim, K. Vorbeck, B. Wolfers* un *B. Wollenschläger, Rechtsanwälte*,
- Vācijas valdības vārdā – *J. Möller* un *D. Klebs*, pārstāvji,
- Eiropas Komisijas vārdā – *M. Huttunen, M. Noll-Ehlers* un *N. Ruiz García*, pārstāvji,

noklausījusies ģenerālvokāta secinājumus 2021. gada 23. septembra tiesas sēdē,

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

- 1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par to, kā interpretēt Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 715/2007 (2007. gada 20. jūnijs) par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem (“Euro 5” un “Euro 6”) un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai (OV 2007, L 171, 1. lpp.) 5. panta 2. punktu, kā arī Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 1999/44/EK (1999. gada 25. maijs) par dažiem patēriņa preču pārdošanas aspektiem un saistītajām garantijām (OV 1999, L 171, 12. lpp.) 2. panta 2. punkta d) apakšpunktu un 3. panta 6. punktu.
- 2 Šis lūgums iesniegts tiesvedībā starp DS, no vienas puses, un *Porsche Inter Auto GmbH & Co. KG* un *Volkswagen AG*, no otras puses, par prasību atcelt tāda mehāniskā transportlīdzekļa pārdošanas līgumu, kas aprīkots ar programmatūru, kura samazina šī transportlīdzekļa emitēto gāzveida piesārņotāju recirkulāciju tostarp atkarībā no konstatētās temperatūras.

Atbilstošās tiesību normas

Savienības tiesības

Direktīva 1999/44

- 3 No 2022. gada 1. janvāra Direktīva 1999/44 ir atcelta ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2019/771 (2019. gada 20. maijs) par atsevišķiem preču pārdošanas līgumu aspektiem, ar kuru groza Regulu (ES) 2017/2394 un Direktīvu 2009/22/EK un atceļ Direktīvu 1999/44/EK (OV 2019, L 136, 28. lpp.). Ņemot vērā pamatlietas faktu rašanās laiku, minētajā lietā tomēr joprojām ir piemērojama Direktīva 1999/44.

4 Direktīvas 1999/44 1. un 10.–12. apsvērumā bija paredzēts:

“(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;

[..]

(10) tā kā gadījumos, kad preces neatbilst līgumam, patērētājiem būtu jābūt tiesīgiem panākt, lai viņi bez maksas saņemtu līgumam atbilstošas preces, izvēloties vai nu to labošanu vai aizstāšanu, vai arī, nesaņemot šādas preces, panākt cenas samazināšanu vai līguma anulēšanu;

(11) tā kā patērētājs vispirms var prasīt, lai pārdevējs preces salabotu vai aizstātu tās ar citām, ja vien šādi tiesiskās aizsardzības līdzekļi nav neiespējami vai nesamērīgi; tā kā tas, vai tiesiskās aizsardzības līdzeklis ir nesamērīgs, būtu jānosaka objektīvi; tā kā tiesiskās aizsardzības līdzeklis būtu nesamērīgs, ja tas, salīdzinājumā ar citiem tiesiskās aizsardzības līdzekļiem, uzliktu nepamatotas izmaksas; tā kā, lai noteiktu, vai izmaksas ir nepamatotas, viena tiesiskās aizsardzības līdzekļa izmaksām būtu jābūt ievērojami augstākām par cita tiesiskās aizsardzības līdzekļa izmaksām;

(12) tā kā gadījumos, kad ir neatbilstība, pārdevējs norēķinoties vienmēr var piedāvāt patērētājam jebkuru pieejamu tiesiskās aizsardzības līdzekli; tā kā patērētājs izlemj, vai pieņemt vai noraidīt šo priekšlikumu.”

5 Šīs direktīvas 1. panta 2. punkta f) apakšpunktā bija noteikts:

“Šajā direktīvā:

[..]

f) “labošana” neatbilstības gadījumā ir patēriņa preču atbilstības pārdošanas līgumam atjaunošana.”

6 Minētās direktīvas 2. panta “Atbilstība līgumam” 1.–3. punktā bija noteikts:

“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 [sniegums] un kvalitāte ir tāda, kas [kāda] parasti piemīt šāda paša tipa precēm un ko [kādu] 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 līguma noslēgšanas laikā patērētājs apzinājies vai viņam pamatoti bija jāapzinās, ka ir neatbilstība, vai arī, ja neatbilstības izcelsme ir saistīta ar patērētāja piegādātajiem materiāliem.”

7 Šis pašas direktīvas 3. pants “Patērētāju tiesības” bija formulēts šādi:

“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.

Līdzekļi 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

– [to,] 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.

4. Termins “bez atlīdzības” [“bez maksas”] 2. un 3. punktā attiecas uz nepieciešamajām izmaksām, kādas radušās, lai panāktu preču atbilstību, jo īpaši uz pasta izmaksām, darbaspēka izmaksām un materiālu izmaksām.

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 [izpildījis] zaudējumu atlīdzināšanas [tiesiskās aizsardzības] līdzekli pieņemamā laikā,

vai

– ja pārdevējs nav izmantojis [izpildījis] zaudējumu atlīdzināšanas [tiesiskās aizsardzības] līdzekli, nesagādājot ievērojamas neērtības patērētājam.

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

Regula Nr. 715/2007

8 Saskaņā ar Regulas Nr. 715/2007 1. un 4.–7. apsvērumu:

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

[..]

(4) [..] Vēl vairāk jāsamazina transporta nozares (gaisa, ūdens un sauszemes satiksmes), mājsaimniecību un enerģētikas, lauksaimniecības un rūpniecības nozaru radītās emisijas, lai sasniegtu ES gaisa kvalitātes mērķus. Tāpēc uzdevums samazināt transportlīdzekļu emisijas būtu jārisina kā daļa no visaptverošas stratēģijas. “Euro 5” un “Euro 6” standarti ir vieni no ierosinātajiem pasākumiem, lai samazinātu cieto daļiņu un ozona prekursoru emisijas, piemēram, slāpekļa oksīdu un oglekļa dioksīda emisijas.

(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. [..]

(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, [kuras] 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.”

9 Šīs regulas 1. panta 1. punktā ir paredzēts:

“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.”

10 Minētās regulas 3. panta 10. punktā ir paredzēts:

“Regulā un tās īstenošanas pasākumos piemēro šādas definīcijas:

[..]

10) “pārveidošanas ierīce” ir jebkurš konstrukcijas elements, kas nosaka [konstatē] 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 [saprātīgi] paredzami normālā transportlīdzekļa darbībā un izmantošanā.”

11 Šīs pašas 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 I pielikumā, un īstenošanas pasākumi, kādi minēti 5. pantā.

2. Ražotāji nodrošina, ka ievēro tipa apstiprinājuma procedūras, kurās pārbauda produkcijas atbilstību, piesārņojuma kontroles iekārtu ilgmūžību [ilgizturību] un atbilstību ekspluatācijas laikā.

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 [normālos ekspluatācijas apstākļos]. [..]

[..]”

12 Regulas Nr. 715/2007 5. panta 1. un 2. punktā ir noteikts:

“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 [sistēmu] 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.”

13 Šīs regulas I pielikumā “Maksimālā pieļaujamā emisija” tostarp ir paredzētas slāpekļa oksīdu (NOx) emisijas robežvērtības.

Regula Nr. 692/2008

14 Komisijas Regula (EK) Nr. 692/2008 (2008. gada 18. jūlijs), ar kuru īsteno un groza Regulu Nr. 715/2007 (OV 2008, L 199, 1. lpp.), tika grozīta ar Komisijas 2011. gada 8. jūnija Regulu (ES) Nr. 566/2011 (OV 2011, L 158, 1. lpp.) (turpmāk tekstā – “Regula Nr. 692/2008”). No 2022. gada 1. janvāra Regula Nr. 692/2008 ir atcelta ar Komisijas Regulu (ES) 2017/1151 (2017. gada 1. jūnijs), ar ko papildina Regulu Nr. 715/2007, groza Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2007/46/EK, Regulu Nr. 692/2008 un Komisijas Regulu (ES) Nr. 1230/2012 un atceļ Regulu Nr. 692/2008 (OV 2017, L 175, 1. lpp.). Tomēr, ņemot vērā pamatlietas faktu rašanās laiku, minētajā lietā joprojām ir piemērojama Regula Nr. 692/2008.

15 Regulas Nr. 692/2008 10. panta “Piesārņojuma kontroles iekārtas” 1. punktā bija paredzēts:

“Ražotājs nodrošina, lai piesārņojuma kontroles rezerves iekārtām, kuras paredzētas uzstādīšanai EK tipa apstiprinātos transportlīdzekļos, uz kuriem attiecas Regulas (EK) Nr. 715/2007 darbības joma, būtu EK tipa apstiprinājums kā atsevišķām tehniskām vienībām [Eiropas Parlamenta un Padomes] Direktīvas 2007/46/EK [(2007. gada 5. septembris), ar ko izveido sistēmu mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanai (“pamatdirektīva”) (OV 2007, L 263, 1. lpp.)] 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.

[..]”

16 Regulas Nr. 692/2008 I pielikuma “Administratīvie noteikumi EK tipa apstiprinājumam” 3.3. punktā “Piesārņojuma kontroles iekārtu ilgzinātīguma attiecināšana uz citu tipu (5. tipa tests)” bija noteikts:

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

3.3.1.1. Transportlīdzeklis

[..].

3.3.1.2. Motors

[..].

3.3.1.3. Piesārņojuma kontroles sistēmas parametri:

a) katalītiskie neitralizatori un makrodaļiņu filtri:

[..]

[..]

c) Izplūdes gāzu recirkulācija (EGR):

ir vai nav

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

[..]”

Direktīva 2007/46

17 Direktīva 2007/46 redakcijā ar grozījumiem, kas izdarīti ar Komisijas 2012. gada 10. decembra Regulu (ES) Nr. 1229/2012 (OV 2012, L 353, 1. lpp.), (turpmāk tekstā – “Direktīva 2007/46”) no 2020. gada 1. septembra ir aizstāta ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/858 (2018. gada 30. maijs) par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanu un tirgus uzraudzību un ar ko groza Regulas (EK) Nr. 715/2007 un (EK) Nr. 595/2009 un atceļ Direktīvu 2007/46/EK (OV 2018, L 151, 1. lpp.). Tomēr, ņemot vērā pamatlietas faktu rašanās laiku, šī direktīva joprojām ir piemērojama minētajā lietā.

18 Saskaņā ar minētās direktīvas 3. apsvērumu:

“Normatīvajos aktos būtu jāaskaņo 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.”

19 Šīs paša 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.”

20 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.”

21 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.

[..]”

22 Minētās direktīvas 8. panta 6. punkts bija formulēts šādi:

“Apstiprinātāja iestāde tūlīt informē pārējo dalībvalstu apstiprinātājas iestādes par jebkādu transportlīdzekļa apstiprinājuma atteikumu vai anulēšanu, izklāstot lēmuma pamatojumu.”

23 Saskaņā ar šīs pašas direktīvas 13. panta 1. punktu:

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

24 Direktīvas 2007/46 18. panta “Atbilstības sertifikāts” 1. punktā bija paredzēts:

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

[..]”

25 Šīs direktīvas 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.

[..]”

26 Minētās direktīvas IV pielikuma “Transportlīdzekļu EK tipa apstiprinājuma piešķiršanas 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”.

Austrijas tiesības

- 27 *Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch* (Vispārējais civilkodekss) redakcijā, kas piemērojama pamatlietā (turpmāk tekstā – “ABGB”), 922. panta 1. punktā ir noteikts:

“Ikviena persona, 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 norādītajam mērķim vai mērķim, kas izriet no attiecīgā tiesiskā darījuma rakstura.”

- 28 *ABGB* 932. panta 1. un 4. punktā ir noteikts:

“(1) Ja ir trūkums, ieguvējs var pieprasīt veikt uzlabojumus (trūkuma novēršanu vai trūkstošā sniegšanu), lietas nomaiņu, atbilstošu atlīdzības samazinājumu (cenas samazinājumu) vai līguma atcelšanu (anulēšanu).

[..]

(4) Ja nedz uzlabošana, nedz nomaiņa nav iespējama vai tā rada atsavinātājam nesamērīgi lielas izmaksas, ieguvējam ir tiesības uz cenas samazinājumu vai, ja vien runa nav par nenozīmīgu trūkumu, uz līguma atcelšanu. [..]”

Vācijas tiesības

- 29 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 EK apstiprināšanu transportlīdzekļiem un to piekabēm, kā arī šādiem transportlīdzekļiem paredzētām sistēmām, sastāvdaļām un atsevišķām tehniskām vienībām (mehānisko transportlīdzekļu EK apstiprināšanas noteikumi); turpmāk tekstā – “EG-FGV”) 25. panta 2. punktu:

“Lai izlabotu trūkumus un garantētu arī ekspluatācijā jau laistu transportlīdzekļu, atsevišķu tehnisku vienību vai sastāvdaļu atbilstību prasībām, *Kraftfahrt-Bundesamt* [Federālais mehānisko transportlīdzekļu birojs] var *a posteriori* pieņemt papildu noteikumus.”

Pamatlieta un prejudiciālie jautājumi

- 30 2013. gada 21. decembrī DS, patērētājs, nopirka “Volkswagen” markas transportlīdzekli, kas aprīkots ar *Euro 5* paaudzes *EA 189* tipa dīzeļdzinēju, no *Porsche Inter Auto*, kas ir neatkarīgs *Volkswagen* automašīnu izplatītājs.

- 31 Šis transportlīdzeklis bija aprīkots ar programmatūru, kas izplūdes gāzu recirkulācijas sistēmu darbina divos režīmos (turpmāk tekstā – “pārslēgšanas shēma”). Pirmais režīms iedarbojās vienīgi laboratorijā veiktā apstiprinājuma testa *New European Driving Cycle (NEDC)* laikā. Šajā režīmā izplūdes gāzu recirkulācijas rādītājs bija augstāks nekā otrajā režīmā, kas iedarbojās reālos braukšanas apstākļos. Attiecīgā transportlīdzekļa tipu apstiprināja *Kraftfahrt-Bundesamt* (Federālais mehānisko transportlīdzekļu birojs, Vācija, turpmāk tekstā – “KBA”), kas Vācijā ir kompetentā iestāde tipa apstiprināšanas jomā. Šai iestādei netika darīta zināma pārslēgšanas shēmas klātbūtne.

- 32 No iesniedzējtiesas nolēmuma izriet, ka tad, ja *KBA* būtu zinājis par šo shēmu, tas nebūtu apstiprinājis šo transportlīdzekļa tipu. No minētā nolēmuma arī izriet, ka *DS* būtu iegādājies attiecīgo transportlīdzekli pat tad, ja viņš būtu zinājis par minēto shēmu.
- 33 Ar 2015. gada 15. oktobra lēmumu, kas pieņemts saskaņā ar *EG-FGV* 25. panta 2. punktu, *KBA* uzdeva *Volkswagen* izņemt pārslēgšanas shēmu, lai atjaunotu *Euro 5* paaudzes *EA 189* tipa dzinēju atbilstību Regulai Nr. 715/2007. Ar 2016. gada 20. decembra vēstuli *KBA* informēja *Volkswagen*, ka piedāvātais šā sprieduma 31. punktā minētās programmatūras atjauninājums (turpmāk tekstā – “programmatūras atjauninājums”) ir piemērots tam, lai atjaunotu šo atbilstību. Pēc tam *KBA* nav nedz atsaucis, nedz anulējis attiecīgā transportlīdzekļa tipa EK apstiprinājumu.
- 34 2017. gada 15. februārī *DS* transportlīdzeklī tika veikts programmatūras atjauninājums. Līdz ar šo atjauninājumu pārslēgšanas shēma tika aizstāta ar programmatūru, ar kuru emisiju samazināšanas režīms iedarbojās ne tikai šī sprieduma 31. punktā minētā apstiprinājuma testa laikā, bet arī tad, kad transportlīdzeklis tika izmantots uz ceļa. Tomēr izplūdes gāzu recirkulācija bija pilnībā efektīva tikai tad, kad āra temperatūra bija no 15 līdz 33 grādiem pēc Celsija (turpmāk tekstā – “temperatūras logs”).
- 35 *DS* cēla prasību *Landesgericht Linz* (Lincas apgabaltiesa, Austrija), prasot galvenokārt atmaksāt attiecīgā transportlīdzekļa pirkuma cenu, pretim atdodot šo transportlīdzekli, vai pakārtoti – samazināt šī transportlīdzekļa cenu, vai – vēl pakārtotāk – konstatēt *Porsche Inter Auto* un *Volkswagen* atbildību par kaitējumu, kas izriet no prettiesiskas pārveidošanas ierīces klātbūtnes Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta izpratnē.
- 36 Ar 2018. gada 12. decembra spriedumu minētā tiesa šo prasību noraidīja.
- 37 Ar 2019. gada 4. aprīļa spriedumu *Oberlandesgericht Linz* (Apelācijas tiesa Lincā, Austrija) apstiprināja minēto spriedumu.
- 38 *DS* par minēto spriedumu iesniedza revīzijas sūdzību iesniedzējtiesā – *Oberster Gerichtshof* (Augstākā tiesa, Austrija) –, norādot, ka attiecīgajam transportlīdzeklim ir bijis trūkums, jo pārslēgšanas shēma ir prettiesiska pārveidošanas ierīce Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta izpratnē. *DS* ieskatā, tā kā ar programmatūras atjauninājumu šis trūkums netika novērsts, pastāv risks, ka šī atjauninājuma dēļ transportlīdzeklim varētu samazināties vērtība un rasties kaitējums.
- 39 *Porsche Inter Auto* un *Volkswagen* apgalvo, ka temperatūras logs ir likumīga pārveidošanas ierīce saskaņā ar Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punktu. Šādu viedokli atbalsta arī *KBA*.
- 40 Iesniedzējtiesa uzskata, ka pārslēgšanas shēma ir prettiesiska pārveidošanas ierīce Regulas Nr. 715/2007 3. panta 10. punkta un 5. panta 2. punkta izpratnē. Katrā ziņā attiecīgajam transportlīdzeklim esot trūkums *ABGB* 922. panta izpratnē, jo *KBA* netika darīta zināma šīs pārveidošanas ierīces klātbūtne.
- 41 Šajā kontekstā minētajai tiesai ir šaubas par to, vai – ņemot vērā pienākumu piegādāt transportlīdzekli, kurā nav šādas pārveidošanas ierīces, – attiecībā uz konkrēto transportlīdzekli pastāv neatbilstība Direktīvas 1999/44 izpratnē. Ja tas tā būtu, iesniedzējtiesas skatījumā būtu jāpārbauda, vai šis transportlīdzeklis pēc programmatūras, kas darbina izplūdes gāzu recirkulācijas sistēmu, atjaunināšanas joprojām bija aprīkots ar prettiesisku pārveidošanas ierīci un jāprecizē tiesiskās sekas faktam, ka šāds trūkums, iespējams, turpināja pastāvēt arī pēc programmatūras atjaunināšanas.

- 42 Konkrētāk – iesniedzējtiesa vēlas noskaidrot, pirmkārt, vai – gadījumā, ja attiecīgais transportlīdzeklis, lai gan uz to attiecas EK tipa apstiprinājums, ir aprīkots ar pārveidošanas ierīci, kuras lietošana ir aizliegta ar Regulas Nr. 715/2007 3. panta 10. punktu un 5. panta 2. punktu, – minētā transportlīdzekļa kvalitāte ir atzīstama par tādu, kāda parasti piemīt šāda paša tipa precēm un kādu patērētājs var pamatoti sagaidīt Direktīvas 1999/44 2. panta 2. punkta d) apakšpunkta izpratnē, un tādēļ būtu jāprezūmē, ka tas atbilst līgumam. Šajā ziņā iesniedzējtiesa norāda, ka attiecībā uz tādu precī kā transportlīdzeklis, kuram ir jāatbilst reglamentējošajām prasībām, samērā informēts, uzmanīgs un apdomīgs vidusmēra patērētājs faktiski sagaida, ka šīs prasības tiks ievērotas. Apstākļi, ka attiecībā uz transportlīdzekļiem ir jāveic EK tipa apstiprināšanas procedūra, neesot obligāti uzskatāms par šķērslī šādi minētā 2. panta 2. punkta d) apakšpunkta interpretācijai.
- 43 Otrkārt, iesniedzējtiesa vēlas noskaidrot, vai uz temperatūras logu var attiekties Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta a) apakšpunktā paredzētais izņēmums, uz kuru atsaucas *Porsche Inter Auto* un *Volkswagen*, vai tomēr tas katrā ziņā ir izslēgts, kā apgalvo DS. Šajā ziņā minētā tiesa norāda, ka, ņemot vērā no Regulas Nr. 715/2007 1. un 6. apsvēruma izrietošo vides aizsardzības mērķi, 5. panta 2. punktā paredzētie izņēmumi ir jāinterpretē šauri. Iesniedzējtiesas skaitījumā, tā kā ir vispārzināms, ka noteiktā Savienības teritorijas daļā, tostarp Austrijā, vidējā temperatūra vairākus mēnešus gadā ir zemāka par 15 grādiem pēc Celsija, tātad āra temperatūra, pie kuras izplūdes gāzu recirkulācija tādām transportlīdzekļiem kā pamatlietā aplūkotais ir pilnībā efektīva, ievērojamā gada daļā vidēji netiek sasniegta. Šajos apstākļos, tās ieskatā, šķiet neiespējami ar kādu no šiem izņēmumiem attaisnot pārveidošanas ierīci, kas darbojas ar šādu biežumu.
- 44 Treškārt, iesniedzējtiesa vēlas noskaidrot, vai apstākļi, ka transportlīdzeklis ir aprīkots ar pārveidošanas ierīci Regulas Nr. 715/2007 3. panta 10. punkta izpratnē, kuras lietošana ir aizliegta ar šīs regulas 5. panta 2. punktu, var tikt kvalificēti kā nenozīmīga neatbilstība Direktīvas 1999/44 3. panta 6. punkta izpratnē situācijā, kurā attiecīgais patērētājs, pat ja viņš būtu zinājis par šīs ierīces pastāvēšanu un darbību, joprojām iegādātos šo transportlīdzekli.
- 45 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 [Regulas Nr. 715/2007] piemērošanas jomā ietilpstošā mehāniskā transportlīdzekļa kvalitāte ir tāda, kāda parasti piemīt šāda paša veida precēm un kādu patērētājs var pamatoti sagaidīt, gadījumā, ja, lai gan transportlīdzeklis ir aprīkots ar prettiesisku pārveidošanas ierīci Regulas Nr. 715/2007 3. panta 10. punkta un 5. panta 2. punkta izpratnē, transportlīdzekļa tipam tomēr ir derīgs EK tipa apstiprinājums un līdz ar to 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 testēšanas apstākļiem, proti, reālos braukšanas apstākļos, izplūdes gāzu recirkulācija pilnībā darbojas tikai tad, kad ārējā temperatūra ir [temperatūras logā], var tikt uzskatīta par likumīgu, vai tomēr minētās izņēmuma normas piemērošana katrā ziņā ir izslēgta tādēļ vien, ka izplūdes gāzu recirkulācijas sistēmas pilnīga efektivitāte tādējādi ir ierobežota, to panākot vienīgi apstākļos, kādi noteiktā Savienības teritorijas daļā ir konstatējami apmēram tikai pusi gada?

- 3) Vai Direktīvas 1999/44 3. panta 6. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka neatbilstība, kas izpaužas tā, ka transportlīdzeklis ir aprīkots ar prettiesisku pārveidošanas ierīci Regulas Nr. 715/2007 3. panta 10. punkta izpratnē, aplūkojot to kopsakarā ar šīs regulas 5. panta 2. punktu, ir jāatzīst par nenozīmīgu minētās tiesību normas izpratnē situācijā, kad ieguvējs, ja viņš būtu zinājis par šo ierīci un tās darbības veidu, tomēr būtu iegādājies šo transportlīdzekli?”

Par prejudiciālajiem jautājumiem

Par pirmo jautājumu

- 46 Ar pirmo jautājumu iesniedzējtiesa būtībā vaicā, vai Direktīvas 1999/44 2. panta 2. punkta d) apakšpunkts ir interpretējams tādējādi, ka mehāniskā transportlīdzekļa, kurš ietilpst Regulas Nr. 715/2007 piemērošanas jomā, kvalitāte ir tāda, kāda parasti piemīt šāda veida precēm un kādu patērētājs var pamatoti sagaidīt, un tāad ir jāprezūmē, ka šis transportlīdzeklis atbilst tā pārdošanas līgumam, ja – lai gan uz šo transportlīdzekli attiecas spēkā esošais EK tipa apstiprinājums un tādēļ tas var tikt izmantots ceļu satiksmē – šis transportlīdzeklis ir aprīkots ar pārveidošanas ierīci, kuras lietošana ir aizliegta ar šīs regulas 5. panta 2. punktu.
- 47 Direktīvas 1999/44 2. panta 1. punktā ir paredzēts pārdevēja pienākums piegādāt patērētājam precī, kas atbilst pārdošanas līgumam.
- 48 Saskaņā ar šīs direktīvas 2. panta 2. punkta d) apakšpunktu patērētāja prece tiek uzskatīta par atbilstošu līgumam, ja tās sniegums un kvalitāte ir tāda, kāda parasti piemīt šāda paša veida precēm un kādu patērētājs var pamatoti sagaidīt, ievērojot tostarp preču raksturu.
- 49 Runājot par tādu precī kā pamatlietā aplūkotā, proti, par mehānisko transportlīdzekli, ir jāatgādina, ka Direktīvas 2007/46 3. panta 5. punktā “EK tipa apstiprināšana” ir definēta kā “procedūra, ar ko dalībvalsts apliecina, ka transportlīdzekļa, sistēmas, sastāvdaļas vai atsevišķas tehniskas vienības tips atbilst attiecīgiem šajā direktīvā paredzētiem administratīviem noteikumiem un tehniskām prasībām un IV vai XI pielikumā uzskaitītiem normatīviem aktiem”. Minētā IV pielikuma “Transportlīdzekļu EK tipa apstiprinājuma piešķiršanas prasības” I daļā “Normatīvie akti attiecībā uz tādu transportlīdzekļu EK tipa apstiprinājumu, kuri ražoti neierobežotās sērijās”, Regula Nr. 715/2007 ir norādīta attiecībā uz “vieglo transportlīdzekļu emisij[ām] (*Euro 5* un *Euro 6*)/piekļuv[i] informācijai”.
- 50 Tāpat jāatgādina, ka minētās direktīvas 4. panta 3. punkta pirmajā daļā noteikts, ka dalībvalstis reģistrē vai ļauj pārdot vai nodot ekspluatācijā vienīgi tādus transportlīdzekļus, kas atbilst šīs pašas direktīvas prasībām.
- 51 Visbeidzot – Regulas Nr. 715/2007 4. panta 1. punktā paredzēts, ka ražotāji pierāda, ka visiem jaunajiem transportlīdzekļiem, kas pārdoti, reģistrēti vai nodoti ekspluatācijā Savienībā, ir apstiprināts tips saskaņā ar šo regulu un tās īstenošanas pasākumiem.
- 52 No šī sprieduma 49.–51. punktā minētajām tiesību normām izriet, pirmkārt, ka attiecībā uz transportlīdzekļiem, kas ietilpst Direktīvas 2007/46 piemērošanas jomā, ir jābūt tipa apstiprinājumam un, otrkārt, ka šis apstiprinājums var tikt piešķirts tikai tad, ja attiecīgais transportlīdzekļa tips atbilst Regulas Nr. 715/2007 normām, tostarp tām, kuras attiecas uz emisijām un kurās ietilpst šīs regulas 5. pants.

- 53 Turklāt saskaņā ar Direktīvas 2007/46 18. panta 1. punktu ražotājs kā EK tipa apstiprinājuma turētājs izsniedz atbilstības sertifikātu katram pabeigtam, nepabeigtam vai vairākos posmos pabeigtam transportlīdzeklim, kas izgatavots atbilstīgi apstiprinātam transportlīdzekļa tipam. Saskaņā ar šīs direktīvas 26. panta 1. punktu šā sertifikāta esamība ir obligāts nosacījums transportlīdzekļa reģistrācijai un pārdošanai vai nodošanai ekspluatācijā.
- 54 Iegādājoties transportlīdzekli, kas pieder pie kāda apstiprināta transportlīdzekļa tipa sērijas un kam tādējādi pievienots atbilstības sertifikāts, patērētājs var pamatoti sagaidīt, ka attiecībā uz šo transportlīdzekli ir ievērota Regula Nr. 715/2007, tostarp tās 5. pants, pat ja par to nav īpašu līguma noteikumu.
- 55 Tādēļ Direktīvas 1999/44 2. panta 2. punkta d) apakšpunkts ir jāinterpretē tādējādi, ka transportlīdzekļa, kas neatbilst šā 5. panta prasībām, kvalitāte un sniegums nav tāds, kāds parasti piemīt šāda paša veida precēm un kādu patērētājs var pamatoti sagaidīt, ievērojot šīs preces raksturu, minētā 2. panta 2. punkta d) apakšpunkta izpratnē.
- 56 Kā ģenerālvokāts norādījis secinājumā 149. punktā, šo interpretāciju neatspēko fakts, ka uz attiecīgā transportlīdzekļa tipu attiecas EK tipa apstiprinājums, kas ļauj šo transportlīdzekli izmantot uz ceļiem. Proti, Direktīvā 2007/46 ir paredzēta situācija, kad transportlīdzekļa konstrukcijas elementa prettiesiskums, piemēram, no Regulas Nr. 715/2007 5. pantā noteikto prasību skatpunkta, tiek atklāts tikai pēc šā apstiprinājuma saņemšanas. Tādējādi šīs direktīvas 8. panta 6. punktā ir paredzēts, ka apstiprinātāja iestāde var anulēt transportlīdzekļa apstiprinājumu. Turklāt no minētās direktīvas 13. panta 1. punkta pirmā un trešā teikuma izriet, ka tad, ja ražotājs informē dalībvalsti, kas piešķirusi EK tipa apstiprinājumu, par grozījumiem informācijas paketē fiksētajos datos, šī dalībvalsts vajadzības gadījumā, apspriežoties ar ražotāju, var nolemt, ka jāizsniedz jauns EK tipa apstiprinājums.
- 57 Tas tā, šķiet, ir konkrētajā gadījumā, jo no iesniedzējtiesas nolēmuma izriet, ka pamatlietā aplūkotā transportlīdzekļa tipu *KBA* sākotnēji ir apstiprinājis, nezinot par pārslēgšanas shēmas klātbūtni. Turklāt no minētā nolēmuma izriet, ka tad, ja *KBA* būtu zinājis par šo shēmu, tas nebūtu veicis šī transportlīdzekļa tipa EK apstiprinājumu.
- 58 Tātad uz pirmo jautājumu ir jāatbild, ka Direktīvas 1999/44 2. panta 2. punkta d) apakšpunkts ir interpretējams tādējādi, ka mehāniskā transportlīdzekļa, kas ietilpst Regulas Nr. 715/2007 piemērošanas jomā, kvalitāte nav tāda, kāda parasti piemīt šāda paša veida precēm un kādu patērētājs var pamatoti sagaidīt, ja – lai gan uz šo transportlīdzekli attiecas spēkā esošais EK tipa apstiprinājums un tādēļ tas var tikt izmantots ceļu satiksmē – šis transportlīdzeklis ir aprīkots ar pārveidošanas ierīci, kuras lietošana ir aizliegta ar šīs regulas 5. panta 2. punktu.

Par otro jautājumu

- 59 Ar otro jautājumu iesniedzējtiesa būtībā vēlas noskaidrot, vai Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta a) apakšpunkts ir jāinterpretē tādējādi, ka saskaņā ar šo tiesību normu var tikt attaisnota pārveidošanas ierīce, kas tostarp garantē šajā regulā paredzēto emisijas robežvērtību ievērošanu tikai temperatūras logā, kas nozīmē, ka noteiktā Savienības teritorijas daļā šī recirkulācija ir pilnīgi iedarbīga tikai aptuveni sešus mēnešus gadā.

- 60 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 paredzēti trīs izņēmumi, tostarp 5. panta 2. punkta a) apakšpunktā ietvertais izņēmums, proti, ja “šādas ierīces nepieciešamību attaisno motora aizsardzība pret bojājumiem vai negadījumiem un droša transportlīdzekļa darbība”.
- 61 Tā kā šajā tiesību normā ir noteikts izņēmums no aizlieguma lietot pārveidošanas ierīces, kuras samazina emisijas kontroles sistēmu efektivitāti, šī norma ir jāinterpretē šauri (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2020. gada 17. decembris, *CLCV* u.c. (Dīzeļdzinēja pārveidošanas ierīce), C-693/18, EU:C:2020:1040, 111. un 112. punkts).
- 62 Runājot vispirms par jēdzienu “motors” [“dzinējs”], kā secinājumu 118. un 119. punktā ir norādījis ģenerāladvokāts, Regulas Nr. 692/2008 I pielikumā motors ir skaidri nošķirts no piesārņojuma kontroles sistēmas. Proti, prasības attiecībā uz “motoru” ir izklāstītas šī pielikuma 3.3.1.2. punktā, savukārt prasības attiecībā uz “piesārņojuma kontroles sistēmas parametriem” ir ietvertas minētā pielikuma 3.3.1.3. punktā. Pēdējā minētā punkta a) un c) apakšpunktā ir skaidri minēti makrodaļiņu filtri un izplūdes gāzu recirkulācija. Turklāt saskaņā ar šīs regulas 10. panta 1. punkta otro daļu minētajā regulā makrodaļiņu filtrus uzskata par piesārņojuma kontroles iekārtām.
- 63 Līdz ar to *EGR* vārsts, *EGR* dzesētājs un dīzeļmotora makrodaļiņu filtrs, ko atbilstoši *Porsche Inter Auto* apgalvojumam esot paredzēts aizsargāt ar temperatūras logu, ir sastāvdaļas, kas atšķiras no dzinēja. Proti, *EGR* vārsts atrodas pie dzinēja izplūdes atveres – pēc izplūdes kolektora. Šis vārsts tā atvēršanās laikā ļauj nogādāt izplūdes gāzes ieplūdes kolektorā, lai tās varētu otro reizi sadedzināt un atdzesēt, izmantojot siltummaini – *EGR* dzesētāju. Savukārt makrodaļiņu filtrs, kas atrodas pirms izpūtēja, ļauj filtrēt gaisu, lai aizturētu smalkās piesārņojošās daļiņas.
- 64 Tālāk – attiecībā uz Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta a) apakšpunktā ietvertajiem jēdzieniem “negadījums” un “bojājumi” Tiesa ir nospriedusi, ka lai pārveidošanas ierīce, kura samazina emisiju kontroles sistēmas efektivitāti, varētu tikt attaisnota atbilstoši šai tiesību normai, šai ierīcei ir jāļauj aizsargāt dzinēju no kaitējuma, kas rodas pēkšņi un izņēmuma kārtā (spriedums, 2020. gada 17. decembris, *CLCV* u.c. (Dīzeļdzinēja pārveidošanas ierīce), C-693/18, EU:C:2020:1040, 109. punkts).
- 65 Tātad dzinēja aizsērēšanu un nodilumu katrā ziņā nevar uzskatīt par “negadījumu” vai “bojājumu” minētās tiesību normas izpratnē, jo šie notikumi principā ir paredzami un raksturīgi transportlīdzekļa normālai darbībai (spriedums, 2020. gada 17. decembris, *CLCV* u.c. (Dīzeļdzinēja pārveidošanas ierīce), C-693/18, EU:C:2020:1040, 110. punkts).
- 66 Šo interpretāciju apstiprina Regulas Nr. 715/2007 mērķis nodrošināt augstu vides aizsardzības līmeni un uzlabot gaisa kvalitāti Savienībā, kas ietver slāpekļa oksīdu (NOx) emisiju efektīvu samazināšanu visā normālajā transportlīdzekļu ekspluatācijas laikā. Proti, šīs regulas 5. panta 2. punkta paredzētajam aizliegumam tiktu atņemta tā būtība un tiktu liegta lietderīga iedarbība, ja ražotājiem būtu atļauts aprīkot mehāniskos transportlīdzekļus ar šādām pārveidošanas ierīcēm tālab vien, lai aizsargātu dzinēju pret aizsērēšanu un nodilumu (spriedums, 2020. gada 17. decembris, *CLCV* u.c. (Dīzeļdzinēja pārveidošanas ierīce), C-693/18, EU:C:2020:1040, 113. punkts).

- 67 Tātad pārveidošanas ierīces lietošana var tikt attaisnota atbilstoši Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta a) apakšpunktam vienīgi ar tūlītējiem bojājuma vai negadījuma riskiem, kas rada konkrētu apdraudējumu transportlīdzekļa vadīšanas laikā.
- 68 Termina “bojājums” interpretāciju, kādu Tiesa sniedza 2020. gada 17. decembra spriedumā *CLCV u.c. (Dīzeļdzinēja pārveidošanas ierīce)* (C-693/18, EU:C:2020:1040), neatspēko Vācijas valdības un *Porsche Inter Auto* izvirzītais arguments, saskaņā ar kuru no šī termina redakcijas angļu valodā (“damage”) un vācu valodā (“Beschädigung”) izrietot, ka minētais jēdziens aptver ne tikai pēkšņus un neparedzamus notikumus.
- 69 Proti, pirmkārt, kā secinājumu 115. punktā būtībā ir norādījis ģenerālvokāts, lai gan – atšķirībā no šī paša termina definīcijas franču valodā – tā definīcijas angļu un vācu valodā obligāti nenozīmē, ka bojājums ir radies “pēkšņa” notikuma dēļ, tomēr tās arī neatspēko Tiesas izmantoto termina “bojājums” interpretāciju. Otrkārt, ir jāatgādina, ka Tiesas izmantotā šaurā interpretācija ir balstīta uz šā sprieduma 61. un 66. punktā atgādinātajiem motīviem.
- 70 Tomēr Vācijas valdība, *Porsche Inter Auto* un *Volkswagen* apgalvo, ka attiecīgā pārveidošanas ierīce ir attaisnojama, jo pārāk augstas vai pārāk zemas [āra] temperatūras gadījumā izplūdes gāzu recirkulācijas gaitā varētu veidoties nogulsnes, kas tādējādi varētu izraisīt problēmas ar *EGR* vārsta stāvokli, piemēram, to, ka vārsts vairs neatveras vai neaizveras pareizi, vai pat pilnīgu šā vārsta bloķēšanos. Taču *EGR* vārsta bojājums vai nepareizs stāvoklis varētu radīt bojājumus pašam dzinējam un izraisīt tostarp transportlīdzekļa jaudas zudumu. Turklāt nebūtu iespējams paredzēt un aprēķināt brīdi, kad tiks sasniegts *EGR* vārsta atteices sliekšnis, jo šis sliekšnis var tikt pārsniegts pēkšņi un neparedzami, pat ja tiktu veikta regulāra šī vārsta apkope. Transportlīdzekļa jaudas zudums, kas notiek pēkšņi un neparedzami, ietekmētu transportlīdzekļa drošu darbību, piemēram, būtiski palielinot smagu satiksmes negadījumu risku apdzīšanas manevra laikā.
- 71 Turklāt *Porsche Inter Auto* un *Volkswagen* apgalvo, ka izplūdes gāzu recirkulācijas sistēmas sastāvdaļu aizsērēšana, izraisot *EGR* vārsta darbības traucējumus līdz pat vārsta bloķēšanai, var izraisīt makrodaļiņu filtra un dzinēja aizdegšanos vai pat pēc tam visa transportlīdzekļa aizdegšanos, un tas apdraudētu transportlīdzekļa drošu darbību.
- 72 Šajā ziņā jānorāda, ka no paša Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta a) apakšpunkta formulējuma izriet, – lai uz pārveidošanas ierīci attiektos tajā paredzētais izņēmums, šīs ierīces nepieciešamībai ir jābūt pamatotai ne tikai ar dzinēja aizsardzību pret bojājumiem vai negadījumiem, bet arī ar transportlīdzekļa drošu darbību. Proti, kā secinājumu 106. punktā norādījis ģenerālvokāts, ņemot vērā minētajā tiesību normā lietoto saikli “un”, šī norma ir jāinterpretē tādējādi, ka tajā paredzētie nosacījumi ir kumulatīvi.
- 73 Tātad – atbilstoši šā sprieduma 61. punktā uzsvērtajam – ņemot vērā, ka šis izņēmums ir interpretējams šauri, tāda pārveidošanas ierīce kā pamatlietā aplūkotā saskaņā ar minēto izņēmumu var tikt attaisnota tikai tad, ja ir konstatēts, ka šī ierīce strikti atbilst nepieciešamībai izvairīties no tūlītējiem dzinēja bojājumu vai negadījuma riskiem, kurus rada izplūdes gāzu recirkulācijas sistēmas nepareiza darbība un kuri ir tik smagi, ka izraisa konkrētu apdraudējumu ar minēto ierīci aprīkotā transportlīdzekļa braukšanas laikā. Kā secinājumu 126. punktā ir uzsvēris ģenerālvokāts, šāda pārbaude pamatlietā tomēr ietilpst faktu vērtējumā, kas jāveic tikai iesniedzējtiesai.

- 74 Turklāt, lai gan ir taisnība, ka Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta a) apakšpunktā citi nosacījumi šajā tiesību normā paredzētā izņēmuma piemērošanai formāli nav paredzēti, tomēr situācija, kad pārveidošanas ierīcei normālos braukšanas apstākļos būtu jādarbojas gada lielāko daļu, lai dzinējs tiktu aizsargāts pret bojājumiem vai negadījumiem un lai nodrošinātu transportlīdzekļa drošu darbību, būtu acīmredzami pretrunā šīs regulas mērķim, no kura minētā tiesību norma ļauj atkāpties tikai ļoti specifiskos apstākļos, un nesamērīgi apdraudētu pašu principu par transportlīdzekļu slāpekļa oksīdu (NOx) emisiju ierobežošanu.
- 75 Ņemot vērā, ka šīs 5. panta 2. punkta a) apakšpunkts ir interpretējams šauri, šāda pārveidošanas ierīce tāpat nevar tikt attaisnota saskaņā ar šo tiesību normu.
- 76 Ja tiktu atzīts, ka uz tādu pārveidošanas ierīci kā šā sprieduma 74. punktā aprakstītā varētu attiekties Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta a) apakšpunktā paredzētais izņēmums, šis izņēmums tiktu padarīts piemērojams gada lielākajā daļā reālos braukšanas apstākļos, kādi pastāv Savienības teritorijā, kā rezultātā šajā 5. panta 2. punktā noteiktais šādu pārveidošanas ierīču aizlieguma princips praksē varētu būt piemērojams retāk nekā minētais izņēmums.
- 77 Turklāt *Porsche Inter Auto* un *Volkswagen*, kā arī Vācijas valdība apgalvo, ka pārveidošanas ierīces “nepieciešamības” jēdziens neprasa labāko pieejamo tehnisko paņēmieni izmantošanu un ka ir jāņem vērā EK apstiprinājuma datumā pastāvošais tehnikas līmenis, lai novērtētu, vai šī nepieciešamība ir pamatota ar transportlīdzekļa dzinēja aizsardzību un drošu transportlīdzekļa darbību Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta a) apakšpunkta izpratnē. Neesot apstrīdēts, ka *EGR* sistēmas, kas darbojas saskaņā ar temperatūras logu, izmantošana – atšķirīgā apmērā atkarībā no tipa apstiprinājuma datuma – atbilst pašreizējam tehnikas līmenim. Turklāt šajā tiesību normā ietvertā termina “nepieciešamība” interpretācijā esot jāņem vērā vajadzība intereses vides jomā līdzsvarot ar ražotāju ekonomiskajām interesēm.
- 78 Kā ģenerālvokāts norādījis secinājumā 129. punktā, šajā ziņā ir jāuzsver, pirmkārt, ka no Regulas Nr. 715/2007 7. apsvēruma izriet – kad Savienības likumdevējs noteica piesārņotāju emisiju robežvērtības, tas jau bija ņēmis vērā ražotāju ekonomiskās intereses, tostarp izmaksas, kādas rodas uzņēmumiem saistībā ar nepieciešamību ievērot šīs robežvērtības. Tādējādi ražotājiem ir jāpielāgojas un jāizmanto tādas tehniskās ierīces, kuras ir piemērotas, lai tiktu ievērotas šīs robežvērtības, un regulā nemaz nav noteikts pienākums izmantot kādu konkrētu tehnoloģiju.
- 79 Otrkārt, kā norādīts šā spriedumā 66. punktā, Regulā Nr. 715/2007 izvirzītais mērķis nodrošināt augstu vides aizsardzības līmeni un uzlabot gaisa kvalitāti Savienībā nozīmē to, ka tiek efektīvi samazinātas slāpekļa oksīdu (NOx) emisijas visā transportlīdzekļu normālajā ekspluatācijas laikā (spriedums, 2020. gada 17. decembris, *CLCV* u.c. (Dīzeļdzinēja pārveidošanas ierīce), C-693/18, EU:C:2020:1040, 113. punkts). Ja pārveidošanas ierīce tiktu atļauta saskaņā ar šīs regulas 5. panta 2. punkta a) apakšpunktu tādēļ vien, ka, piemēram, pētījumu izmaksas ir augstas, ka tehniskā ierīce ir dārga vai ka transportlīdzekļa apkopes darbības ir biežākas un dārgākas lietotājam, šis mērķis tiktu apdraudēts.
- 80 Šajos apstākļos, ņemot vērā, ka šī tiesību norma – kā atgādināts šā sprieduma 61. un 73. punktā – ir interpretējama šauri, ir jāsecina, ka pārveidošanas ierīces “nepieciešamība” minētās tiesību normas izpratnē pastāv tikai tad, ja šīs ierīces vai ar to aprīkotā transportlīdzekļa EK tipa apstiprinājuma brīdī neviens cits tehniskais risinājums neļauj novērst tūlītējus dzinēja bojājuma vai negadījuma riskus, kas izraisītu konkrētu apdraudējumu transportlīdzekļa braukšanas laikā.

81 Tātad uz otro jautājumu ir jāatbild, ka Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta a) apakšpunkts ir interpretējams tādējādi, ka pārveidošanas ierīce, kas tostarp garantē šajā regulā paredzēto emisijas robežvērtību ievērošanu tikai temperatūras logā, var tikt attaisnota atbilstoši minētajai tiesību normai vienīgi ar nosacījumu, ka ir konstatēts, ka šī ierīce strikti atbilst nepieciešamībai izvairīties no tūlītējiem motora bojājumu vai negadījuma riskiem, kurus rada izplūdes gāzu recirkulācijas sistēmas sastāvdaļas nepareiza darbība un kuri ir tik smagi, ka izraisa konkrētu apdraudējumu ar minēto ierīci aprīkotā transportlīdzekļa braukšanas laikā. Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta a) apakšpunktā paredzētais izņēmums katrā ziņā nevar attiekties uz pārveidošanas ierīci, kurai normālos braukšanas apstākļos būtu jādarbojas gada lielāko daļu, lai dzinējs tiktu aizsargāts no bojājumiem vai negadījuma un lai nodrošinātu transportlīdzekļa drošu darbību.

Par trešo jautājumu

82 Ar trešo jautājumu iesniedzējtiesa būtībā vaicā, vai Direktīvas 1999/44 3. panta 6. punkts ir interpretējams tādējādi, ka neatbilstība, kas izpaužas tā, ka transportlīdzeklis ir aprīkots ar pārveidošanas ierīci, kuras lietošana ir aizliegta ar Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punktu, var tikt kvalificēta kā “nenozīmīga” situācijā, kad patērētājs, ja viņš būtu zinājis par šīs ierīces esamību un tās darbības veidu, tomēr būtu iegādājies šo transportlīdzekli.

83 Saskaņā ar Direktīvas 1999/44 2. panta 3. punktu netiek uzskatīts, ka pastāv neatbilstība, ja līguma noslēgšanas laikā patērētājs ir apzinājies vai viņam pamatoti bija jāapzinās, ka neatbilstība ir, vai arī, ja neatbilstības izcelsme ir saistīta ar patērētāja piegādātajiem materiāliem.

84 Tomēr, kā ģenerālvokāts norādījis secinājumā 158. punktā, šī tiesību norma pamatietā nav piemērojama, jo netiek apstrīdēts, ka attiecīgā transportlīdzekļa pārdošanas brīdī DS nezināja par apgalvoto neatbilstību, nedz arī, ka viņam pamatoti būtu bijis jāapzinās šo neatbilstību.

85 Turpretim jautājums par to, vai neatbilstība Direktīvas 1999/44 3. panta 6. punkta izpratnē ir vai nav “nenozīmīga”, un no kura atkarīgs, vai patērētājam ir tiesības pieprasīt līguma atcelšanu, nav pakārtots šādam subjektīvam elementam.

86 Līdz ar to apstāklim, ka patērētājs pēc preces iegādes atzīst, ka viņš būtu iegādājies šo precī pat tad, ja viņš būtu zinājis par šādu neatbilstību, nav nozīmes, nosakot, vai neatbilstība ir kvalificējama kā “nenozīmīga”.

87 Ņemot vērā šo precizējumu, ir jānoskaidro, vai Direktīvas 1999/44 3. panta 6. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka neatbilstība, kas izpaužas tā, ka transportlīdzeklis ir aprīkots ar pārveidošanas ierīci, kuras lietošana ir aizliegta ar Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punktu, var tikt kvalificēta kā “nenozīmīga”.

88 Tā kā Direktīvā 1999/44 jēdziens “nenozīmīga neatbilstība” nav definēts, tā nozīme un tvērums ir jānosaka atbilstoši tā ierastajai nozīmei ikdienas valodā, tajā pašā laikā ņemot vērā kontekstu, kādā tas tiek lietots, un tiesiskā regulējuma, kurā tas ietilpst, mērķus (šajā nozīmē skat. spriedumus, 2020. gada 9. jūlijs, *Constantin Film Verleih*, C-264/19, EU:C:2020:542, 29. punkts, un 2021. gada 3. jūnijs, *Ungārija/Parlaments*, C-650/18, EU:C:2021:426, 83. punkts).

89 Vispirms, ņemot vērā vārda “nenozīmīgs” ierasto nozīmi, jēdziens “nenozīmīga neatbilstība” norāda uz nebūtisku neatbilstību.

- 90 Tālāk, runājot par kontekstu, kādā izmantots šis jēdziens, ir jānorāda, ka Direktīvas 1999/44 3. panta 3., 5. un 6. punktā ir noteikta skaidra secība, kādā tiek īstenoti zaudējumu atlīdzināšanas līdzekļi, kādus patērētājs ir tiesīgs izmantot preces neatbilstības gadījumā (spriedums, 2019. gada 23. maijs, *Füllä*, C-52/18, EU:C:2019:447, 58. punkts).
- 91 Tādējādi atbilstoši šīs direktīvas 3. panta 3. punkta pirmajai daļai patērētājs pirmām kārtām var prasīt, lai pārdevējs precī salabo vai nomaina, ja vien tas nav neiespējami vai nesamērīgi (spriedums, 2019. gada 23. maijs, *Füllä*, C-52/18, EU:C:2019:447, 59. punkts).
- 92 Vienīgi tad, ja patērētājam nav tiesību nedz uz neatbilstošas preces salabošanu, nedz nomaiņu vai arī ja pārdevējs nav piemērojis kādu no šiem zaudējumu atlīdzināšanas līdzekļiem pieņemamā laikā vai bez ievērojamām neērtībām patērētājam, patērētājs saskaņā ar minētās direktīvas 3. panta 5. punktu var prasīt līguma atcelšanu, izņemot gadījumu, kad saskaņā ar šīs pašas direktīvas 3. panta 6. punktu preces neatbilstība ir nenozīmīga (spriedums, 2019. gada 23. maijs, *Füllä*, C-52/18, EU:C:2019:447, 60. punkts).
- 93 Visbeidzot – runājot par Direktīvas 1999/44 mērķiem, ir jānorāda, ka no šīs direktīvas 1. un 10.–12. apsvēruma izriet, ka tās mērķis ir radīt taisnīgu līdzsvaru starp patērētāja un pārdevēja interesēm, pirmajam minētajam kā līguma vācijai pusei garantējot pilnīgu un efektīvu aizsardzību pret pārdevēja nepienācīgi veiktu līgumisko saistību izpildi, tajā pašā laikā ļaujot ņemt vērā pārdevēja norādītos ekonomiska rakstura apsvērumus (šajā nozīmē skat. spriedumus, 2011. gada 16. jūnijs, *Gebr. Weber un Putz*, C-65/09 un C-87/09, EU:C:2011:396, 75. punkts, kā arī 2019. gada 23. maijs, *Füllä*, C-52/18, EU:C:2019:447, 41. un 52. punkts).
- 94 Līdz ar to – kā ģenerālvokāts norādījis secinājumā 160. punktā – līguma atcelšana, kas ir spēcīgākais no patērētāja rīcībā esošajiem tiesiskās aizsardzības līdzekļiem, var tikt pieprasīta tikai tad, ja neatbilstība ir pietiekami nozīmīga.
- 95 Aplūkojamajā gadījumā, runājot par tādas pārveidošanas ierīces klātbūtni transportlīdzeklī, kuras lietošana ir aizliegta ar Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punktu, no šī sprieduma 49.–52. punkta izriet, ka ar šādu ierīci aprīkotā transportlīdzekļa tipu nedrīkst apstiprināt. Turklāt ir jānorāda, ka šāds transportlīdzeklis nespēj nodrošināt šīs regulas I pielikumā paredzēto emisijas robežvērtību ievērošanu. Taču minētās regulas 1. un 4.–6. apsvērumā ir uzsvērtas vides aizsardzības nozīme un nepieciešamība būtiski samazināt slāpekļa oksīdu (NOx) emisijas no transportlīdzekļiem, kas aprīkoti ar dīzeļmotoriem, lai uzlabotu gaisa kvalitāti un ievērotu piesārņojuma robežvērtības.
- 96 Tādējādi fakts, ka transportlīdzeklis ir aprīkots ar pārveidošanas ierīci, kuras lietošana ir aizliegta ar Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punktu, nevar tikt uzskatīts par nenozīmīgu neatbilstību Direktīvas 1999/44 3. panta 6. punkta izpratnē.
- 97 Tādēļ uz trešo jautājumu ir jāatbild, ka Direktīvas 1999/44 3. panta 6. punkts ir interpretējams tādējādi, ka neatbilstība, kas izpaužas tā, ka transportlīdzeklis ir aprīkots ar pārveidošanas ierīci, kuras lietošana ir aizliegta ar Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punktu, nevar tikt kvalificēta kā “nenozīmīga” pat situācijā, kad patērētājs, ja viņš būtu zinājis par šīs ierīces esamību un tās darbības veidu, tomēr būtu iegādājies šo transportlīdzekli.

Par tiesāšanās izdevumiem

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

Ar šādu pamatojumu Tiesa (virspalāta) nospriež:

- 1) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 1999/44/EK (1999. gada 25. maijs) par dažiem patēriņa preču pārdošanas aspektiem un saistītajām garantijām 2. panta 2. punkta d) apakšpunkts ir interpretējams tādējādi, ka mehāniskā transportlīdzekļa, kas ietilpst Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 715/2007 (2007. gada 20. jūnijs) par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem (“Euro 5” un “Euro 6”) un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai piemērošanas jomā, kvalitāte nav tāda, kāda parasti piemīt šāda paša veida precēm un kādu patērētājs var pamatoti sagaidīt, gadījumā, ja – lai gan uz šo transportlīdzekli attiecas spēkā esošais EK tipa apstiprinājums un tādēļ tas var tikt izmantots ceļu satiksmē – šis transportlīdzeklis ir aprīkots ar pārveidošanas ierīci, kuras lietošana ir aizliegta ar šīs regulas 5. panta 2. punktu.
- 2) Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta a) apakšpunkts ir interpretējams tādējādi, ka pārveidošanas ierīce, kas tostarp garantē šajā regulā paredzēto emisijas robežvērtību ievērošanu tikai tad, ja āra temperatūra ir no 15 līdz 33 grādiem pēc Celsija, var tikt attaisnota atbilstoši minētajai tiesību normai vienīgi ar nosacījumu, ka ir konstatēts, ka šī ierīce strikti atbilst nepieciešamībai izvairīties no tūlītējiem motora bojājumu vai negadījuma riskiem, kurus rada izplūdes gāzu recirkulācijas sistēmas sastāvdaļas nepareiza darbība un kuri ir tik smagi, ka izraisa konkrētu apdraudējumu ar minēto ierīci aprīkotā transportlīdzekļa braukšanas laikā. Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta a) apakšpunktā paredzētais izņēmums katrā ziņā nevar attiekties uz pārveidošanas ierīci, kurai normālos braukšanas apstākļos būtu jādarbojas gada lielāko daļu, lai dzinējs tiktu aizsargāts no bojājumiem vai negadījuma un lai nodrošinātu transportlīdzekļa drošu darbību.
- 3) Direktīvas 1999/44 3. panta 6. punkts ir interpretējams tādējādi, ka neatbilstība, kas izpaužas tā, ka transportlīdzeklis ir aprīkots ar pārveidošanas ierīci, kuras lietošana ir aizliegta ar Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punktu, nevar tikt kvalificēta kā “nenozīmīga” pat situācijā, kad patērētājs, ja viņš būtu zinājis par šīs ierīces esamību un tās darbības veidu, tomēr būtu iegādājies šo transportlīdzekli.

[Paraksti]