



Judikatūras krājums

TIESAS SPRIEDUMS (astotā palāta)

2023. gada 5. oktobrī*

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Regula (ES) 2018/858 – Informācijas pakalpojumu tirgus par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī par tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību remontu un apkopi apstiprināšana un uzraudzība – 61. panta 1. un 4. punkts – X pielikuma 2.9. punkts – Mehānisko transportlīdzekļu iebūvētās diagnostikas sistēmas (OBD) informācija – Neierobežota, standartizēta un nediskriminējoša piekļuve – Ražotāju pienākumi – Neatkarīgu uzņēmēju tiesības

Lietā C-296/22

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Landgericht Köln* (Ķelnes apgabaltiesa, Vācija) iesniegusi ar 2022. gada 27. aprīļa lēmumu un kas Tiesā reģistrēts 2022. gada 5. maijā, tiesvedībā

A.T.U. Auto-Teile-Unger GmbH & Co. KG,

Carglass GmbH

pret

FCA Italy SpA,

TIESA (astotā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētājs M. Safjans [*M. Safjan*], tiesneši N. Pisarra [*N. Piçarra*] (referents) un M. Gavalecs [*M. Gavalec*],

ģenerālvokāts: M. Kampos Sančess-Bordona [*M. Campos Sánchez-Bordona*],

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

ņemot vērā rakstveida procesu,

ņemot vērā apsvērumus, ko snieguši:

– *A.T.U. Auto-Teile-Unger GmbH & Co. KG*, kā arī *Carglass GmbH* vārdā – *E. Macher, M. Sacré* un *P. Schmitz, Rechtsanwältin*,

* Tiesvedības valoda – vācu.

- *FCA Italy SpA* vārdā – *M. Ruttloff* un *C. Steinle*, *Rechtsanwälte*,
- Eiropas Komisijas vārdā – *M. Huttunen* un *M. Noll-Ehlers*, pārstāvji,

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

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

- 1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par to, kā interpretēt Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (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.), 61. panta 1. un 4. punktu, kā arī X pielikuma 2.9. punktu.
- 2 Šis lūgums ir iesniegts tiesvedībā starp neatkarīgo remontētāju ķēdi *A.T.U. Auto-Teile-Unger GmbH & Co. KG* (turpmāk tekstā – “*ATU*”) un transportlīdzekļu stiklojuma remonta un aizvietošanas uzņēmumu *Carglass GmbH*, no vienas puses, un automašīnu *Fiat Chrysler Automobiles NV* grupas meitasuzņēmumu *FCA Italy SpA* (turpmāk tekstā – “*FCA*”), kurš ražo vieglos pasažieru un komerciālos transportlīdzekļus, no otras puses, jautājumā par to, ka pēdējais minētais uzņēmums padarījis par pieejamu šo transportlīdzekļu tiešo datu plūsmu.

Atbilstošās tiesību normas

Starptautiskās tiesības

- 3 Apvienoto Nāciju Organizācijas (ANO) Noteikumu Nr. 155 – Vienoti noteikumi par transportlīdzekļu apstiprināšanu attiecībā uz kibernetiķu un kibernetiķības pārvaldības sistēmu (2021/387) (OV 2021, L 82, 30. lpp.) 1.3. punktā ir paredzēts:

“Šie noteikumi neskar citus ANO noteikumus, reģionālos vai nacionālos tiesību aktus, kas reglamentē pilnvaroto pušu piekļuvi transportlīdzeklim, tā datiem, funkcijām un resursiem, un šādas piekļuves nosacījumus. [..]”

Savienības tiesības

Regula 2018/858

4 Regulas 2018/858 50. un 52. apsvērumā ir noteikts:

“(50) Lai uzlabotu iekšējā tirgus darbību, jo īpaši attiecībā uz preču brīvu apriti, brīvību veikt uzņēmējdarbību un pakalpojumu sniegšanas brīvību, ir nepieciešama neierobežota piekļuve informācijai par transportlīdzekļu remontu un apkopi, izmantojot standartformātu, ko var lietot tehniskās informācijas izgūšanai, kā arī efektīva konkurence šādas informācijas sniegšanas pakalpojumu tirgū. [..]

[..]

(52) Lai nodrošinātu efektīvu konkurenci transportlīdzekļu remonta un apkopes informācijas pakalpojumu tirgū un lai skaidri noteiktu, ka attiecīgā informācija ietver arī informāciju, kas ir jāsaņem tādiem neatkarīgiem ekonomikas dalībniekiem, kuri nav remontētāji, lai neatkarīgs transportlīdzekļu remonta un apkopes tirgus kopumā varētu konkurēt ar pilnvarotiem tirgotājiem neatkarīgi no tā, vai transportlīdzekļa ražotājs šo informāciju sniedz pilnvarotajiem tirgotājiem un remontētājiem vai pats izmanto šādu informāciju ar mērķi veikt remontu un apkopi, ir sīkāk jāprecizē, kāda informācija ir jāsniedz, lai būtu pieejama transportlīdzekļu remonta un tehniskās apkopes informācija.”

5 Šīs regulas 3. pants ir izteikts šādi:

“Šajā regulā un II pielikumā uzskaitītajos normatīvajos aktos, ja vien tajos nav paredzēts citādi, piemēro šādas definīcijas:

[..]

2) “ES tipa apstiprināšana” ir procedūra, ar ko apstiprinātāja iestāde apliecina, ka transportlīdzekļa, sistēmas, sastāvdaļas vai atsevišķas tehniskas vienības tips atbilst attiecīgajiem šīs regulas administratīviem noteikumiem un tehniskajām prasībām;

[..]

40) “ražotājs” ir fiziska vai juridiska persona, kas ir atbildīga par visiem transportlīdzekļa, sistēmas, sastāvdaļas vai atsevišķas tehniskas vienības tipa apstiprināšanas vai transportlīdzekļa individuālas apstiprināšanas aspektiem vai par detaļu un aprīkojuma atļauju piešķiršanas procesu, kā arī par ražošanas atbilstības nodrošināšanu un tirgus uzraudzības jautājumiem attiecībā uz minēto izgatavoto transportlīdzekli, sistēmu, sastāvdaļu, atsevišķu tehnisku vienību, detaļu un aprīkojumu neatkarīgi no tā, vai minētā persona ir vai nav tieši iesaistīta visos attiecīgā transportlīdzekļa, sistēmas, sastāvdaļas vai atsevišķas tehniskas vienības konstruēšanas un izgatavošanas posmos;

[..]

- 45) “neatkarīgs uzņēmējs” ir fiziska vai juridiska persona, kas nav pilnvarots tirgotājs vai remontētājs, bet kas ir tieši vai netieši iesaistīts transportlīdzekļu remontēšanā un apkopē, un aptver remonta aprīkojuma, instrumentu vai rezerves daļu remontētājus, ražotājus vai izplatītājus, kā arī tehniskās informācijas izdevējus, automobiļu klubus, uzņēmumus, kas nodrošina palīdzību uz ceļiem, uzņēmumus, kas piedāvā pārbaudes un testēšanas pakalpojumus, un uzņēmumus, kas piedāvā mācības alternatīvās degvielas transportlīdzekļu aprīkojuma uzstādītājiem, ražotājiem un remontētājiem; [..]
- [..]
- 48) “transportlīdzekļa remonta un apkopes informācija” ir visa informācija, tostarp visi minētās informācijas turpmākie grozījumi un papildinājumi, kas vajadzīga transportlīdzekļa diagnosticēšanai, apkalpošanai, pārbaudei, tā sagatavošanai tehniskajai apskatei, remontam, pārprogrammēšanai vai atiestatīšanai vai kas vajadzīga attālinātam diagnostikas atbalstam vai detaļu un aprīkojuma uzstādīšanai uz transportlīdzekļa, un kuru ražotājs sniedz saviem pilnvarotajiem partneriem, tirgotājiem un remontētājiem, vai kuru ražotājs izmanto remonta un apkopes nolūkos;
- 49) “transportlīdzekļa iebūvētās diagnostikas sistēmas (*OBD*) informācija” ir informācija, kas iegūta no sistēmas, kura ir iebūvēta transportlīdzeklī vai savienota ar motoru un kura var konstatēt darbības traucējumus, un kura attiecīgā gadījumā ar brīdināšanas sistēmas palīdzību var signalizēt to rašanos, kā arī var identificēt iespējamo darbības traucējuma zonu, izmantojot informāciju, kas uzglabāta datora atmiņā, un var paziņot minēto informāciju uz ārieni;
- [..].”
- 6 Minētās regulas 61. pantā “Ražotāju pienākumi sniegt transportlīdzekļa *OBD* informāciju un remonta un apkopes informāciju” ir noteikts:
- “1. Ražotāji nodrošina, ka neatkarīgiem ekonomikas dalībniekiem ir neierobežota, standartizēta un nediskriminējoša piekļuve transportlīdzekļa *OBD* informācijai, diagnostikas un citai iekārtai, instrumentiem, tostarp attiecīgās programmatūras pilnīgām atsaucēm un pieejamajām lejupielādēm, un transportlīdzekļa remonta un apkopes informācijai. Informāciju sniedz viegli pieejamā veidā mašīnlasāma formāta un elektroniski apstrādājamās datu kopās. [..]
- [..]
4. Šīs regulas X pielikumā sniegta sīkāka informācija par tehniskajām prasībām attiecībā uz piekļuvi transportlīdzekļa *OBD* informācijai un transportlīdzekļa remonta un apkopes informācijai, īpaši tehniskajām specifikācijām par to, kā sniedzama transportlīdzekļa *OBD* informācija un transportlīdzekļa remonta un apkopes informācija.
- [..].”
- 7 Šīs pašas regulas II pielikumā “Prasības attiecībā uz transportlīdzekļu, sistēmu, sastāvdaļu vai atsevišķu tehnisku vienību ES tipa apstiprinājumu” ir ietverta I daļa “Normatīvie akti attiecībā uz neierobežotās sērijās ražotu transportlīdzekļu ES tipa apstiprinājumu”. Redakcijā, kas bija spēkā līdz 2022. gada 6. jūlijam, šīs daļas 63. punktā bija minēta Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 661/2009 (2009. gada 13. jūlijs) par tipa apstiprināšanas prasībām attiecībā uz mehānisko

transportlīdzekļu, to piekabju un tiem paredzēto sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisko vienību vispārējo drošību (OV 2009, L 200, 1. lpp.). Redakcijā, kas izriet no Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2019/2144 (2019. gada 27. novembris) par prasībām mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju un šiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisko vienību tipa apstiprināšanai attiecībā uz to vispārīgo drošību un transportlīdzekļa braucēju un neaizsargāto ceļu satiksmes dalībnieku aizsardzību, ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/858 un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 78/2009, (EK) Nr. 79/2009 un (EK) Nr. 661/2009 un Komisijas Regulas (EK) Nr. 631/2009, (ES) Nr. 406/2010, (ES) Nr. 672/2010, (ES) Nr. 1003/2010, (ES) Nr. 1005/2010, (ES) Nr. 1008/2010, (ES) Nr. 1009/2010, (ES) Nr. 19/2011, (ES) Nr. 109/2011, (ES) Nr. 458/2011, (ES) Nr. 65/2012, (ES) Nr. 130/2012, (ES) Nr. 347/2012, (ES) Nr. 351/2012, (ES) Nr. 1230/2012 un (ES) 2015/166 (OV 2019, L 325, 1. lpp.; labojums – OV 2021, L 398, [29.] lpp.), 63. punktā bija minēta Regula 2019/2144.

- 8 Regulas 2018/858 X pielikuma “Piekļuve transportlīdzekļa *OBD* informācijai un transportlīdzekļa remonta un apkopes informācijai” 2.9. punktā ir noteikts:

“Transportlīdzekļa *OBD*, diagnostikas, remonta un apkopes [...] nolūkā tiešo transportlīdzekļa datu plūsmu [...] dara pieejamu, izmantojot seriālo datu pieslēgvietu standartizētā datu savienotājā, [...]”

Transportlīdzeklī esot kustībā, datus dara pieejamus tikai attiecībā uz nolasāmām funkcijām.”

- 9 Šī pielikuma 6.2. punktā ir precizēts, ka “neatkarīgiem uzņēmumiem piešķir piekļuvi transportlīdzekļa drošības elementiem, [ko izmanto pilnvaroti pārdevēji un remonta veicēji,] atbilstīgi aizsardzības tehnoloģijai [...]”
- 10 Saskaņā ar minētā pielikuma 6.4. punktu:

“Vadības bloku pārprogrammēšanu veic atbilstoši vai nu starptautiskajam standartam ISO 22900-2, vai SAE J2534, vai TMC RP1210[B], izmantojot aparatūru, kas nav paša ražotāja.

Lai validētu ražotājam specifiska lietojuma un starptautiskajam standartam ISO 22900-2, SAE J2534 vai TMC RP1210B atbilstošo transportlīdzekļa saziņas saskarņu (*VCI*) saderību, ražotājs piedāvā validēt neatkarīgi izstrādātas *VCI* vai informāciju un iznomā jebkādu speciālu aparatūru, kas ir vajadzīga, lai *VCI* ražotājs varētu pats veikt šādu validēšanu.

[...]”

Regula Nr. 661/2009

- 11 Regulas Nr. 661/2009 5. panta “Vispārējas prasības un testi” 1. punktā ir paredzēts:

“Ražotāji nodrošina, ka transportlīdzekļi ir projektēti, būvēti un montēti tā, lai samazinātu ievainojumu risku transportlīdzekļa pasažieriem un citiem satiksmes dalībniekiem.”

Regula 2019/2144

- 12 Regulas 2019/2144 27. apsvērumā ir teikts:

“Programmatūras modificēšana var ievērojami mainīt transportlīdzekļa funkcijas. Būtu jāizstrādā harmonizēti noteikumi un tehniskās prasības attiecībā uz programmatūras modificējumiem saskaņā ar tipa apstiprināšanas procedūrām. Tādēļ cik vien drīz iespējams pēc to stāšanās spēkā būtu obligāti jāpiemēro ANO noteikumi vai citi reglamentējoši akti par programmatūras atjaunināšanas procesiem. Tomēr šiem drošības pasākumiem nevajadzētu negatīvi ietekmēt transportlīdzekļa ražotāja pienākumu nodrošināt piekļuvi visaptverošai diagnostikas informācijai un transportlīdzeklī integrētiem datiem, kas vajadzīgi transportlīdzekļa remontam un apkopei.”

- 13 Šīs regulas 4. panta “Vispārīgie pienākumi un tehniskās prasības” 4. un 5. punktā ir noteikts:

“4. Ražotāji nodrošina, ka transportlīdzekļi ir konstruēti, izgatavoti un montēti tā, lai samazinātu transportlīdzekļa braucēju un neaizsargāto ceļu satiksmes dalībnieku ievainojumu risku.

5. Ražotāji arī nodrošina, ka transportlīdzekļi, sistēmas, sastāvdaļas un atsevišķas tehniskās vienības atbilst II pielikumā noteiktajām piemērojamajām prasībām, sākot ar minētajā pielikumā norādītajiem datumiem, detalizētajām tehniskajām prasībām un testa procedūrām, kas noteiktas deleģētajos aktos, un vienotajām procedūrām un tehniskajām specifikācijām, kas noteiktas atbilstīgi šai regulai pieņemtajos īstenošanas aktos [..].”

Pamatlieta un prejudiciālais jautājums

- 14 *ATU* un *Carglass* ir neatkarīgi uzņēmēji Regulas 2018/858 3. panta 45. punkta izpratnē, kuru darbība iekļauj transportlīdzekļu diagnostikas veikšanu.
- 15 *FCA* ir ražotājs šīs regulas 3. panta 40. punkta izpratnē, kurš aprīko šos transportlīdzekļus ar tā saukto *Secure Gateway* sistēmu. Lai varētu veikt darbības ar nolasāmiem datiem, apstrādāt traucējumu kodus, veikt kalibrēšanu un aktivizēt šo transportlīdzekļu elementus, gan neatkarīgiem, gan apstiprinātajiem remonta veicējiem ir jāievēro *FCA* noteiktās prasības, proti, iepriekš jāreģistrējas tajā, jāidentificējas ar personīgajiem savienojuma datiem uz *FCA* norādītā servera, jānopērk maksas abonements vispārēju diagnostikas instrumentu izmantošanai un jāpievienojas pēdējiem minētajiem šajā serverī internetā.
- 16 Uzskatot, ka vienpusēja šo prasību noteikšana no *FCA* puses ir tai Regulas 2018/858 61. panta 1. un 4. punktā, lasot tos kopā ar X pielikuma 2.9. punktu, noteikto pienākumu pārkāpums, *ATU* un *Carglass* vērsās *Landgericht Köln* (Ķelnes apgabaltiesa, Vācija), kas ir iesniedzējtiesa, ar prasību, lai *FCA* tiek piespriests izbeigt Vācijā attiecināt šīs prasības uz transportlīdzekļu diagnostiku, remontu un apkopi, ja vien runa nav par kontroles vienību pilnīgu pārprogrammēšanu.
- 17 Iesniedzējtiesa uzskata, ka strīda atrisinājums ir atkarīgs no Regulas 2018/858 61. panta 1. un 4. punkta un X pielikuma 2.9. punkta kombinēto normu interpretācijas.
- 18 Tā norāda, no vienas puses, ka 61. panta 1. punkta redakcija, kā arī šīs regulas jēga un mērķis liecina par labu tādai pienākuma sniegt “neierobežotu” piekļuvi, kas paredzēts šajā normā, interpretācijai, ka *FCA* ir pienākums sniegt pilnīgu piekļuvi tiešajai transportlīdzekļa datu plūsmai, izmantojot *OBD* sistēmas saskarni, neparedzot iespēju uz diagnostikas rīku izmantošanu

attiecināt vienpusēji uzliktās prasības. Šī tiesa balstās uz 2019. gada 19. septembra sprieduma *Gesamtverband Autoteile-Handel* (C-527/18, EU:C:2019:762) 28. punktu, lai uzskatītu, ka pienākums sniegt “neierobežotu” piekļuvi, kas paredzēts pirms šīs regulas spēkā esošajā tiesiskajā regulējumā, attiecas uz informācijas saturu, nevis uz kārtību, kā šī informācija tiek nodota. Tomēr minētā tiesa jautā par iespēju tādā pašā veidā interpretēt “neierobežotas” piekļuves jēdzienu Regulas 2018/858 61. panta 1. punkta izpratnē, ievērojot to, ka, pēc tās uzskata, šī regula ievieš jaunu tiesisku režīmu šajā jomā.

- 19 Ja šis jēdziens būtu jāsaprot tā, ka tas attiecas ne tikai uz informācijas saturu, bet arī uz diagnostikas rīku izmantošanas kārtību, iesniedzējtiesa jautā, vai transportlīdzekļu vispārējās drošības garantija, kas paredzēta Regulas 2018/858 II pielikuma I daļas 63. punktā – redakcijā, kas bija spēkā līdz 2022. gada 6. jūlijam, vai redakcijā, kas izriet no Regulas 2019/2144 –, noteic, ka šis jēdziens ir jāinterpretē šauri.
- 20 Šajos apstākļos *Landgericht Köln* (Ķelnes apgabaltiesa) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādu prejudiciālu jautājumu:

“Vai Regulas 2018/858 61. panta 1. un 4. punkts, lasot tos kopā ar X pielikuma 2.9. punktu [...], ņemot vērā arī šīs regulas II pielikuma I daļas 63. punktā transportlīdzekļa ražotājam noteiktās prasības nodrošināt transportlīdzekļa vispārējo drošību,

- lasot kopā ar Regulu Nr. 661/2009 attiecībā uz transportlīdzekļiem, kuru tips ir apstiprināts pirms 2022. gada 6. jūlija, jo īpaši [ar] tās 5. panta 1. punktu, un
- lasot kopā ar Regulu 2019/2144, kas ir spēkā kopš 2022. gada 6. jūlija, jo īpaši [ar] tās 4. panta 4. un 5. punktu,

ir jāinterpretē tādējādi, ka transportlīdzekļa ražotājam vienmēr, pat īstenojot atbilstošus drošības pasākumus, ir jānodrošina, ka neatkarīgiem remontētājiem ir iespēja iepazīties ar transportlīdzekļa *OBD*, kā arī veikt diagnostiku, remontu un apkopi, [ieskaitot] šim nolūkam nepieciešamās darbības ar nolasāmiem datiem, izmantojot universālu, vispārīgu diagnostikas ierīci, un nav nepieciešams, lai ierīce, izmantojot internetu, būtu pieslēgta transportlīdzekļa ražotāja norādītajam serverim un/vai lietotājam būtu iepriekš personiski jāreģistrējas pie ražotāja, ja šie nosacījumi nav tieši paredzēti Regulā 2018/858?”

Par lūgumu atkārtoti sākt tiesvedības mutvārdu daļu

- 21 Ar Tiesas kancelejā 2023. gada 19. jūnijā iesniegtu aktu *FCA* lūdza sākt tiesvedības mutvārdu daļu atbilstoši Tiesas Reglamenta 83. pantam, atsaucoties uz *Centro Prova Autoveicoli Torino* (Turīnas Transportlīdzekļu kontroles centrs, Itālija), kas ir reģionāla iestāde ar kompetenci transportlīdzekļu saņemšanā, izdotu dokumentu un uz *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti* (Infrastruktūras un satiksmes ministrija, Itālija) vēstuli, ar ko šī iestāde apliecināja sistēmas *Secure Gateway*, ar kuru *FCA* aprīko savus transportlīdzekļus, atbilstību Regulas 2018/858 61. panta 1. punktam.

- 22 Atbilstoši Reglamenta 83. pantam Tiesa jebkurā brīdī, uzklusījusi ģenerālvokātu, var izdot rīkojumu par tiesvedības mutvārdu daļas sākšanu vai atsākšanu, it īpaši, ja tā uzskata, ka tā nav pietiekami informēta, vai ja kāds lietas dalībnieks pēc šīs daļas pabeigšanas iesniedz ziņas par jaunu faktu, kam var būt izšķiroša ietekme uz Tiesas nolēmumu, vai arī ja lieta ir jāizskata, pamatojoties uz argumentu, kuru lietas dalībnieki nav apsprieduši.
- 23 Šajā lietā Tiesa, uzklusījusi ģenerālvokātu, uz lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu un rakstveida apsvērumu pamata uzskata, ka tai ir visi nepieciešamie elementi, lai izskatītu šo lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu, un ka *FCA* 2023. gada 19. jūnija lūgumā norādītie dokumenti, kuri minēti šī sprieduma 21. punktā un kuru nozīmīgums pamatlietā ir jānovērtē iesniedzējtiesai, nav jauni fakti ar izšķirošu ietekmi uz Tiesas prejudiciālo nolēmumu.
- 24 Tātad rīkojums par tiesvedības mutvārdu daļas sākšanu nav jāizdod.

Par prejudiciālo jautājumu

- 25 Ar šo jautājumu iesniedzējtiesa būtībā vaicā, vai Regulas 2018/858 61. panta 1. un 4. punkts, tos lasot kopā ar šīs regulas X pielikuma 2.9. punktu, ir jāinterpretē tādējādi, ka tie nepieļauj to, ka automašīnu ražotājs neatkarīgo uzņēmēju piekļuvi informācijai par transportlīdzekļu remontu un apkopi, kā arī *OBD* sistēmai, ieskaitot piekļuvi nolasāmiem datiem, pakļauj citiem nosacījumiem, kas nav paredzēti šajā regulā.
- 26 Vispirms jāatgādina, ka, interpretējot Savienības tiesību normu, ir jāņem vērā ne tikai tās teksts, bet arī konteksts un šo normu ietverošā tiesiskā regulējuma mērķi (spriedums, 2022. gada 9. jūnijs, *IMPERIAL TOBACCO BULGARIA*, C-55/21, EU:C:2022:459, 44. punkts un tajā minētā judikatūra). Šādas normas izstrādāšanas vēsture arī var sniegt atbilstīgos elementus tās interpretācijai (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2018. gada 10. decembris, *Wightman* u.c., C-621/18, EU:C:2018:999, 47. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).
- 27 Runājot par aplūkojamo normu gramatisko interpretāciju, Regulas 2018/858 61. panta 1. punktā automašīnu ražotājiem ir noteikts pienākums neatkarīgajiem uzņēmējiem sniegt neierobežotu, standartizētu un nediskriminējošu piekļuvi *OBD* sistēmas informācijai šīs regulas 3. panta 49. punkta izpratnē, diagnostikas un citiem rīkiem un iekārtām, kā arī informācijai par transportlīdzekļu remontu un apkopi 3. panta 48. punkta izpratnē. Šī informācija ir jāsniedz viegli pieejamā veidā mašīnlasāmā formātā un elektroniski apstrādājamās datu kopās.
- 28 Minētās regulas 61. panta 4. punktā ir paredzēts, ka “šīs regulas X pielikumā sniegta detalizēta informācija par tehniskajām prasībām attiecībā uz piekļuvi transportlīdzekļa *OBD* informācijai un transportlīdzekļa remonta un apkopes informācijai, īpaši tehniskajām specifikācijām par to, kā sniedzama transportlīdzekļa *OBD* informācija un transportlīdzekļa remonta un apkopes informācija”. Šī pielikuma 2.9. punktā ir noteikts, ka “transportlīdzekļa *OBD*, diagnostikas, remonta un apkopes [...] nolūkā tiešo transportlīdzekļa datu plūsmu [...] dara pieejamu, izmantojot seriālo datu pieslēgvietu standartizētā datu savienotājā [...]”. Pēdējās minētās normas otrajā daļā ir precizēts, ka, transportlīdzeklim esot kustībā, datus dara pieejamus tikai attiecībā uz nolasāmām funkcijām.
- 29 No tā izriet, no vienas puses, ka Regulas 2018/858 61. panta 1. punktā paredzētais automašīnu ražotāju pienākums sniegt neierobežotu, standartizētu un nediskriminējošu piekļuvi *OBD* sistēmas informācijai, kā arī informācijai par transportlīdzekļa remonta un apkopi, ietver

- pienākumu ļaut neatkarīgajiem uzņēmējiem apstrādāt un izmantot šo informāciju, uz tiem neattiecinot citus nosacījumus kā tikai šajā regulā paredzētos (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2022. gada 27. oktobris, *ADPA un Gesamtverband Autoteile-Handel*, C-390/21, EU:C:2022:837, 29. punkts). No otras puses, no minētās regulas X pielikuma 2.9. punkta otrās daļas izriet, ka, transportlīdzeklim neesot kustībā, šiem uzņēmējiem ir jāsaņem plašāka piekļuve, nevis tikai piekļuve nolasāmiem datiem, kas minēti šajā pēdējā normā.
- 30 Runājot par aplūkojamās normas kontekstuālo interpretāciju, Regulas 2018/858 X pielikuma 6.2. un 6.4. punktā tiek definētas, pirmkārt, prasības saistībā ar piekļuvi transportlīdzekļa drošības elementiem un, otrkārt, prasības saistībā ar vadības bloku pārprogrammēšanu. Kā Eiropas Komisija norādījusi rakstveida apsvērumos, šie punkti identificē gadījumu, kad nozīmīgu drošības apsvērumu dēļ piekļuvi *OBD* sistēmas informācijai, kā arī informācijai par transportlīdzekļu remontu un apkopi var pakļaut noteiktiem nosacījumiem. Ārpus šiem gadījumiem neatkarīgiem uzņēmējiem jāsaņem piekļuves tiesības šai informācijai, neizvirzot citus nosacījumus kā vien tos, kas paredzēti minētajā regulā (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2022. gada 27. oktobris, *ADPA un Gesamtverband Autoteile-Handel*, C-390/21, EU:C:2022:837, 32. punkts).
- 31 Šī sprieduma 29. punktā sniegto interpretāciju atbalsta Regulas 2018/858 50. un 52. apsvērumā noteiktais mērķis, proti, nodrošināt efektīvu konkurenci tādu pakalpojumu tirgū, kas ietver transportlīdzekļu remonta un tehniskās apkopes informācijas sniegšanu, lai neatkarīgo uzņēmēju sniegto transportlīdzekļu remonta un tehniskās apkopes pakalpojumu tirgus varētu konkurēt ar pilnvaroto tirgotāju tirgu (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2022. gada 27. oktobris, *ADPA un Gesamtverband Autoteile-Handel*, C-390/21, EU:C:2022:837, 30. punkts).
- 32 Tādējādi neatkarīgajiem uzņēmējiem, lai veiktu savu darbību transportlīdzekļu remonta un apkopes tirgus apgādes ķēdē, ir jāsaņem neierobežota piekļuve nepieciešamajai informācijai. Taču, piekļuvi Regulas 2018/858 61. panta 1. punktā norādītajai informācijai pakļaujot nosacījumiem, kas nav paredzēti šajā normā, nozīmētu risku samazināt to neatkarīgo remontētāju skaitu, kam ir pieeja šai informācijai, ar iespējamām sekām, ka tiek samazināta konkurence informācijas par transportlīdzekļa remontu un apkopi pakalpojumu tirgū un ka līdz ar to tiek samazināts arī piedāvājums patērētājiem. Turklāt, ja ražotāji varētu pēc savas izvēles ierobežot piekļuvi transportlīdzekļa tiešo datu plūsmai šīs regulas X pielikuma 2.9. punkta izpratnē, tad varētu pieļaut to, ka uz piekļuvi šai datu plūsmai tiek attiecināti nosacījumi, kas to var padarīt praktiski neiespējamu.
- 33 Šī sprieduma 29. punktā sniegto interpretāciju atbalsta arī Regulas 2018/858 61. panta 1. punkta izstrādāšanas vēsture. Proti, lai gan iepriekšējais regulējums – kurā bija nošķirta, no vienas puses, piekļuve informācijai par transportlīdzekļu remontu un apkopi un, no otras puses, formāts, kādā šī piekļuve ir piešķirama, – neizslēdza citus ierobežojumus kā tikai tos, kas attiecas uz šīs informācijas saturu (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2019. gada 19. septembris, *Gesamtverband Autoteile-Handel*, C-527/18, EU:C:2019:762, 28. punkts), šīs regulas 61. panta 1. punktā ir noteikts ražotāju pienākums ne tikai sniegt neierobežotu piekļuvi šajā normā minētajai informācijai, bet arī sniegt šo informāciju “viegli pieejamā” formātā.
- 34 No tā izriet, ka Regulas 2018/858 likumdošanas procedūras sakarā ieviestais pienākums tās 61. panta 1. punktā automašīnu ražotājiem piešķirt neatkarīgajiem uzņēmējiem piekļuvi šajā normā minētajai informācijai tādā formātā, kuru var apstrādāt elektroniski, pārsniedz piekļuves piešķiršanu tikai lasāmreizīmā (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2019. gada 19. septembris, *Gesamtverband Autoteile-Handel*, C-527/18, EU:C:2019:762, 26. un 34. punkts).

- 35 Turklāt, runājot par prasībām saistībā ar kibernetisko drošību, kuras izriet no ANO Noteikumiem Nr. 155 un uz kurām norādīta *FCA*, pietiek vien atzīmēt, ka šo noteikumu 1.3. punktā ir paredzēts, ka tie neskar tostarp “reģionālos vai nacionālos tiesību aktus, kas reglamentē pilnvaroto pušu piekļuvi transportlīdzeklim, tā datiem, funkcijām un resursiem, un šādas piekļuves nosacījumus”.
- 36 Runājot par Regulas 2018/858 II pielikuma I daļas 63. punktā sniegto atsauci uz Regulu 2019/2144, šīs pēdējās minētās regulas 27. apsvērumā ir skaidri noteikts, ka tajā paredzētiem drošības pasākumiem “nevajadzētu negatīvi ietekmēt transportlīdzekļa ražotāja pienākumu nodrošināt piekļuvi visaptverošai diagnostikas informācijai un transportlīdzeklī integrētiem datiem, kas vajadzīgi transportlīdzekļa remontam un apkopei”.
- 37 Visbeidzot, tāpat kā Regulas Nr. 661/2009 5. panta 1. punktā, uz kuru minētajā 63. punktā bija atsauce līdz 2022. gada 6. jūlijam, Regulas 2019/2144 4. panta 4. punktā, uz kuru minētajā punktā bija atsauce pēc šī datuma, ir paredzēts, ka drošības jautājumi ir jānodrošina transportlīdzekļa projektēšanas, ražošanas un montāžas posmā un nevis par sliktu citiem šī tirgus uzņēmējiem, kā, piemēram, neatkarīgiem uzņēmējiem; tas apdraudētu šī sprieduma 31. punktā minēto mērķi.
- 38 No tā izriet, ka nosacījumus pieejai Regulas 2018/858 61. panta 1. punktā minētajai informācijai, kas nav paredzēti šajā regulā, tādus kā diagnostikas rīka savienošana, izmantojot interneta pieslēgumu, ar ražotāja norādīto serveri vai iepriekšēja neatkarīgo uzņēmēju reģistrēšanās pie šī ražotāja, šī regula nepieļauj.
- 39 Ņemot vērā iepriekš izklāstītos apsvērumus, uz uzdoto jautājumu ir jāatbild, ka Regulas 2018/858 61. panta 1. un 4. punkts, lasot tos kopā ar šīs regulas X pielikumu, ir jāinterpretē tādējādi, ka tie nepieļauj, ka automašīnu ražotājs neatkarīgo uzņēmēju piekļuvi informācijai par transportlīdzekļu remontu un apkopi, kā arī *OBD* sistēmai, ieskaitot piekļuvi nolasāmiem datiem, pakļauj citiem nosacījumiem, kas nav paredzēti šajā regulā.

Par tiesāšanās izdevumiem

- 40 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 minēti pušu izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (astotā palāta) nospriež:

Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (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, 61. panta 1. un 4. punkts, lasot tos kopā ar Regulas 2018/858 X pielikumu,

ir jāinterpretē tādējādi, ka

tie nepieļauj, ka automašīnu ražotājs neatkarīgo uzņēmēju piekļuvi informācijai par transportlīdzekļu remontu un apkopi, kā arī iebūvētās diagnostikas sistēmai, ieskaitot piekļuvi nolasāmiem datiem, pakļauj citiem nosacījumiem, kas nav paredzēti šajā regulā.

[Paraksti]