



# 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 – 3. panta 10. punkts – 5. panta 1. un 2. punkts – Pārveidošanas ierīce – Mehāniskie transportlīdzekļi – Dīzeļdzinējs – Piesārņotāju emisijas – 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 – Direktīva 1999/44/EK – Patēriņa preču pārdošana un saistītās garantijas – 3. panta 2. punkts – Transportlīdzekļa labošanas laikā uzstādītā ierīce

Lietā C-134/20

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Landesgericht Eisenstadt* (Eizenštates apgabaltiesa, Austrija) iesniedza ar 2020. gada 29. janvāra lēmumu un kas Tiesā reģistrēts 2020. gada 11. martā, tiesvedībā

**IR**

pret

**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*],

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

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

ņemot vērā rakstveida procesu,

\* Tiesvedības valoda – vācu.

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

- IR vārdā – *M. Poduschka, Rechtsanwalt*,
- *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, 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* un *M. Noll-Ehlers*, pārstāvji,

noklausījusies ģenerāladvokāta 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.) 3. panta 10. punktu un 5. panta 1. un 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.) 3. panta 2. punktu.
- 2 Šis lūgums iesniegts tiesvedībā starp IR un *Volkswagen AG* par prasību atcelt tāda mehāniskā transportlīdzekļa pārdošanas līgumu, kas aprīkots ar programmatūru, kura samazina šī transportlīdzekļa emitēto gāzveida piesārņotāju recirkulāciju atkarībā no konstatētās temperatūras un augstuma virs jūras līmeņa.

### 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. panta 2. punkta f) apakšpunktā bija noteikts:

“Šajā direktīvā:

[..]

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

5 Šīs direktīvas 3. pantā “Patērētāju tiesības” bija paredzēts:

“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.

[..]”

*Regula Nr. 715/2007*

6 Saskaņā ar Regulas Nr. 715/2007 1. un 6. apsvērumu:

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

[..]

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

7 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.”

8 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), pārnēsumu, 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.”

9 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]. [..]

[..]”

10 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.”

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

#### *Regula Nr. 692/2008*

12 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.

- 13 Regulas Nr. 692/2008 1. pantā bija paredzēts:

“Šī regula nosaka pasākumus Regulas (EK) Nr. 715/2007 4., 5. un 8. panta īstenošanai.”

- 14 Regulas Nr. 692/2008 2. panta 18. punkts bija formulēts šādi:

“Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:

[..]

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

- 15 Šīs regulas 3. panta 9. punktā bija noteikts:

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

Tomēr, iesniedzot pieteikumu par tipa apstiprinājumu, ražotājam jāsniedz apstiprinātājiestādei informācija, kas parāda, ka [slāpekļa oksīdu (NOx)] pēcapstrādes iekārta sasniedz pietiekami augstu temperatūru efektīvai darbībai 400 sekunžu laikā pēc aukstās iedarbināšanas pie  $-7$  [grādiem pēc Celsija], kā aprakstīts 6. tipa testā.

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

Šajā informācijā iekļauj arī aprakstu par ietekmi uz emisijām.

Apstiprinātājiestāde nepiešķir tipa apstiprinājumu, ja sniegtā informācija nav pietiekama, lai uzskatāmi parādītu, ka pēcapstrādes iekārta norādītajā laikposmā faktiski sasniedz pietiekami augstu temperatūru efektīvai darbībai.

[..]”

- 16 Minētās regulas 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.

[..]”

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

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

3.3.1.1. Transportlīdzeklis

[..].

3.3.1.2. Motors

[..].

3.3.1.3. Piesārņojuma kontroles sistēmas parametri:

[..]

c) Izplūdes gāzu recirkulācija (EGR):

ir vai nav

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

[..]”

### ***Austrijas tiesības***

- 18 *Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch* (Vispārējais civill kodekss) redakcijā, kas piemērojama pamatlietā (turpmāk tekstā – “ABGB”), 871. pantā ir noteikts:

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

### **Pamatlieta un prejudiciālie jautājumi**

- 19 2013. gadā patērētājs IR noslēdza pārdošanas līgumu, kas attiecās uz “Volkswagen” markas “Touran Comfortline BMT TDI” modeļa automašīnu, kas aprīkota ar *Euro 5* paaudzes *EA 189* tipa dīzeļdzinēju ar 1,6 litru darba tilpumu un 77 kW jaudu.
- 20 IR cēla prasību iesniedzējtiesā *Landesgericht Eisenstadt* (Eizenštates apgabaltiesa, Austrija), lūdzot atcelt šo pārdošanas līgumu atbilstoši *ABGB* 871. pantam.

- 21 No iesniedzējtiesas nolēmuma izriet, ka attiecīgais transportlīdzeklis ir aprīkots ar iekšējo ierīci emisiju samazināšanai, proti, izplūdes gāzu recirkulācijas vārstu (turpmāk tekstā – “EGR vārsts”), un ar izplūdes gāzu pēcapstrādes sistēmu, kurā izmantots makrodaļiņu filtrs, tomēr šis transportlīdzeklis nav aprīkots ne ar kādu slāpekļa oksīdu (NOx) apstrādes sistēmu.
- 22 Saskaņā ar iesniedzējtiesas sniegto informāciju attiecīgais transportlīdzeklis sākotnēji bija aprīkots ar dzinēja vadības blokā iegulto programmatūru, kas darbina izplūdes gāzu recirkulācijas sistēmu divos režīmos (turpmāk tekstā – “pārslēgšanas shēma”), proti, nulles režīmā, kurš iedarbojās, kad transportlīdzeklis pārvietojās pa ceļiem, un 1. režīmā, kurš izmantots laboratorijā veiktā apstiprinājuma testa laikā, kas attiecas uz piesārņotāju emisijām un saukts par *New European Driving Cycle (NEDC)*. Nulles režīma piemērošanas laikā samazinājās izplūdes gāzu recirkulācijas līmenis. Normālos braukšanas apstākļos minētais transportlīdzeklis gandrīz vienmēr bija nulles režīmā un tādējādi ar to netika ievērotas Regulā Nr. 715/2007 paredzētās slāpekļa oksīdu (NOx) emisijas robežvērtības.
- 23 Ar 2015. gada 8. oktobra vēstuli “Volkswagen” automašīnu importētājs Austrijā informēja IR, ka viņa transportlīdzeklim ir jāveic labošanas darbi un ka ražotājs segs visas izmaksas saistībā ar šim nolūkam vajadzīgajiem remontdarbiem. Pēc tam IR tika aicināts atļaut instalēt minētās programmatūras atjauninājumu, kas atspējotu pārslēgšanas shēmu, un IR tam piekrita.
- 24 Turklāt līdz ar šo atjauninājumu EGR vārsta iestatījumi izplūdes gāzu recirkulācijas līmeņa regulēšanai tika noteikti tādējādi, ka šis vārsts zema piesārņojuma režīmu nodrošināja tikai tad, kad āra temperatūra bija no 15 līdz 33 grādiem pēc Celsija un kad augstums, kurā notiek braukšana, bija zemāks nekā 1000 metri virs jūras līmeņa (turpmāk tekstā – “temperatūras logs”), un ka ārpus šā “temperatūras loga” recirkulācijas līmenis lineāri tika samazināts līdz nullei, kā rezultātā paaugstinājās slāpekļa oksīdu (NOx) emisijas, pārsniedzot Regulā Nr. 715/2007 noteiktās robežvērtības.
- 25 *Kraftfahr-Bundesamt* (Federālais mehānisko transportlīdzekļu birojs, Vācija), kas ir kompetentā iestāde tipa apstiprināšanas jomā Vācijā, piešķīra atļauju tehniskajam grozījumam, proti, attiecīgās programmatūras atjauninājumam, un tādējādi nav anulējusi EK tipa apstiprinājumu. Šī iestāde tostarp secināja, ka aizliegta pārveidošanas ierīce Regulas Nr. 715/2007 izpratnē nepastāv. Tomēr iesniedzējtiesa uzskata, ka minētās iestādes rīcībā nebija nekādas informācijas par atjauninājumam izmantoto programmatūru, jo šī iestāde nebija lūgusi sniegt šādu informāciju.
- 26 Iesniedzējtiesa uzskata, ka pārslēgšanas shēma, ar kuru sākotnēji bija aprīkots attiecīgais transportlīdzeklis, neatbilda Regulā Nr. 715/2007, it īpaši tās 5. pantā noteiktajām prasībām. Šajā ziņā tā norāda, ka, pirmkārt, šīs shēmas dēļ EGR vārsts bija iestatīts tādējādi, ka – izmantojot transportlīdzekli normālos apstākļos – šī izmantošana neatbilda šīs regulas prasībām, kā arī tās īstenošanas pasākumiem, un, otrkārt, runa nav par likumīgu pārveidošanas ierīci minētās regulas 5. panta 2. punkta izpratnē.
- 27 Minētā tiesa arī norāda, ka no tajā izskatāmās lietas faktiem izriet, ka IR bija domājis iegādāties transportlīdzekli, kas atbilst šīm prasībām, un ka viņš to nebūtu nopircis, ja būtu zinājis, ka tas tā nav.
- 28 Tomēr iesniedzējtiesa norāda, ka saskaņā ar Austrijas tiesībām personas, kura, sniedzot piekrišanu, ir būtiski maldijusies, līgumpartneris var izvairīties no šīs maldības tiesiskajām sekām, nostādot šo personu stāvoklī, kas ir identisks tam, kādā šīs persona atrastos šīs maldības neesamības gadījumā. Tādējādi attiecīgajai personai vairs nebūtu intereses celt prasību.

- 29 *Volkswagen* apgalvo, ka līdz ar attiecīgās programmatūras atjauninājumu ir tikušas apmierinātas IR intereses un tādējādi viņam vairs nav intereses celt prasību, bet IR to apstrīd.
- 30 Tādējādi iesniedzējtiesa uzskata, ka, lai pieņemtu nolēmumu, tai ir jānoskaidro, vai “temperatūras logs” ir tehnisks risinājums, kas atbilst Savienības tiesību prasībām, it īpaši tām, kas paredzētas Regulās Nr. 715/2007 un Nr. 692/2008. Apstiprinošas atbildes gadījumā IR noslēgtais pārdošanas līgums nebūtu atceļams un līdz ar to IR prasība būtu jānoraida.
- 31 Šī tiesa atzīmē, ka Austrijā gada lielāko daļu temperatūra ir zemāka nekā 15 grādi pēc Celsija. Tā norāda, ka nav iespējams noteikt, vai “temperatūras logs” ir nepieciešams dzinēja aizsardzībai pret bojājumiem. Tāpat neesot iespējams noteikt, vai gadījumā, ja atjauninājums tiktu veikts, neparedzot šo logu, tiktu ievērotas Regulas Nr. 715/2007 4. panta 2. punktā noteiktās prasības attiecībā uz piesārņojuma kontroles ierīču ilgizturību.
- 32 Šajos apstākļos *Landesgericht Eisenstadt* (Eizenštates apgabaltiesa) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

- “1) Vai [Regulas Nr. 715/2007] 5. panta 1. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka nav pieļaujams tāds transportlīdzekļa aprīkojums Regulas Nr. 715/2007 1. panta 1. punkta izpratnē, kurā [EGR vārsts], proti, sastāvdaļa, kas varētu ietekmēt emisijas, ir konstruēts tā, ka izplūdes gāzu recirkulācijas līmenis – proti, izplūdes gāzu procentuālā daļa, kas tiek recirkulēta, – tiek regulēts tādā veidā, ka šis vārsts zema piesārņojuma režīmu nodrošina tikai [“temperatūras logā”] un ka ārpus šī “temperatūras loga” – novirzoties no šī loga par 10 grādiem pēc Celsija un novirzoties uz augšu no augstuma, kas atbilst 1000 metriem virs jūras līmeņa, par 250 metriem – šī procentuālā daļa lineāri samazinās līdz nullei, tādējādi izraisot [slāpekļa oksīdu (NOx)] emisiju palielinājumu, kas pārsniedz Regulā Nr. 715/2007 noteiktās robežvērtības?
- 2) Vai, vērtējot [pirmo] jautājumu, ir nozīme tam, vai [pirmajā] jautājumā minētais transportlīdzekļa aprīkojums ir nepieciešams, lai aizsargātu dzinēju pret bojājumiem?
- 3) Vai, vērtējot [otro] jautājumu, ir nozīme arī tam, vai dzinēja detaļa, kas ir jāaizsargā pret bojājumiem, ir [EGR vārsts]?
- 4) Vai, vērtējot [pirmo] jautājumu, ir nozīme tam, vai [pirmajā] jautājumā minētais transportlīdzekļa aprīkojums ir uzstādīts jau transportlīdzekļa ražošanas laikā, vai arī tam, vai [pirmajā] jautājumā aprakstītā [EGR vārsta] iestatīšana ir jāveic kā transportlīdzekļa labošana [Direktīvas 1999/44] 3. panta 2. punkta izpratnē?”

## Par prejudiciālajiem jautājumiem

### *Par pirmo jautājumu*

- 33 Iesākumā jāatgādina, ka atbilstoši pastāvīgajai judikatūrai ar LESD 267. pantu iedibinātajā valsts tiesu un Tiesas sadarbības procedūrā Tiesai ir jāsniedz valsts tiesai lietderīga atbilde, kas ļautu valsts tiesai atrisināt tajā izskatāmo strīdu. Tādējādi, pat ja formāli iesniedzējtiesa ir ierobežojusi savu jautājumu, to attiecinot tikai uz kādas konkrētas Savienības tiesību normas interpretāciju, šāds apstāklis neliedz Tiesai sniegt valsts tiesai visus Savienības tiesību interpretācijas elementus, kas tai var būt noderīgi, izspriežot tajā izskatāmo lietu, neatkarīgi no tā, vai minētā tiesa savos



jautājumos ir vai nav uz tiem atsaukusies. Šajā ziņā Tiesai no visas valsts tiesas sniegtās informācijas un tostarp no lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu pamatojuma ir tiesības nošķirt tos Savienības tiesību elementus, kuriem ir nepieciešama interpretācija, ņemot vērā pamatlietas priekšmetu (spriedums, 2021. gada 15. jūlijs, *DocMorris*, C-190/20, EU:C:2021:609, 23. punkts un tajā minētā judikatūra).

- 34 Konkrētajā gadījumā pirmajā jautājumā ir atsauce uz Regulas Nr. 715/2007 5. panta 1. punktu. Tomēr no lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu izriet, ka iesniedzējtiesa vēlas noskaidrot, vai “temperatūras logs” ir “pārveidošanas ierīce” šīs regulas 3. panta 10. punkta izpratnē, kuras lietošana principā ir aizliegta ar minētās regulas 5. panta 2. punktu.
- 35 Ir jānorāda, ka rakstveida apsvērumos *Volkswagen* apgalvo, ka iesniedzējtiesa ir kļūdaini aprakstījusi attiecīgās programmatūras darbību. Proti, šī programmatūra izraisot izplūdes gāzu recirkulācijas līmeņa samazināšanu tad, kad dzinējā ieplūstošā gaisa temperatūra, nevis apkārtējās vides temperatūra ir zemāka nekā 15 grādi pēc Celsija. Taču no tehniskā skatpunkta esot skaidrs, ka dzinējā ieplūstošā gaisa temperatūra vidēji ir par 5 grādiem pēc Celsija augstāka nekā apkārtējās vides temperatūra. Tādējādi visas izplūdes gāzes tiekot recirkulētas tad, kad apkārtējās vides temperatūra ir augstāka vai vienāda nevis ar 15 grādiem pēc Celsija, bet gan ar 10 grādiem pēc Celsija, t.i., iekļaujoties Vācijā konstatējamajā gada vidējajā apkārtējās vides temperatūrā, kas esot 10,4 grādi pēc Celsija. Turklāt iesniedzējtiesa neesot norādījusi, ka tad, kad apkārtējās vides temperatūra ir zemāka nekā 10 grādi pēc Celsija, izplūdes gāzu recirkulācijas līmenis tikai pakāpeniski lineāri samazinātos līdz nullei – diapazonā, kas sniedzas līdz apkārtējās vides temperatūrai –5 grādi pēc Celsija.
- 36 Tomēr jāatgādina, ka LESD 267. pantā paredzētajā procedūrā, kas balstīta uz skaidru funkciju sadalījumu starp valstu tiesām un Tiesu, tikai valsts tiesas kompetencē ir konstatēt un novērtēt pamatlietas faktus, kā arī interpretēt un piemērot valsts tiesības (spriedums, 2020. gada 9. jūlijs, *Raiffeisen Bank* un *BRD Groupe Soci t  G n rale*, C-698/18 un C-699/18, EU:C:2020:537, 46. punkts).
- 37 Šajos apstākļos, lai sniegtu lietderīgu atbildi iesniedzējtiesai, ir jāuzskata, ka ar pirmo jautājumu minētā tiesa būtībā vaicā, vai Regulas Nr. 715/2007 3. panta 10. punkts, lasot to kopsakarā ar šīs regulas 5. panta 1. punktu, ir jāinterpretē tādējādi, ka ierīce, kas minētajā regulā paredzēto emisijas robežvērtību ievērošanu nodrošina tikai “temperatūras logā”, ir atzīstama par “pārveidošanas ierīci” šī 3. panta 10. punkta izpratnē.
- 38 Regulas Nr. 715/2007 3. panta 10. punktā “pārveidošanas ierīce” ir definēta kā “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 [saprātīgi] paredzami normālā transportlīdzekļa darbībā un izmantošanā”.
- 39 Tiesa ir nospriedusi, ka šāda pārveidošanas ierīces definīcija piešķir plašu tvērumu jēdzienam “konstrukcijas elements”, kas aptver gan mehāniskās detaļas, gan elektroniskos elementus, kuri vada šādu detaļu iedarbināšanu, ja tie ietekmē emisiju kontroles sistēmas darbību un samazina tās efektivitāti (spriedums, 2020. gada 17. decembris, *CLCV* u.c. (Dīzeļdzinēja pārveidošanas ierīce), C-693/18, EU:C:2020:1040, 64. punkts).

- 40 Tiesa ir arī nospriedusi, ka jēdzienā “emisiju kontroles sistēma” Regulas Nr. 715/2007 3. panta 10. punkta izpratnē ietilpst gan tehnoloģijas un tā saucamā “izplūdes gāzu pēcapstrādes” stratēģija, kuras samazina emisijas pēc tam, proti, pēc to rašanās, gan arī tehnoloģijas un stratēģija, kuras, tāpat kā *EGR* sistēma, samazina emisijas iepriekš, proti, to veidošanās laikā (spriedums, 2020. gada 17. decembris, *CLCV* u.c. (Dīzeļdzinēja pārveidošanas ierīce), C-693/18, EU:C:2020:1040, 90. punkts).
- 41 Konkrētajā gadījumā no iesniedzējtiesas nolēmuma izriet, ka attiecīgais transportlīdzeklis ir aprīkots ar *EGR* vārstu un dzinēja vadības blokā iegulto programmatūru. Šis vārsts ir viena no tehnoloģijām, ko automašīnu ražotāji izmanto, lai kontrolētu un samazinātu slāpekļa oksīdu (NOx) emisijas, kas rodas degvielas nepilnīgas sadedzināšanas dēļ. Piesārņojuma samazināšanas efektivitāte ir saistīta ar *EGR* vārsta atvēršanu, ko vada iepriekšminētā programmatūra. Ārpus “temperatūras loga”, kas noteikts ar šī sprieduma 24. punktā minēto šīs programmatūras atjauninājumu, izplūdes gāzu recirkulācijas līmenis lineāri samazinās līdz nullei, kā rezultātā tiek pārsniegtas emisijas robežvērtības, kuras attiecībā uz slāpekļa oksīdiem (NOx) ir noteiktas Regulā Nr. 715/2007.
- 42 Tādējādi pamatlietā aplūkotā programmatūra, kas ir iestatīta atbilstoši “temperatūras logam”, fiksē gaisa temperatūru, kā arī augstumu (virs jūras līmeņa), kurā notiek braukšana, “lai aktivizētu, modulētu, aizkavētu vai pārtrauktu jebkuras emisiju kontroles sistēmas daļas darbību” Regulas Nr. 715/2007 3. panta 10. punkta izpratnē.
- 43 Tādējādi, tā kā šāda programmatūra ietekmē emisiju kontroles sistēmas darbību un samazina tās efektivitāti, tā ir “konstrukcijas elements” šīs tiesību normas izpratnē (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2020. gada 17. decembris, *CLCV* u.c. (Dīzeļdzinēja pārveidošanas ierīce), C-693/18, EU:C:2020:1040, 66. punkts).
- 44 Lai noskaidrotu, vai pamatlietā aplūkotā programmatūra ir pārveidošanas ierīce Regulas Nr. 715/2007 3. panta 10. punkta izpratnē, vēl ir jāpārbauda, vai šī programmatūra samazina emisiju kontroles sistēmas efektivitāti “apstākļos, kas ir [saprātīgi] paredzami normālā transportlīdzekļa darbībā un izmantošanā”.
- 45 Regulā Nr. 715/2007 nav definēts jēdziens “transportlīdzekļa normāl[a] darbība un izmantošana”, un tajā nav nekādas atsauces uz dalībvalstu tiesībām, lai noteiktu tā jēgu un tvērumu.
- 46 Tādējādi minētais jēdziens ir Savienības tiesību jēdziens, kas visā Savienībā ir interpretējams autonomi un vienveidīgi, ņemot vērā ne tikai to tiesību normu tekstu, kurās tas ir ietverts, bet arī šo tiesību normu kontekstu un mērķi (pēc analogijas skat. spriedumu, 2021. gada 26. janvāris, *Hessischer Rundfunk*, C-422/19 un C-423/19, EU:C:2021:63, 45. punkts).
- 47 Kā izriet no paša Regulas Nr. 715/2007 3. panta 10. punkta formulējuma, jēdziens transportlīdzekļa “normāl[a]s darbības un izmantošanas” norāda uz transportlīdzekļa izmantošanu normālos braukšanas apstākļos, proti, ne tikai – kā to rakstveida apsvērumos būtībā apgalvo *Volkswagen* – uz tā izmantošanu apstākļos, kādi paredzēti šī sprieduma 22. punktā minētajā apstiprinājuma testā, kas bija piemērojams pamatlietas faktu norises laikā un kas tiek veikts laboratorijā, secīgi taisot četrus pilsētas ciklus, kam seko viens ārpus pilsētas cikls. Šis jēdziens tāpat norāda uz transportlīdzekļa izmantošanu reālos braukšanas apstākļos, kādi tie parasti ir konstatējami Savienības teritorijā (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2020. gada 17. decembris, *CLCV* u.c. (Dīzeļdzinēja pārveidošanas ierīce), C-693/18, EU:C:2020:1040, 96. un 101. punkts). Proti, apstiprinājuma procedūras laikā veiktie transportlīdzekļu emisiju testa cikli

nav balstīti uz reālajiem braukšanas apstākļiem (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2020. gada 17. decembris, *CLCV* u.c. (Dīzeļdzinēja pārveidošanas ierīce), C-693/18, EU:C:2020:1040, 92. punkts).

- 48 Šo interpretāciju apstiprina konteksts, kādā iekļaujas Regulas Nr. 715/2007 3. panta 10. punkts. Proti, saskaņā ar šīs regulas 4. panta 2. punktu ražotāja īstenotajiem tehniskajiem pasākumiem ir jābūt tādiem, kas nodrošina tostarp izpūtēja emisiju efektīvu ierobežošanu visā transportlīdzekļu parastajā kalpošanas laikā normālos ekspluatācijas apstākļos. Turklāt minētās regulas 5. panta 1. punktā ir paredzēts, ka ražotājam transportlīdzekļi ir jāaprīko tā, lai sastāvdaļas, kuras ietekmē emisiju, tādās kā pamatlietā aplūkotā programmatūra, ļautu transportlīdzekļiem normālos ekspluatācijas apstākļos atbilst šajā pašā regulā paredzētajām emisijas robežvērtībām un tās īstenošanas pasākumiem (spriedums, 2020. gada 17. decembris, *CLCV* u.c. (Dīzeļdzinēja pārveidošanas ierīce), C-693/18, EU:C:2020:1040, 97. punkts).
- 49 Šajās tiesību normās nav konstatējams neviens elements, kas ļautu nošķirt ierīces – tādās kā pamatlietā aplūkotā programmatūra – darbību apstiprinājuma testa posmā un transportlīdzekļa braukšanas laikā normālos ekspluatācijas apstākļos. Gluži pretēji, tādās ierīces uzstādīšana, kas ļauj nodrošināt Regulā Nr. 715/2007 paredzēto emisijas robežvērtību ievērošanu tikai apstiprinājuma testa posmā, lai gan šis posms neļauj atveidot normālus transportlīdzekļa ekspluatācijas apstākļus, būtu pretrunā pienākumam nodrošināt emisiju efektīvu ierobežošanu šādos ekspluatācijas apstākļos (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2020. gada 17. decembris, *CLCV* u.c. (Dīzeļdzinēja pārveidošanas ierīce), C-693/18, EU:C:2020:1040, 97. un 98. punkts). Tas pats attiecas uz tādās ierīces uzstādīšanu, kas šo ievērošanu ļautu nodrošināt tikai “temperatūras logā”, kas – lai gan aptver apstākļus, kādos notiek apstiprinājuma testa posms, – tomēr neatbilst normālajiem braukšanas apstākļiem, kādi definēti šā sprieduma 47. punktā.
- 50 Šī sprieduma 47. punktā ietverta interpretāciju, saskaņā ar kuru transportlīdzekļa “normāl[a]s darbības un izmantošanas” jēdziens norāda uz transportlīdzekļa izmantošanu reālos braukšanas apstākļos, kādi parasti ir konstatējami Savienības teritorijā, apstiprina arī Regulas Nr. 715/2007 mērķis, kas – kā izriet no šīs regulas 1. un 6. apsvēruma – ir nodrošināt augstu vides aizsardzības līmeni un, konkrētāk, ievērojami samazināt slāpekļa oksīdu (NOx) emisijas no transportlīdzekļiem, kuri ir aprīkoti ar dīzeļdzinējiem, lai uzlabotu gaisa kvalitāti un ievērotu piesārņojuma robežvērtības (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2020. gada 17. decembris, *CLCV* u.c. (Dīzeļdzinēja pārveidošanas ierīce), C-693/18, EU:C:2020:1040, 67., 86. un 87. punkts).
- 51 Runājot par to, vai tāda programmatūra kā pamatlietā aplūkotā samazina emisiju kontroles sistēmas efektivitāti normālos braukšanas apstākļos, nav strīda par to, ka apkārtējās vides temperatūra, kas ir zemāka nekā 15 grādi pēc Celsija, kā arī braukšana pa ceļiem, kas atrodas augstāk nekā 1000 metri virs jūras līmeņa, ir ierastas Savienības teritorijā.
- 52 Turklāt jānorāda, ka Regulas Nr. 692/2008 – kura ir piemērojama pamatlīetas faktiem un kurā saskaņā ar tās 1. pantu ir noteikti Regulas Nr. 715/2007 4., 5. un 8. panta piemērošanas pasākumi – 3. panta 9. punkta otrajā daļā ir paredzēts, ka ražotāji sniedz apstiprinātajai iestādei informāciju, kas parāda, ka slāpekļa oksīdu (NOx) pēcapstrādes iekārta šo ražotāju transportlīdzekļos pietiekami augstu temperatūru efektīvai darbībai pie –7 grādiem pēc Celsija sasniedz 400 sekunžu laikā pēc aukstās iedarbības. Saskaņā ar šī 3. panta 9. punkta piekto daļu apstiprinātāja iestāde nepiešķir tipa apstiprinājumu, ja sniegtā informācija nav pietiekama, lai uzskatāmi parādītu, ka pēcapstrādes iekārta norādītajā laikposmā faktiski sasniedz pietiekami

augstu temperatūru efektīvai darbībai. Pēdējā minētā tiesību norma apstiprina interpretāciju, saskaņā ar kuru Regulā Nr. 715/2007 paredzētās emisijas robežvērtības ir jāievēro situācijā, kad temperatūra ir ievērojami zemāka nekā 15 grādi pēc Celsija.

- 53 Tātad ir jāsecina, ka tāda programmatūra kā pamatlietā aplūkotā samazina emisiju kontroles sistēmas efektivitāti “apstākļos, kas ir [saprātīgi] paredzami normālā transportlīdzekļa darbībā un izmantošanā” Regulas Nr. 715/2007 3. panta 10. punkta izpratnē, un ka tādējādi tā ir pārveidošanas ierīce šīs tiesību normas izpratnē.
- 54 Tādēļ uz pirmo jautājumu ir jāatbild, ka Regulas Nr. 715/2007 3. panta 10. punkts, lasot to kopsakarā ar šīs regulas 5. panta 1. punktu, ir jāinterpretē tādējādi, ka ierīce, kas minētajā regulā paredzēto emisijas robežvērtību ievērošanu nodrošina tikai “temperatūras logā”, 3. panta 10. punkta izpratnē ir atzīstama par “pārveidošanas ierīci”.

### ***Par otro un trešo jautājumu***

#### *Par pieņemamību*

- 55 IR apgalvo, ka otrais jautājums – ar kuru iesniedzējtiesa vēlas noskaidrot, vai apstākļi, ka tāda ierīce kā “temperatūras logs” ir nepieciešama dzinēja aizsardzībai pret bojājumiem, ietekmē šādas ierīces likumību, – ir hipotētisks, jo iesniedzējtiesa ir norādījusi, ka tā nav varējusi noteikt, vai “temperatūras logs” ir nepieciešams, lai aizsargātu attiecīgā transportlīdzekļa dzinēju pret bojājumiem.
- 56 Ir jāatgādina, ka saskaņā ar pastāvīgo judikatūru LESD 267. pantā iedibinātās sadarbības starp Tiesu un valsts tiesām ietvaros tikai valsts tiesai, kas izskata lietu un kas ir atbildīga par pieņemamo tiesas nolēmumu, ņemot vērā lietas īpatnības, ir jānovērtē gan tas, cik lielā mērā prejudiciālais nolēmums ir nepieciešams tās nolēmuma pieņemšanai, gan Tiesai uzdoto jautājumu nozīmīgums. Līdz ar to, ja uzdotie jautājumi attiecas uz Savienības tiesību interpretāciju, Tiesai principā ir pienākums pieņemt nolēmumu (spriedums, 2020. gada 24. novembris, *Openbaar Ministerie* (Dokumentu viltošana), C-510/19, EU:C:2020:953, 25. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 57 No minētā izriet, ka uz jautājumiem par Savienības tiesībām attiecas nozīmīguma prezumpcija. Tiesa var atteikties lemt par valsts tiesas uzdotu prejudiciālu jautājumu tikai tad, ja ir acīmredzams, ka lūgtajai Savienības tiesību interpretācijai nav nekādas saistības ar pamatlietas faktiskajiem apstākļiem vai tās priekšmetu, ja problēma ir hipotētiska, vai arī ja Tiesai nav zināmi faktiskie un tiesiskie apstākļi, kas vajadzīgi, lai sniegtu lietderīgu atbildi uz tai uzdotajiem jautājumiem (spriedums, 2020. gada 24. novembris, *Openbaar Ministerie* (Dokumentu viltošana), C-510/19, EU:C:2020:953, 26. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 58 Konkrētajā gadījumā ir taisnība, ka lūgumā sniegt prejudiciālu nolēmumu iesniedzējtiesa norāda, ka nav iespējams noteikt, vai “temperatūras logs” ir nepieciešams, lai aizsargātu attiecīgā transportlīdzekļa dzinēju pret bojājumiem.

- 59 Tomēr no šī lūguma arī izriet, ka ar otro un trešo jautājumu, kuri ir jāizskata kopā, iesniedzējtiesa pauž šaubas par to, kā jāinterpretē Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta a) apakšpunkts, kurā paredzēts, ka pārveidošanas ierīču, kuras samazina emisijas kontroles sistēmu efektivitāti, lietošanas aizliegums nav piemērojams, ja “šādas ierīces nepieciešamību attaisno motora aizsardzība pret bojājumiem vai negadījumiem un droša transportlīdzekļa darbība”.
- 60 Šajos apstākļos nav acīmredzami skaidrs, ka minētās tiesas lūgtajai Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta a) apakšpunkta interpretācijai nebūtu nekādas saistības ar pamatlietas faktiskajiem apstākļiem vai tās priekšmetu vai ka tā attiektos uz hipotētisku problēmu.
- 61 Tādēļ otrais un trešais jautājums ir pieņemami.

#### *Par lietas būtību*

- 62 Ar otro un trešo jautājumu iesniedzējtiesa būtībā vēlas noskaidrot, vai Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta a) apakšpunkts ir interpretējams tādējādi, ka uz pārveidošanas ierīci, kas garantē šajā regulā paredzēto emisijas robežvērtību ievērošanu tikai “temperatūras logā”, var attiekties šajā tiesību normā paredzētais izņēmums, ja šīs ierīces mērķis ir aizsargāt *EGR* vārstu.
- 63 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).
- 64 Runājot vispirms par Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta a) apakšpunktā ietverto 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” izklāstītas šī pielikuma 3.3.1.2. punktā, savukārt prasības attiecībā uz “piesārņojuma kontroles sistēmas parametriem” ietvertas minētā pielikuma 3.3.1.3. punktā. Pēdējā minētā punkta c) apakšpunktā ir skaidri minēta izplūdes gāzu recirkulācija. Tādējādi *EGR* vārsts, kas tā atvēršanās laikā ļauj nogādāt izplūdes gāzes ieplūdes kolektorā, lai tās varētu otro reizi sadedzināt, ir sastāvdaļa, kas atšķiras no dzinēja. Proti, tas atrodas pie dzinēja izplūdes atveres – pēc izplūdes kolektora.
- 65 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).
- 66 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).
- 67 Šo interpretāciju apstiprina Regulas Nr. 715/2007 mērķis, kas – kā norādīts šā sprieduma 50. punktā – ir nodrošināt augstu vides aizsardzības līmeni un uzlabot gaisa kvalitāti Savienībā, ietverot slāpekļa oksīdu (NOx) emisiju efektīvu samazināšanu visā normālajā transportlīdzeklī

ekspluatācijas laikā. Proti, šīs regulas 5. panta 2. punktā 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).

- 68 Līdz ar to 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.
- 69 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 *Volkswagen* 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.
- 70 Proti, pirmkārt, kā secinājumu 115. punktā būtībā ir norādījis ģenerāladvokāts, 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 63. un 67. punktā atgādinātajiem motīviem.
- 71 Tomēr Vācijas valdība 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 varot radīt bojājumus pašam dzinējam un izraisīt tostarp transportlīdzekļa jaudas zudumu. Turklāt neesot iespējams paredzēt un aprēķināt brīdi, kad tiks sasniegts *EGR* vārsta atteices sliekšnis, jo šis sliekšnis varot 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.
- 72 Turklāt *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.
- 73 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 ir norādījis ģenerāladvokāts, ņemot vērā minētajā tiesību normā lietoto saikli “un”, šī norma ir jāinterpretē tādējādi, ka tajā paredzētie nosacījumi ir kumulatīvi.
- 74 Tātad, atbilstoši šā sprieduma 63. 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 bojājuma vai negadījuma riskiem, kurus rada izplūdes gāzu recirkulācijas sistēmas sastāvdaļas nepareiza darbība un kuri ir tik smagi, ka izraisa konkrētu

apdraudējumu ar minēto ierīci aprikotā transportlīdzekļa braukšanas laikā. Kā secinājumu 126. punktā ir uzsvēris ģenerālvokāts, šāda pārbaude pamatlietā tomēr ietilpst faktu vērtējumā, kas jāveic tikai iesniedzējtiesai.

- 75 Turklāt, lai gan ir taisnība, ka Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta a) apakšpunktā formāli nav paredzēti citi nosacījumi šajā tiesību normā paredzētā izņēmuma piemērošanai, 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.
- 76 Ņemot vērā, ka 5. panta 2. punkta a) apakšpunkts ir interpretējams šauri, šāda pārveidošanas ierīce tāpat nevar tikt attaisnota saskaņā ar šo tiesību normu.
- 77 Ja tiktu atzīts, ka uz tādu pārveidošanas ierīci kā šā sprieduma 75. punktā aprakstītā varētu attiekties Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta a) apakšpunktā paredzētais izņēmums, šis izņēmums tiktu padarīts piemērojams gada lielāko daļu 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.
- 78 Turklāt *Volkswagen* un 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.
- 79 Kā secinājumu 129. punktā ir norādījis ģenerālvokāts, 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, kas ir piemērotas, lai tiktu ievērotas šīs robežvērtības, un regulā nemaz nav noteikts pienākums izmantot kādu konkrētu tehnoloģiju.
- 80 Otrkārt, kā norādīts šā spriedumā 67. 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, tehniskā ierīce ir dārga vai transportlīdzekļa apkopes darbības ir biežākas un dārgākas lietotājam, šis mērķis tiktu apdraudēts.

- 81 Šajos apstākļos, ņemot vērā, ka šī tiesību norma – kā atgādināts šā sprieduma 63. un 74. 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.
- 82 Tātad uz otro un trešo jautājumu ir jāatbild, ka Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta a) apakšpunkts ir interpretējams tādējādi, ka uz pārveidošanas ierīci, kas garantē šajā regulā paredzēto emisijas robežvērtību ievērošanu tikai “temperatūras logā”, minētajā tiesību normā paredzētais izņēmums no aizlieguma lietot šādas ierīces nevar attiekties tādēļ vien, kas šīs ierīces mērķis ir aizsargāt *EGR* vārstu, izņemot gadījumu, ja ir konstatēts, ka minētā ierīce strikti atbilst nepieciešamībai izvairīties no tūlītējiem motora bojājuma vai negadījuma riskiem, kurus rada šīs detaļas 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 pret bojājumiem vai negadījumiem un lai nodrošinātu transportlīdzekļa drošu darbību.

#### *Par ceturto jautājumu*

- 83 Saskaņā ar šī sprieduma 33. punktā atgādināto judikatūru un ņemot vērā lūgumā sniegt prejudiciālu nolēmumu ietvertās norādes, lai iesniedzējtiesai sniegtu lietderīgu atbildi, ir jāuzskata, ka ar ceturto jautājumu minētā tiesa būtībā vaicā, vai Regulas Nr. 715/2007 5. panta 1. un 2. punkts, lasot tos kopsakarā ar šīs regulas 3. panta 10. punktu, ir jāinterpretē tādējādi, ka apstāklim, ka pārveidošanas ierīce šīs pēdējās minētās tiesību normas izpratnē ir tikusi uzstādīta pēc transportlīdzekļa nodošanas ekspluatācijā, t.i., labošanas laikā Direktīvas 1999/44 3. panta 2. punkta izpratnē, ir nozīme, izvērtējot, vai šīs ierīces lietošana ir aizliegta saskaņā ar šo 5. panta 2. punktu.

#### *Par pieņemamību*

- 84 Vācijas valdība uzskata, ka šis jautājums ir nepieņemams, jo iesniedzējtiesas nolēmumā nav izklāstīti iemesli, kuru dēļ atbilde uz šādu jautājumu būtu nepieciešama pamatlietas atrisināšanai.
- 85 Konkrētajā gadījumā nav acīmredzams, ka uz ceturto jautājumu attiektos kāda no šī sprieduma 57. punktā uzskaitītajām situācijām, kurās Tiesa var atteikties lemt par prejudiciālu jautājumu.
- 86 Gluži pretēji – no lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu izriet, pirmkārt, ka attiecīgās pārveidošanas ierīces uzstādīšanas mērķis bija novērst pārslēgšanas shēmas prettiesiskumu, kā arī izpildīt Regulas Nr. 715/2007 prasības, veicot labošanu, un, otrkārt, ka iesniedzējtiesas ieskatā būtu jānoskaidro, vai apstāklim, ka transportlīdzeklis nebija aprīkots ar attiecīgo pārveidošanas ierīci tā nodošanas ekspluatācijā laikā, ir nozīme, izvērtējot šīs ierīces atbilstību šai regulai.
- 87 Līdz ar to ceturtais jautājums ir pieņemams.



*Par lietas būtību*

- 88 Ne no Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta formulējuma, kurā, ievērojot noteiktus izņēmumus, ir paredzēts aizliegums lietot pārveidošanas ierīces, kuras samazina emisijas kontroles sistēmu efektivitāti, ne no šīs regulas 3. panta 10. punkta formulējuma, kurā ir definēts “pārveidošanas ierīces” jēdziens, neizriet, ka, izvērtējot jautājumu, vai šīs ierīces lietošana ir aizliegta, būtu jānosaka nošķirums atkarībā no tā, vai šāda ierīce ir uzstādīta transportlīdzekļa ražošanas posmā, vai arī tikai pēc transportlīdzekļa nodošanas ekspluatācijā, tostarp labošanas laikā Direktīvas 1999/44 3. panta 2. punkta izpratnē.
- 89 Šo interpretāciju, kā ģenerāladvokāts norādījis secinājumu 137. un 138. punktā, apstiprina konteksts, kādā iekļaujas Regulas Nr. 715/2007 normas, un šīs regulas mērķis.
- 90 Proti, pirmkārt, runājot par minēto tiesību normu kontekstu, ir jānorāda, ka saskaņā ar Regulas Nr. 715/2007 4. panta 1. punkta pirmās daļas otro teikumu ražotāji apliecina, ka visām jaunajām piesārņojuma kontroles rezerves iekārtām, kam vajadzīgs tipa apstiprinājums un kas ir pārdotas vai nodotas ekspluatācijā Savienībā, tips ir apstiprināts saskaņā ar šo regulu un tās īstenošanas pasākumiem. 4. panta 1. punkta otrajā daļā ir precizēts, ka šis pienākums ietver minētās regulas I pielikumā noteikto emisijas robežvērtību un šīs regulas 5. pantā minēto īstenošanas pasākumu ievērošanu.
- 91 Turklāt saskaņā ar Regulas Nr. 692/2008 10. panta 1. punktu “ražotājs nodrošina, lai piesārņojuma kontroles rezerves iekārtām, kuras paredzētas uzstādīšanai EK tipa apstiprinātos transportlīdzekļos, uz kuriem attiecas [Regulas Nr. 715/2007] darbības joma, būtu EK tipa apstiprinājums kā atsevišķām tehniskām vienībām [Direktīvas 2007/46/EK] 10. panta 2. punkta nozīmē saskaņā ar šīs regulas 12. un 13. pantu un XIII pielikumu”.
- 92 No šīm Regulu Nr. 715/2007 un Nr. 692/2008 normām izriet, ka piesārņojuma kontroles ierīcēm jāatbilst Regulā Nr. 715/2007 paredzētajiem pienākumiem neatkarīgi no tā, vai tās uzstādītas no paša sākuma vai arī pēc transportlīdzekļa nodošanas ekspluatācijā.
- 93 Otrkārt, ja transportlīdzekļu ražotājiem tiktu ļauts pēc transportlīdzekļa nodošanas ekspluatācijā uzstādīt pārveidošanas ierīci, kas neatbilst šiem pienākumiem, tas būtu pretrunā šā sprieduma 50. punktā atgādinātajam Regulas Nr. 715/2007 mērķim, proti, nodrošināt augstu vides aizsardzības līmeni un, konkrētāk, ievērojami samazināt slāpekļa oksīdu (NOx) emisijas no transportlīdzekļiem, kuri aprīkoti ar dīzeļdzinējiem, lai uzlabotu gaisa kvalitāti un ievērotu piesārņojuma robežvērtības.
- 94 Tādēļ uz ceturto jautājumu ir jāatbild, ka Regulas Nr. 715/2007 5. panta 1. un 2. punkts, lasot tos kopsakarā ar šīs regulas 3. panta 10. punktu, ir jāinterpretē tādējādi, ka apstāklim, ka pārveidošanas ierīce šīs pēdējās minētās tiesību normas izpratnē ir tikusi uzstādīta pēc transportlīdzekļa nodošanas ekspluatācijā – t.i., labošanas laikā –, Direktīvas 1999/44 3. panta 2. punkta izpratnē nav nozīmes, izvērtējot, vai šīs ierīces lietošana ir aizliegta saskaņā ar 5. panta 2. punktu.

## Par tiesāšanās izdevumiem

95 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 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, lasot to kopsakarā ar šīs regulas 5. panta 1. punktu, ir jāinterpretē tādējādi, ka ierīce, kas minētajā regulā paredzēto emisijas robežvērtību ievērošanu nodrošina tikai tad, kad āra temperatūra ir no 15 līdz 33 grādiem pēc Celsija un kad augstums, kurā notiek braukšana, ir zemāks nekā 1000 metri virs jūras līmeņa, 3. panta 10. punkta izpratnē ir atzīstama par “pārveidošanas ierīci”.
- 2) Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta a) apakšpunkts ir interpretējams tādējādi, ka uz pārveidošanas ierīci, kas garantē šajā regulā paredzēto emisijas robežvērtību ievērošanu tikai tad, kad āra temperatūra ir no 15 līdz 33 grādiem pēc Celsija un kad augstums, kurā notiek braukšana, ir zemāks nekā 1000 metri virs jūras līmeņa, minētajā tiesību normā paredzētais izņēmums no aizlieguma lietot šādas ierīces nevar attiekties tādēļ vien, kas šīs ierīces mērķis ir aizsargāt izplūdes gāzu recirkulācijas vārstu, izņemot gadījumu, ja ir konstatēts, ka minētā ierīce strikti atbilst nepieciešamībai izvairīties no tūlītējiem motora bojājuma vai negadījuma riskiem, kurus rada šīs detaļas 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 pret bojājumiem vai negadījumiem un lai nodrošinātu transportlīdzekļa drošu darbību.
- 3) Regulas Nr. 715/2007 5. panta 1. un 2. punkts, lasot tos kopsakarā ar šīs regulas 3. panta 10. punktu, ir jāinterpretē tādējādi, ka apstāklim, ka pārveidošanas ierīce šīs pēdējās minētās tiesību normas izpratnē ir tikusi uzstādīta pēc transportlīdzekļa nodošanas ekspluatācijā – t.i., labošanas laikā –, Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 1999/44/EK (1999. gada 25. maijs) par dažiem patēriņa preču pārdošanas aspektiem un saistītajām garantijām 3. panta 2. punkta izpratnē nav nozīmes, izvērtējot, vai šīs ierīces lietošana ir aizliegta saskaņā ar šo 5. panta 2. punktu.

[Paraksti]