



Judikatūras krājums

TIESAS SPRIEDUMS (virspalāta)

2023. gada 21. martā *

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Tiesību aktu tuvināšana – Mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprināšana – Direktīva 2007/46/EK – 18. panta 1. punkts – 26. panta 1. punkts – 46. pants – Regula (EK) Nr. 715/2007 – 5. panta 2. punkts – Mehāniskie transportlīdzekļi – Dīzeļdzinējs – Piesārņotāju emisijas – Izplūdes gāzu recirkulācijas vārsts (*EGR* vārsts) – Slāpekļa oksīdu (NOx) emisiju samazināšana, kas ierobežota ar “temperatūras logu” – Pārveidošanas ierīce – Transportlīdzekļa, kas aprīkots ar prettiesisku pārveidošanas ierīci, individuāla pircēja interešu aizsardzība – Tiesības uz atlīdzinājumu, pamatojoties uz šī transportlīdzekļa ražotāja deliktatbildību – Atlīdzinājuma aprēķināšanas veids – Efektivitātes princips – LESD 267. pants – Pieņemamība – Tiesneša, kas lietu izskata vienpersoniski, vēršanās Tiesā

Lietā C-100/21

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Landgericht Ravensburg* (Rāvensburgas apgabaltiesa, Vācija) iesniegusi ar 2021. gada 12. februāra lēmumu un kas Tiesā reģistrēts 2021. gada 17. februārī, tiesvedībā

QB

pret

Mercedes-Benz Group AG, iepriekš – *Daimler 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*] un P. Dž. Švirebs [*P. G. Xuereb*] (referents), tiesneši M. Ilešičs [*M. Ilešič*], N. Pisarra [*N. Piçarra*], I. Jarukaitis [*I. Jarukaitis*], A. Kumins [*A. Kumin*], N. Jēskinens [*N. Jääskinen*], N. Vāls [*N. Wahl*], I. Ziemele, Z. Čehi [*Z. Csehi*] un O. Spinjana-Matei [*O. Spineanu-Matei*],

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

sekretāre: M. Krauzenbeka [*M. Krausenböck*], administratore,

ņemot vērā rakstveida procesu un 2022. gada 8. marta tiesas sēdi,

* Tiesvedības valoda – vācu.

nemot vērā apsvērumus, ko snieguši:

- QB vārdā – *P. Franz, N. Gellert, R. Ghaffari, R. Klinger, K. Meiser un A. Pacura, Rechtsanwälte*,
- *Mercedes-Benz Group AG* vārdā – *M. Ruttloff, U. Soltész, E. Wagner un N. Wimmer, Rechtsanwälte*,
- Vācijas valdības vārdā – *J. Möller un D. Klebs*, pārstāvji,
- Eiropas Komisijas vārdā – *M. Huttunen, M. Noll-Ehlers un K. Talabér-Ritz*, pārstāvji,

noklausījusies ģenerālvokāta secinājumus 2022. gada 2. jūnija tiesas sēdē,

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

- 1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par to, kā interpretēt 18. panta 1. punktu, 26. panta 1. punktu un 46. pantu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 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.), kurā grozījumi izdarīti ar Komisijas 2009. gada 7. maija Regulu (EK) Nr. 385/2009 (OV 2009, L 118, 13. lpp.), (turpmāk tekstā – “pamatdirektīva”), kopsakarā ar 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 LESD 267. panta otro daļu.
- 2 Šis lūgums ir iesniegts tiesvedībā starp QB un automobiļu ražotāju *Mercedes-Benz Group AG*, iepriekš – *Daimler AG*, par tiesībām uz atlīdzinājumu, uz kurām atsaucas QB, un tās zaudējumu atlīdzības summas aprēķinu, kura, iespējams, viņam ir jāizmaksā par tāda mehāniskā transportlīdzekļa ar dīzeļdzinēju iegādi, kas aprīkots ar programmatūru, kura samazina šī transportlīdzekļa emitēto piesārņojošo gāzu pārstrādi atkarībā no āra temperatūras un kura neatbilst no Savienības tiesībām izrietošajām prasībām.

Atbilstošās tiesību normas

Savienības tiesības

Pamatdirektīva

- 3 Pamatdirektīva no 2020. gada 1. septembra ir atcelta 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 norises laiku, šajā lietā joprojām ir piemērojama pamatdirektīva.

4 Saskaņā ar minētās pamatdirektīvas 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.”

5 Šīs pašas pamatdirektīvas 1. pantā bija paredzēts:

“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.”

6 Pamatdirektīvas 3. panta 5. un 36. punktā bija noteikts:

“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;

7 Šīs pamatdirektīvas 4. pants bija formulēts šādi:

“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.

[..]”

- 8 Minētās pamatdirektīvas 8. panta 6. punkts bija izteikts šādi:

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

- 9 Saskaņā ar šīs pašas pamatdirektīvas 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.”

- 10 Pamatdirektīvas 18. panta 1. punktā bija noteikts:

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

[..]”

- 11 Šīs pamatdirektīvas 26. panta 1. punkts bija formulēts šādi:

“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.

[..]”

- 12 Minētās pamatdirektīvas 30. panta 1. punkts bija izteikts šādi:

“Ja dalībvalsts, kas piešķirusi EK tipa apstiprinājumu, konstatē, ka jauni transportlīdzekļi, sistēmas, sastāvdaļas vai atsevišķas tehniskas vienības, kam ir atbilstības sertifikāts vai uz kā ir apstiprinājuma marķējums, neatbilst apstiprinātajam tipam, dalībvalsts veic pasākumus, tostarp vajadzības gadījumā anulē tipa apstiprinājumu, lai nodrošinātu attiecīgu izgatavoto transportlīdzekļu, sistēmu, sastāvdaļu vai atsevišķu tehnisku vienību atbilstību apstiprinātajam tipam. Dalībvalsts apstiprinātāja iestāde par veiktajiem pasākumiem informē citu dalībvalstu apstiprinātājas iestādes.”

- 13 Šīs pašas pamatdirektīvas 46. pantā bija paredzēts:

“Dalībvalstis nosaka sankcijas, ko piemēro par šīs direktīvas noteikumu, un jo īpaši par 31. pantā paredzēto vai no tā izrietošo aizliegumu pārkāpumiem, kā arī par IV pielikumā I daļā uzskaitīto normatīvo aktu pārkāpumiem, un veic visus vajadzīgos pasākumus to īstenošanai. Sankcijas ir iedarbīgas, samērīgas un preventīvas. Dalībvalstis dara [Eiropas] Komisijai zināmus minētos noteikumus, vēlākais, 2009. gada 29. aprīli un cik iespējams drīz dara zināmus to turpmākos grozījumus.”

- 14 Pamatdirektīvas IX pielikumā bija aprakstīts EK atbilstības sertifikāta saturs. Šī pielikuma 0. punkts bija izteikts šādi:

“Atbilstības sertifikāts ir dokuments, ko transportlīdzekļa ražotājs izsniedz pircējam, lai apliecinātu, ka iegādātais transportlīdzeklis atbilst Eiropas Savienības tiesību aktiem, kas bija spēkā transportlīdzekļa ražošanas laikā.

Atbilstības sertifikāts vienlaikus nodrošina arī to, ka dalībvalstu kompetentās iestādes var reģistrēt transportlīdzekļus, nepieprasot pieteikuma iesniedzējam sniegt papildu tehnisko dokumentāciju.

[..]”

Regula Nr. 715/2007

15 Saskaņā ar Regulas Nr. 715/2007 1., 5., 6. un 17. apsvērumu:

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

[..]

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

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

[..]

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

16 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.”

17 Minētās regulas 3. panta 10. punktā ir noteikts:

“Regulā un tās īstenošanas pasākumos piemēro šādas definīcijas:

[..]

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

18 Šīs pašas regulas 4. panta 1.–3. punktā ir noteikts:

“1. Ražotāji pierāda, ka visiem jaunajiem transportlīdzekļiem, kas pārdoti, reģistrēti vai nodoti ekspluatācijā Kopienā, ir apstiprināts tips saskaņā ar šo regulu un tās īstenošanas pasākumiem. Ražotāji arī apliecina, ka visām jaunajām piesārņojuma kontroles rezerves iekārtām, kam vajadzīgs tipa apstiprinājums un kas ir pārdotas vai nodotas ekspluatācijā Kopienā, ir apstiprināts tips saskaņā ar šo regulu un tās īstenošanas pasākumiem.

Šajos pienākumos ir ietverta arī maksimālās pieļaujamās emisijas ievērošana, kādi minēti [kāda minēta] I pielikumā, un īstenošanas pasākumi, kādi minēti 5. pantā.

2. Ražotāji nodrošina, ka ievēro tipa apstiprinājuma procedūras, 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]. [..]

[..]

3. Ražotāji transportlīdzekļa pirkšanas dienā izsniedz pircējam dokumentu, kurā uzrādīts oglekļa dioksīda emisijas un degvielas patēriņa apjoms.”

19 Regulas Nr. 715/2007 5. panta 1. un 2. punkts ir formulēts šādi:

“1. Ražotājs transportlīdzekļus aprīko tā, lai daļas, kas varētu radīt emisiju, būtu plānotas, konstruētas un samontētas tā, lai transportlīdzeklis normālos lietošanas apstākļos atbilstu šai regulai un tās īstenošanas pasākumiem.

2. Tādu pārveidošanas ierīču lietošanu, kuras samazina emisijas kontroles efektivitāti, aizliedz. Aizliegumu nepiemēro, ja:

a) šādas ierīces nepieciešamību attaisno motora aizsardzība pret bojājumiem vai negadījumiem un droša transportlīdzekļa darbība;

[..].”

20 Saskaņā ar šīs regulas 13. pantu:

“1. Dalībvalstis paredz noteikumus par sankcijām, ko piemēro par ražotāju izdarītajiem šīs regulas noteikumu pārkāpumiem, un veic visus pasākumus, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu to piemērošanu. Paredzētajām sankcijām jābūt iedarbīgām, samērīgām un preventīvām. [..]

2. Pārkāpumi, par kuriem piemēro sankcijas, ietver:

[..]

d) pārveidotu [pārveidošanas] ierīču izmantošanu;

[..].”

Vācijas tiesības

- 21 *Bürgerliches Gesetzbuch* (Civilkodekss, turpmāk tekstā – “BGB”) 823. pantā ir paredzēts:

“1. Ikvienam, kurš tiši vai aiz neuzmanības prettiesiski aizskar citas personas dzīvību, fizisko neaizskaramību, veselību, brīvību, īpašumu vai citas tiesības, ir pienākums šai personai atlīdzināt tā rezultātā nodarīto kaitējumu.

2. Tāds pats pienākums ir ikvienam, kas pārkāpj likumu, kura mērķis ir citas personas aizsardzība. Ja no attiecīgā likuma satura izriet, ka tā pārkāpumu ir iespējams izdarīt arī bez vainas, šāds kaitējums ir atlīdzināms vienīgi tad, ja pārkāpumā kāds ir vainojams.”

- 22 *Zivilprozessordnung* (Civilprocesa kodekss, turpmāk tekstā – “ZPO”) 348. pantā ir noteikts:

“(1) Civillietu palāta nolēmumu pieņem viena tās locekļa – kā tiesneša, kas lietu izskata vienpersoniski, – sastāvā. [..]

[..]

(3) Tiesnesis, kas lietu izskata vienpersoniski, lietu iesniedz civillietu palātai lēmuma pieņemšanai par lietas pārņemšanu, ja

1. lieta no faktiskā vai juridiskā viedokļa ir īpaši sarežģīta,

2. lietai ir principiāla nozīme vai

3. puses to lūdz, savstarpēji vienojoties.

Palāta pieņem lēmumu par lietas pārņemšanu, ja ir izpildīti 1. vai 2. punkta pirmajā teikumā paredzētie nosacījumi. Tā lēmumu šajā ziņā pieņem pēc lietas dalībnieku uzklausišanas, izdodot rīkojumu. Lietas nodošana atpakaļ tiesnesim, kas lietu izskata vienpersoniski, ir izslēgta.

[..].”

Pamatlieta un prejudiciālie jautājumi

- 23 2014. gada 20. martā QB no *Auto Y GmbH* par 29 999 EUR iegādājās lietotu *Mercedes-Benz* marķa C 220 CDI modeļa mehānisko transportlīdzekli, kas aprīkots ar “Euro 5” paaudzes dīzeļdzinēju, ar nobraukumu 28 591 km. Šis transportlīdzeklis, ko tirgū laidis automobiļu ražotājs *Daimler*, pirmoreiz tika reģistrēts 2013. gada 15. martā.

- 24 Minētais transportlīdzeklis ir aprīkots ar dzinēja vadības programmatūru, kura samazina izplūdes gāzu recirkulācijas līmeni, kad āra temperatūra ir zemāka par noteiktu robežvērtību, izraisot NOx emisiju pieaugumu. Tādējādi šī recirkulācija ir pilnīgi efektīva tikai tad, ja āra temperatūra nenokrītas zemāk par šo robežvērtību (turpmāk tekstā – “temperatūras logs”). Šajā ziņā pamatlietas pusēm nav vienprātības par konkrēto āra temperatūru, kuras nesasniegšanas gadījumā notiek šī recirkulācijas līmeņa samazināšanās, un par šīs samazināšanās apmēru.

- 25 QB cēla prasību iesniedzējtiesā *Landgericht Ravensburg* (Rāvensburgas apgabaltiesa, Vācija), lūdzot atlīdzināt kaitējumu, ko *Mercedes-Benz Group* viņam esot nodarījusi, aprīkojot aplūkoto transportlīdzekli ar pārveidošanas ierīcēm, kuras saskaņā ar Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punktu ir aizliegtas.
- 26 Šajā tiesā pamatlietas pusēm tādējādi nebija vienprātības par to, vai aplūkotais transportlīdzeklis ir aprīkots ar šādām prettiesiskām ierīcēm, par QB iespējamo tiesību uz atlīdzinājumu apmēru un par QB ieguvuma no šī transportlīdzekļa lietošanas iespējamo ieskaitīšanu atlīdzinājuma summā.
- 27 Iesniedzējtiesa uzskata, ka temperatūras logs ir prettiesiska pārveidošanas ierīce Regulas Nr. 715/2007 3. panta 10. punkta un 5. panta 2. punkta izpratnē. Aplūkotā transportlīdzekļa izplūdes gāzu recirkulācijas līmenis un līdz ar to emisiju kontroles sistēmas efektivitāte jau esot samazināta, ja āra temperatūra pārsniedz 0 grādus pēc Celsija, lai gan šī temperatūra ietilpst “apstākļos, kas ir paredzami normālā transportlīdzekļa darbībā un izmantošanā” šī 3. panta 10. punkta izpratnē.
- 28 Šī tiesa uzskata arī, ka pirmšķietami Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta a) apakšpunktā paredzētais izņēmums pamatlietā nav piemērojams, jo pārveidošanas ierīces izmantošanu var pamatot vienīgi ar tūlītējiem bojājumu riskiem, kas rada konkrētu apdraudējumu transportlīdzekļa braukšanas laikā (spriedums, 2020. gada 17. decembris, *CLCV* u.c. (Dīzeļdzinēja pārveidošanas ierīce), C-693/18, EU:C:2020:1040, 114. punkts). Tā šaubās, ka temperatūras logs, kura mērķis ir novērst nogulšņu veidošanos dzinējā un šādi novērst tā nolietojumu, atbilst šī izņēmuma stingriem piemērošanas nosacījumiem.
- 29 Iesniedzējtiesas ieskatā QB varētu tikt atzītas tiesības uz atlīdzinājumu, piemērojot *BGB* 823. panta 2. punktu, kurā ir prasīta tikai vienkārša neuzmanība. Tomēr šīs tiesību normas piemērošanas nosacījums esot tāda likuma pārkāpums, kura mērķis ir citas personas aizsardzība, un tas saskaņā ar *Bundesgerichtshof* (Federālā augstākā tiesa, Vācija) judikatūru nozīmē, ka šī likuma mērķis ir aizsargāt indivīdu vai personu grupu pret konkrētas tiesiskās intereses pārkāpumu. Šajā ziņā pietiekot ar to, ka minētais likums ir pieņemts ar mērķi piešķirt tiesisko aizsardzību šim indivīdam vai šai personu grupai, pat ja tas galvenokārt attiecas uz vispārējo interešu aizsardzību. Turklāt no minētās tiesību normas netieši izrietot, ka apdraudējumam, pret kuru šim likumam ir paredzēts sniegt aizsardzību, ir jāistenojas kā konkrētam kaitējumam un ka aplūkotā likuma piemērojamība personām attiecas uz personu vai personām, kurām konkrēti nodarīts kaitējums. Līdz ar to iesniedzējtiesai nav skaidrs, vai pamatdirektīvas 18. panta 1. punkta, 26. panta 1. punkta un 46. panta, kā arī Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta mērķis, papildus vispārējo interešu aizsardzībai, ir arī privātpersonas – Savienības tiesībām neatbilstoša transportlīdzekļa pircēja – interešu aizsardzība, it īpaši, ja šis transportlīdzeklis ir aprīkots ar pārveidošanas ierīci, kas saskaņā ar šo pēdējo minēto tiesību normu ir aizliegta.
- 30 Vācijas judikatūrā un doktrīnā attiecībā uz šiem jautājumiem pastāvot atšķirīgas interpretācijas. *Bundesgerichtshof* (Federālā Augstākā tiesa) uzskatot, ka to Savienības tiesību aktu mērķis, kuri pieņemti, lai saskaņotu transportlīdzekļiem piemērojamās tehniskās prasības, galvenokārt ir augsta līmeņa ceļu satiksmes drošība, kā arī veselības un vides aizsardzība. Turklāt Regulas Nr. 715/2007 5. panta mērķis neesot aizsargāt transportlīdzekļa individuālā pircēja tiesības uz brīvu ekonomisko izvēli.
- 31 Turpretim vairākas apgabaltiesas uzskatot, ka pamatdirektīvas 18. panta 1. punkta, 26. panta 1. punkta un 46. panta, kā arī Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta mērķis ir arī transportlīdzekļa pircēja individuālā aizsardzība. Viens no atbilstības sertifikāta mērķiem

atbilstoši pamatdirektīvas IX pielikumam esot tāds, lai transportlīdzekļa ražotājs tā pircējam nodrošinātu, ka šis transportlīdzeklis atbilst tiesību normām, kas Savienībā bijušas piemērojamas tā ražošanas laikā. Šī sertifikāta mērķis esot arī atvieglot administratīvo reģistrācijas procedūru un preču brīvu apriti Savienībā.

- 32 Gadījumā, ja tiktu uzskatīts, ka šī sprieduma 29. punktā minētās tiesību normas aizsargā tikai vispārējās tiesiskās intereses, nevis pircēju konkrētās intereses, iesniedzējtiesai turklāt nav skaidrs, vai no efektivitātes principa varētu izrietēt prasība, lai par jebkuru automobiļa ražotāja tīši vai aiz neuzmanības izdarītu pārkāpumu, laižot tirgū transportlīdzekļus, kas aprīkoti ar pārveidošanas ierīci, kura saskaņā ar Regulas Nr. 715/2007 5. pantu ir prettiesiska, tiktu piemērota sankcija, radot iespēju attiecīgajam pircējam izvirzīt atlīdzinājuma prasījumu, pamatojoties uz šī ražotāja deliktatbildību.
- 33 Šajā ziņā *Landgericht Stuttgart* (Štutgartes apgabaltiesa, Vācija) uzskata, ka *BGB* 823. panta 2. punkta piemērojamība ir balstīta uz to, ka Savienības tiesību efektīvas piemērošanas interesēs atbilstošo Savienības tiesību normu neizpildes gadījumā ir jāparedz civiltiesiskas sankcijas.
- 34 Gadījumā, ja QB varētu būt tiesības uz atlīdzinājumu saskaņā ar *BGB* 823. panta 2. punktu, iesniedzējtiesai nav skaidrs, vai šajā lietā piemērojamo Savienības tiesību normu praktiskas iedarbības nodrošināšanai nav nepieciešams ieguvumu no aplūkotā transportlīdzekļa lietošanas ieskaitīt šajā atlīdzinājuma prasījumā vai to darīt tikai ierobežotā apmērā. Arī par šo jautājumu Vācijas judikatūrā un doktrīnā ir atšķirīgi viedokļi, tostarp par to, kā šādu ieskaitu varētu ietekmēt nepamatotas iedzīvošanās aizliegums.
- 35 Šajā ziņā *Bundesgerichtshof* (Federālā augstākā tiesa) uzskatot, pirmkārt, ka, ņemot vērā nepamatotas iedzīvošanās aizliegumu, kas paredzēts Vācijas tiesību aktos zaudējumu atlīdzības jomā, personai, kurai nodarīts kaitējums, nedrīkst tikt radīta labvēlīgāka situācija nekā tā būtu bijusi, ja nebūtu noticis kaitējumu radījušais notikums, un otrkārt, ka atlīdzinājuma prasījumā ir jāieskaita tikai ar šo notikumu saistītie ieguvumi, nesamērīgi neatslogojot personu, kas radījusi zaudējumus. Toties vairākas apgabaltiesas uzskatot, ka ieguvums no tāda transportlīdzekļa lietošanas, kas aprīkots ar prettiesisku pārveidošanas ierīci, var tikt ieskaitīts atlīdzinājuma prasījumā.
- 36 Visbeidzot iesniedzējtiesa, kas pamatlietu izlemj viena tiesneša sastāvā, norāda, ka saskaņā ar *ZPO* 348. panta 3. punkta pirmā teikuma 1) un 2) apakšpunktu sākotnējam tiesnesim, kas lietu izskata vienpersoniski, lieta ir jāiesniedz civillietu palātai lēmuma pieņemšanai par tās pārņemšanu, ja lieta no faktiskā vai juridiskā viedokļa ir īpaši sarežģīta vai ja tai ir principiāla nozīme. Šajā ziņā tiesnesim, kas lietu izskata vienpersoniski, neesot nekādas rīcības brīvības. Konkrētāk, no *Bundesgerichtshof* (Federālā augstākā tiesa) judikatūras izrietot, ka tad, ja tiesnesis, kas lietu izskata vienpersoniski, vēršas Tiesā ar lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu, iepriekš neiesniedzis lietu civillietu palātai lēmuma pieņemšanai par lietas pārņemšanu, šis tiesnesis pārkāpj *Grundgesetz* (Pamatlikums) 101. panta 1. punkta otrajā teikumā paredzēto konstitucionālo principu par likumā noteiktu tiesu.
- 37 Iesniedzējtiesa uzskata, ka šāds pienākums nodot lietu civillietu palātai ir pretrunā LESD 267. panta otrajai daļai. Ir taisnība, ka 2018. gada 13. decembra spriedumā *Rittinger* u.c. (C-492/17, EU:C:2018:1019) Tiesa esot atzinusi, ka tiesneša, kas lietu izskata vienpersoniski, lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu no Savienības tiesību viedokļa ir pieņemams neatkarīgi no

tā, vai ir vai nav ievēroti valsts procesuālo tiesību noteikumi. Tomēr Tiesa neesot izvērtējusi jautājumu par to, vai šai 267. panta otrajai daļai ir pretrunā valsts tiesību norma, kas ierobežo iespēju iesniegt šādu lūgumu.

38 Šajos apstākļos *Landgericht Ravensburg* (Rāvensburgas apgabaltiesa) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

“1) Vai [pamatdirektīvas] 18. panta 1. punkta, 26. panta 1. punkta un 46. panta, skatot tos kopsakarā ar [Regulas Nr. 715/2007] 5. panta 2. punktu, mērķis ir arī aizsargāt mehānisko transportlīdzekļu individuālo pircēju intereses?

Ja atbilde ir apstiprinoša:

2) Vai tajās ietilpst arī transportlīdzekļa individuālā pircēja intereses neiegādāties transportlīdzekli, kas neatbilst Savienības tiesību prasībām, it īpaši neiegādāties tādu transportlīdzekli, kurš aprīkots ar neatļautu pārveidošanas ierīci Regulas [Nr. 715/2007] 5. panta 2. punkta izpratnē?

Ja atbilde uz pirmo prejudiciālo jautājumu ir noliedzīga:

3) Vai tas ir pretrunā Savienības tiesībām, ja pircējs, kas, to nevēloties, ir iegādājies transportlīdzekli, kuru ražotājs laidis tirgū ar neatļautu pārveidošanas ierīci [Regulas Nr. 715/2007] 5. panta 2. punkta izpratnē, pret transportlīdzekļa ražotāju var izvirzīt civiltiesiskus, no delikta izrietošus prasījumus par zaudējumu atlīdzību, it īpaši arī prasījumu par pirkuma cenas, kas samaksāta par transportlīdzekli, atmaksu, pretī nododot transportlīdzekli un īpašumtiesības uz to, izņēmuma kārtā tikai tad, ja transportlīdzekļa ražotājs ir rīkojies ar nolūku un pretēji vispārpieņemtiem morāles principiem?

Ja atbilde ir apstiprinoša:

4) Vai Savienības tiesībās ir prasīts, lai transportlīdzekļa pircējs pret transportlīdzekļa ražotāju varētu izvirzīt civiltiesisku, no delikta izrietošu prasījumu par atlīdzību jebkuras tādas transportlīdzekļa ražotāja vainojamas (aiz neuzmanības vai ar nolūku īstenotas) rīcības gadījumā, kas ir saistīta ar tāda transportlīdzekļa laišanu tirgū, kurš aprīkots ar neatļautu pārveidošanas ierīci atbilstoši [Regulas Nr. 715/2007] 5. panta 2. punktam?

Neatkarīgi no atbildēm uz pirmo līdz ceturto prejudiciālo jautājumu:

5) Vai tas ir pretrunā Savienības tiesībām, ja saskaņā ar valsts tiesībām transportlīdzekļa pircējam ir jāieskaita ieguvums no lietošanas par transportlīdzekļa faktisko lietošanu, ja tas no delikta izrietošas zaudējumu atlīdzināšanas ceļā pieprasa tāda transportlīdzekļa pirkuma cenas atmaksu, kas laists tirgū ar neatļautu pārveidošanas ierīci atbilstoši [Regulas Nr. 715/2007] 5. panta 2. punktam, pretī nododot transportlīdzekli un īpašumtiesības uz to?

Ja atbilde ir noliedzīga:

6) Vai tas ir pretrunā Savienības tiesībām, ja šis ieguvums no lietošanas tiek aprēķināts no pilnas pirkuma cenas, neveicot atskaitījumu par transportlīdzekļa vērtības samazinājumu, kas izriet no tā aprīkošanas ar neatļautu pārveidošanas ierīci, un/vai ņemot vērā to, ka pircējs nebija vēlējis lietot Savienības tiesībām neatbilstošu transportlīdzekli?

Neatkarīgi no atbildēm uz pirmo līdz sesto prejudiciālo jautājumu:

7) Vai ZPO 348. panta 3. punkts, ciktāl šis tiesiskais regulējums attiecas arī uz lēmumu iesniegt lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu pieņemšanu atbilstoši LESD 267. panta otrajai daļai, nav saderīgs ar valstu tiesu tiesībām iesniegt lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. panta otrajai daļai un tāpēc nav jāpiemēro attiecībā uz lēmumiem iesniegt lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu?”

Par lūgumiem atkārtoti sākt tiesvedības mutvārdu daļu

- 39 Pēc ģenerālvokāta secinājumu sniegšanas Vācijas valdība un *Mercedes-Benz Group* ar dokumentiem, kas Tiesas kancelejā iesniegti attiecīgi 2022. gada 11. un 14. jūlijā, lūdza izdot rīkojumu par tiesvedības mutvārdu daļas atkārtotu sākšanu, piemērojot Tiesas Reglamenta 83. pantu.
- 40 Sava lūguma pamatojumam *Mercedes-Benz Group* būtībā apgalvo, ka ģenerālvokāta secinājumu 49. punktā ir kļūdaini uzskatīts – tāda transportlīdzekļa esamība valdījumā, kas neatbilst Savienības tiesību normām vides aizsardzības jomā piesārņojošo gāzu emisiju dēļ, kuras pārsniedz noteiktās robežvērtības, šim pircējam nodara morālu kaitējumu. Jautājumu par iespējama morālā kaitējuma esamību valsts tiesa neesot izvirzījusi un lietas dalībnieki to neesot apsprieduši.
- 41 Savā lūgumā Vācijas valdība būtībā uzsver, pirmkārt, ka ģenerālvokāta secinājumi ir balstīti uz jauniem elementiem, kurus lietas dalībnieki vēl nav apsprieduši, ciktāl tajos ir atsauce uz pamatdirektīvas IX pielikumu un tā 0. punktu. Otrkārt, šī valdība apstrīd šī 0. punkta spēkā esamību.
- 42 Minētā valdība piedevām norāda, ka tā nepiekrīt ģenerālvokāta secinājumiem, jo tajos neesot ievērota saistība, kas pastāvot starp pamatdirektīvu un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 1999/44/EK (1999. gada 25. maijs) par dažiem patēriņa preču pārdošanas aspektiem un saistītajām garantijām (OV 1999, L 171, 12. lpp.). Pirmkārt, piešķirt patērētājam tiesības uz atlīdzinājumu vienkāršas neuzmanības dēļ esot nesaderīgi ar šīs pēdējās minētās direktīvas vispārējo sistēmu. Otrkārt, atbilstības sertifikātu pamatdirektīvas izpratnē nevarot uzskatīt par līdzvērtīgu ražotāja garantijai.
- 43 Šajā ziņā jāatgādina, pirmkārt, ka Eiropas Savienības Tiesas statūtos un Reglamentā šo statūtu 23. pantā minētajām ieinteresētajām personām nav paredzēta iespēja iesniegt apsvērumus, lai atbildētu uz ģenerālvokāta sniegtajiem secinājumiem (spriedums, 2021. gada 16. novembris, *Prokuratura Rejonowa w Mińsku Mazowieckim* u.c., no C-748/19 līdz C-754/19, EU:C:2021:931, 30. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).
- 44 Otrkārt, saskaņā ar LESD 252. panta otro daļu ģenerālvokāta pienākums ir, rīkojoties pilnīgi objektīvi un neatkarīgi, atklātā tiesas sēdē izteikt pamatotos secinājumus par lietām, kurās atbilstoši Eiropas Savienības Tiesas statūtiem ir vajadzīga viņa iesaistīšanās. Tiesai nav saistoši nedz šie secinājumi, nedz pamatojums, ar kādu ģenerālvokāts tos izdara. Tādējādi vienas ieinteresētās personas nepieņemšana ģenerālvokāta secinājumiem, neatkarīgi no tā, kādus jautājumus tas tajos izskata, pati par sevi nevar būt iemesls, kas pamato mutvārdu procesa

atkārtotu sākšanu (spriedums, 2021. gada 16. novembris, *Prokuratura Rejonowa w Mińsku Mazowieckim* u.c., no C-748/19 līdz C-754/19, EU:C:2021:931, 31. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).

- 45 Ir taisnība, ka atbilstoši Tiesas Reglamenta 83. pantam Tiesa jebkurā brīdī, uzklusējusi ģenerāladvokātu, var izdot rīkojumu par tiesvedības mutvārdu daļas atkārtotu sākšanu, 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 ieinteresētās personas nav apspriedušas.
- 46 Tomēr šajā gadījumā Tiesa norāda, ka tās rīcībā ir visa vajadzīgā informācija, lai pieņemtu nolēmumu, un ka šī lieta nav jāizskata, pamatojoties uz argumentu, kuru ieinteresētās personas nav apspriedušas. Visbeidzot, nevienā no abiem šī sprieduma 39. punktā minētajiem lūgumiem atkārtoti sākt tiesvedības mutvārdu daļu nav norādīts neviens jauns fakts, kam varētu būt izšķiroša ietekme uz Tiesas nolēmumu šajā lietā.
- 47 Šādos apstākļos Tiesa, uzklusējusi ģenerāladvokātu, uzskata, ka izdot rīkojumu par tiesvedības mutvārdu daļas atkārtotu sākšanu nav pamata.

Par prejudiciālajiem jautājumiem

Par pieņemamību

- 48 Ar septīto jautājumu iesniedzējtiesa būtībā vaicā, vai LESD 267. panta otrā daļa ir jāinterpretē tādējādi, ka tā nepieļauj tādu valsts tiesisko regulējumu, saskaņā ar kuru tiesnesim, kas lietu izskata vienpersoniski, tostarp tā izskatāmās lietas principiālās nozīmes dēļ, šī lieta ir jānodod civillietu palātai triju tiesnešu sastāvā un jāatsakās pašam iesniegt Tiesai lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu minētajā lietā.
- 49 *Mercedes-Benz Group* uzsver, ka šis jautājums ir nepieņemams, jo saskaņā ar LESD 267. pantu iesniegta lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu kontekstā Tiesas kompetencē nav lemt par valsts tiesību saderību ar Savienības tiesībām.
- 50 Vācijas valdība apgalvo, ka Tiesas atbilde uz minēto jautājumu nav nepieciešama, lai iesniedzējtiesa varētu lemt par pamatlietu.
- 51 Komisijas ieskatā jautājumam, vai valsts tiesības pieļauj vai nepieļauj to, ka tiesnesis, kas lietu izskata vienpersoniski, vēršas Tiesā ar lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu, nav nozīmes, lai lemtu par šo lietu, kura attiecas uz transportlīdzekļa pircēja apgalvotām tiesībām uz atlīdzinājumu no automobiļu ražotāja, pamatojoties uz to, ka transportlīdzekļi ir pārveidošanas ierīce, kas aizliegta saskaņā ar Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punktu. Turklāt šis jautājums esot hipotētisks, jo no lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu izrietot, ka brīdī, kad notika vēršanās Tiesā, pamatlietā nebija iesniegta pārsūdzība.
- 52 Jāatgādina, ka saskaņā ar pastāvīgo judikatūru ar LESD 267. pantu ieviestās sadarbības starp Tiesu un valstu tiesām ietvaros tikai valsts tiesai, kura izskata lietu un kura ir atbildīga par pieņemamo tiesas nolēmumu, ņemot vērā lietas īpatnības, ir jānovērtē gan tas, cik lielā mērā prejudiciālais nolēmums ir nepieciešams tās sprieduma taisīšanai, gan arī Tiesai uzdoto jautājumu atbilstība. Tādējādi, ja uzdotie jautājumi ir par Savienības tiesību interpretāciju, Tiesai principā ir

pienākums pieņemt nolēmumu (spriedums, 2021. gada 15. jūlijs, *The Department for Communities in Northern Ireland*, C-709/20, EU:C:2021:602, 54. punkts un tajā minētā judikatūra).

- 53 No tā izriet, ka uz jautājumiem par Savienības tiesībām attiecas atbilstības pieņēmums. Atteikties lemt par valsts tiesas uzdotu prejudiciālo jautājumu Tiesa var tikai tad, ja ir acīmredzams, ka lūgtajai Savienības tiesību interpretācijai nav nekādas saistības ar pamatlietas faktiskajiem apstākļiem vai tās priekšmetu, ja izvirzītā problēma ir hipotētiska vai arī ja Tiesai nav zināmi faktiskie un tiesiskie apstākļi, kas nepieciešami, lai sniegtu noderīgu 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).
- 54 Šajā gadījumā ir jākonstatē, ka septītais jautājums attiecas uz LESD 267. panta otrās daļas interpretāciju un ka iesniedzējtiesa nav paskaidrojusi iemeslus, kuru dēļ šīs tiesību normas interpretācija ir nepieciešama, lai tā varētu atrisināt tajā izskatāmo lietu. Tā ir vienīgi norādījusi, ka tiesneša, kas lietu izskata vienpersoniski, kompetence vērsties Tiesā ar šo lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu varētu tikt apstrīdēta. Tā toties neprecizē, kāda ietekme uz iesniedzējtiesas nolēmumu vai attiecīgā gadījumā – galīgo nolēmumu – būtu procesuālo noteikumu pārkāpumam, kas izriet no fakta, ka tiesnesis, kurš lietu izskata vienpersoniski, ir vērsies Tiesā ar lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu, nenododot pamatlietu koleģiālam iztiesāšanas sastāvam. Konkrēti, no iesniedzējtiesas nolēmuma neizriet, ka par to šajā tiesvedības stadijā būtu iesniegta pārsūdzība, kurā tiktu apgalvots, ka tiesvedībā ir pieļauts šāds pārkāpums.
- 55 Līdz ar to septītais jautājums ir jāatzīst par nepieņemamu.

Par lietas būtību

Ievada apsvērumi

- 56 Pirmkārt, jāatgādina, ka Regulas Nr. 715/2007 3. panta 10. punktā “pārveidošanas ierīce” ir definēta kā “jebkurš konstrukcijas elements, kas nosaka [konstatē] 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”.
- 57 Šajā gadījumā no lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu izriet, ka ar šī sprieduma 24. punktā minēto programmatūru ir izveidots temperatūras logs, ar kura palīdzību izplūdes gāzu recirkulācija ir pilnībā efektīva tikai tad, ja āra temperatūra nenokrītas zemāk par noteiktu robežvērtību. Šajā ziņā iesniedzējtiesa precizē, ka izplūdes gāzu recirkulācijas līmenis un līdz ar to emisiju kontroles sistēmas efektivitāte jau esot samazināta, sākot ar āra temperatūru, kas pārsniedz 0 grādus pēc Celsija, proti, temperatūru, kura atbilst apstākļiem, kas ir saprātīgi paredzami normālā transportlīdzekļa darbībā un izmantošanā Regulas Nr. 715/2007 3. panta 10. punkta izpratnē.
- 58 Attiecībā uz temperatūras logu, kas ir analogs pamatlietā aplūkotajam, Tiesa ir atzinusi, ka Regulas Nr. 715/2007 3. panta 10. punkts 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 par 1000 metriem virs jūras līmeņa, ir atzīstama par “pārveidošanas ierīci” 3. panta 10. punkta izpratnē (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2022. gada 14. jūlijs, *GSMB Invest*, C-128/20, EU:C:2022:570, 47. punkts).

- 59 Šajā ziņā iesniedzējtiesa norāda, ka pamatlietas pusēm nav vienprātības par konkrēto āra temperatūru, kuras nesasniegšanas gadījumā notiek šī izplūdes gāzu recirkulācijas līmeņa samazināšanās, un par šīs samazināšanās apmēru. Tomēr jāatgādina, ka LESD 267. pantā paredzētajā procedūrā, kas ir 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, 2022. gada 14. jūlijs, *GSMB Invest*, C-128/20, EU:C:2022:570, 29. punkts un tajā minētā judikatūra). Tātad iesniedzējtiesai attiecīgā gadījumā ir jāizlemj, vai no šī sprieduma 58. punktā minētajā judikatūrā sniegto precizējumu skatpunkta šī sprieduma 24. punktā minētā programmatūra ir “pārveidošanas ierīce” Regulas Nr. 715/2007 3. panta 10. punkta izpratnē.
- 60 Otrkārt, saskaņā ar Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punktu tādu pārveidošanas ierīču lietošana, kuras samazina emisijas kontroles sistēmu efektivitāti, ir aizliegta. Tomēr šim aizliegumam ir trīs izņēmumi, tostarp iesniedzējtiesas ieskatā vienīgais atbilstošais izņēmums, kas ietverts šajā 5. panta 2. punkta a) apakšpunktā. Tas attiecas uz gadījumu, kad “šādas ierīces nepieciešamību attaisno motora aizsardzība pret bojājumiem vai negadījumiem un droša transportlīdzekļa darbība”.
- 61 Tā kā tajā ir noteikts izņēmums no aizlieguma lietot pārveidošanas ierīces, kuras samazina emisijas kontroles sistēmu efektivitāti, Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta a) apakšpunkts ir jāinterpretē šauri (spriedums, 2022. gada 14. jūlijs, *GSMB Invest*, C-128/20, EU:C:2022:570, 50. punkts).
- 62 No paša šīs tiesību normas formulējuma izriet, ka, 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. Ņemot vērā minētajā tiesību normā lietoto saikli “un”, šī norma ir jāinterpretē tādējādi, ka tajā paredzētie nosacījumi ir kumulatīvi (spriedums, 2022. gada 14. jūlijs, *GSMB Invest*, C-128/20, EU:C:2022:570, 61. punkts).
- 63 Šajā ziņā, ja ražotājiem tiktu atļauts aprīkot mehāniskos transportlīdzekļus ar šādām pārveidošanas ierīcēm vienīgi, lai aizsargātu dzinēju pret aizsērēšanu un nodilumu, šī 5. panta 2. punkta pirmajā teikumā paredzētais aizliegums zaudētu jēgu un lietderīgo iedarbību (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2020. gada 17. decembris, *CLCV u.c.* (Dīzeļdzinēja pārveidošanas ierīce), C-693/18, EU:C:2020:1040, 113. punkts).
- 64 Līdz ar to, ja tāda programmatūra kā pamatlietā aplūkotā ir jā kvalificē kā pārveidošanas ierīce, tai saskaņā ar minēto izņēmumu var būt pamatojums 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 nopietni, ka izraisa konkrētu apdraudējumu ar minēto ierīci aprīkotā transportlīdzekļa braukšanas laikā (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2022. gada 14. jūlijs, *GSMB Invest*, C-128/20, EU:C:2022:570, 62. punkts).
- 65 Turklāt attiecībā uz temperatūras logu, kas ir analogs pamatlietā aplūkotajam, Tiesa ir atzinusi – lai gan ir taisnība, ka Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta a) apakšpunktā formāli nav paredzēti citi nosacījumi šajā tiesību normā noteiktā 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 ar minēto tiesību normu ir ļauts atkāpties tikai ļoti specifiskos apstākļos, un nesamērīgi apdraudētu pašu principu par transportlīdzekļu NOx emisiju ierobežošanu (spriedums, 2022. gada 14. jūlijs, *GSMB Invest*, C-128/20, EU:C:2022:570, 63. punkts).

- 66 Tādējādi Tiesa secināja, ka šāda pārveidošanas ierīce nevar būt pamatota saskaņā ar šo tiesību normu. Ja tiktu atzīts, ka uz šādu pārveidošanas ierīci varētu attiekties minētajā tiesību normā paredzētais izņēmums, šis izņēmums tiktu padarīts piemērojams gada lielāko daļu reālos braukšanas apstākļos, kādi pastāv Savienības teritorijā, un tādējādi šī 5. panta 2. punkta pirmajā teikumā noteiktais šādu pārveidošanas ierīču aizlieguma princips praksē varētu būt piemērojams retāk nekā minētais izņēmums (spriedums, 2022. gada 14. jūlijs, *GSMB Invest*, C-128/20, EU:C:2022:570, 64. un 65. punkts).
- 67 Nepieciešamais faktu vērtējums, lai piemērotu šī sprieduma 60.–66. punktā atgādinātos nosacījumus, ir jāveic iesniedzējtiesai.

Par pirmo un otro jautājumu

- 68 Ar pirmo un otro jautājumu, uz kuriem ir jāatbild kopā, iesniedzējtiesa būtībā vaicā, vai pamatdirektīvas 18. panta 1. punkts, 26. panta 1. punkts un 46. pants kopsakarā ar Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punktu ir jāinterpretē tādējādi, ka ar tiem, papildus vispārējām interesēm, tiek aizsargātas mehāniskā transportlīdzekļa individuālā pircēja konkrētās intereses attiecībā pret tā ražotāju, ja šis transportlīdzeklis ir aprīkots ar aizliegtu pārveidošanas ierīci pēdējās minētās tiesību normas izpratnē.
- 69 No lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu izriet, ka šie jautājumi ir pamatoti ar to, kā norāda šī tiesa, ka priekšnoteikums Savienības tiesībām neatbilstoša mehāniskā transportlīdzekļa individuālā pircēja tiesību uz atlīdzinājumu istenošanai, kas paredzētas *BGB* 823. panta 2. punktā, ir tāda likuma pārkāpums, kura mērķis ir citas personas aizsardzība.
- 70 Runājot par Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punktu, jāatgādina, ka šajā regulā izvirzītais mērķis, kā izriet no tās 1. un 6. apsvēruma, ir nodrošināt augstu vides aizsardzības līmeni un, konkrētāk, nozīmīgi samazināt NOx emisijas no transportlīdzekļiem ar dīzeļdzinēju, lai uzlabotu gaisa kvalitāti un ievērotu piesārņojuma robežvērtības (spriedums, 2022. gada 14. jūlijs, *GSMB Invest*, C-128/20, EU:C:2022:570, 43. punkts un tajā minētā judikatūra). Minētās regulas 5. panta 2. punkta pirmajā teikumā noteiktais aizliegums izmantot pārveidošanas ierīces, kas samazina emisijas kontroles sistēmu efektivitāti, ir vērstas tieši uz to, lai ierobežotu piesārņojošo gāzu emisijas un šādi sekmētu šajā pašā regulā izvirzīto vides aizsardzības mērķi (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2022. gada 8. novembris, *Deutsche Umwelthilfe* (Mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprinājums), C-873/19, EU:C:2022:857, 57. punkts).
- 71 Tāpēc ir jāuzskata, ka šīs tiesību normas – tāpat kā regulas, kurā tā iekļauta, – vispārējais mērķis ir nodrošināt augstu vides aizsardzības līmeni.
- 72 Kā norādīts ģenerālvokāta secinājumu 40. punktā, Regulas Nr. 715/2007 4. panta 3. punktā paredzētais ražotāju pienākums transportlīdzekļa pirkšanas dienā izsniegt tā pircējam dokumentu, kurā uzrādīts oglekļa dioksīda emisijas un degvielas patēriņa apjoms, iekļaujas centienos sasniegt šo vispārējo mērķi. Šis pienākums, kā var secināt no šīs regulas 17. apsvēruma,

ir vērsti uz to, lai patērētājiem un lietotājiem būtu pieejama lietišķa un precīza informācija par transportlīdzekļu vairāk vai mazāk piesārņojošo raksturu brīdī, kad tie pieņem lēmumus par pirkumu.

- 73 To paturot prātā, lai atbildētu uz pirmo un otro jautājumu, Regula Nr. 715/2007 ir jāaplūko kontekstā, kurā tā iekļaujas. Šajā ziņā šīs regulas 5. pants ir jāizvērtē ne tikai no minētās regulas dažādo tiesību normu skatpunkta, bet arī no mehānisko transportlīdzekļu apstiprināšanas Savienībā regulatīvā ietvara, kurā iekļaujas šī pati regula, skatpunkta (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2020. gada 17. decembris, *CLCV* u.c. (Dīzeļdzinēja pārveidošanas ierīce), C-693/18, EU:C:2020:1040, 75. punkts).
- 74 Pamatdirektīvas 3. panta 5. punktā tāda mehāniskā transportlīdzekļa kā pamatlīdētā aplūkotais “EK tipa apstiprināšana” bija definēta kā “procedūra, ar ko dalībvalsts apliecina, ka transportlīdzekļa, sistēmas, sastāvdaļas vai atsevišķas tehniskas vienības tips atbilst attiecīgiem [šajā pamatdirektīvā] paredzētiem administratīviem noteikumiem un tehniskām prasībām” un minētās pamatdirektīvas “IV vai XI pielikumā uzskaitītiem normatīviem aktiem”. Minētā IV pielikuma “To normatīvo aktu noteikumu saraksts, kuros izklāstītas prasības attiecībā uz transportlīdzekļu EK tipa apstiprinājumu” I daļā “Normatīvie akti attiecībā uz tādu transportlīdzekļu EK tipa apstiprinājumu, kuri ražoti neierobežotās sērijās” attiecībā uz “[e]misijām (Euro 5 un Euro 6) vieglajiem transportlīdzekļiem/informācijas pieejamīb[u]” bija norādīts uz Regulu Nr. 715/2007.
- 75 Tāpat jāatgādina, ka pamatdirektīvas 4. panta 3. punkta pirmajā daļā bija teikts, ka dalībvalstis reģistrē vai ļauj pārdot vai nodot ekspluatācijā vienīgi tos transportlīdzekļus, kas atbilst šīs pamatdirektīvas prasībām.
- 76 Visbeidzot, Regulas Nr. 715/2007 4. panta 1. punktā ir paredzēts – ražotāji pierāda, ka visiem jaunajiem transportlīdzekļiem, kas pārdoti, reģistrēti vai nodoti ekspluatācijā Savienībā, ir apstiprināts tips saskaņā ar šo regulu un tās īstenošanas pasākumiem.
- 77 No šī sprieduma 74.–76. punktā minētajām tiesību normām izriet, pirmkārt, ka transportlīdzekļiem, kas ietilpst pamatdirektīvas piemērošanas jomā, ir jābūt tipa apstiprinājumam un, otrkārt, ka šis apstiprinājums var tikt piešķirts tikai tad, ja aplūkotais transportlīdzekļa tips atbilst Regulas Nr. 715/2007 normām, tostarp tām, kuras attiecas uz emisijām un kurās ietilpst šīs regulas 5. pants (spriedums, 2022. gada 14. jūlijs, *Porsche Inter Auto un Volkswagen*, C-145/20, EU:C:2022:572, 52. punkts).
- 78 Papildus šīm ražotājiem noteiktajām prasībām attiecībā uz EK tipa apstiprinājumu, tiem ir jāizsniedz transportlīdzekļa individuālajam pircējam arī atbilstības sertifikāts. Pamatdirektīvas 18. panta 1. punktā bija noteikts, ka ražotāji kā transportlīdzekļa EK tipa apstiprinājuma turētāji izsniedz atbilstības sertifikātu katram pabeigtam, nepabeigtam vai vairākos posmos pabeigtam transportlīdzeklim, kas izgatavots atbilstīgi apstiprinātam transportlīdzekļa tipam.
- 79 Atbilstoši šīs pamatdirektīvas 26. panta 1. punktam šis sertifikāts ir obligāts nosacījums transportlīdzekļa reģistrācijai un pārdošanai vai nodošanai ekspluatācijā. Šis pienākums ir izskaidrojams ar apstākli, ka minētais sertifikāts saskaņā ar tā definīciju, kura bija sniegta pamatdirektīvas 3. panta 36. punktā, ir sertifikāts, ko “izsniedz izgatavotājs, un ar ko apliecina, ka attiecīgas sērijas transportlīdzeklis, kas pieder pie tipa, kurš apstiprināts saskaņā ar šo [pašu pamatdirektīvu], ražošanas laikā atbilda visiem normatīvajiem aktiem”.

- 80 Piedevām papildus pamatdirektīvas 46. pantā izvirzītajam tāda iekšējā tirgus izveides un darbības mērķim, kuru raksturo godīga konkurence ražotāju starpā, šajā pantā minētajām sankcijām tāpat ir jāgarantē, lai transportlīdzekļa pircējam būtu atbilstības sertifikāts, kas atbilstoši šīs direktīvas IX pielikumam ļautu tam reģistrēt transportlīdzekli jebkurā dalībvalstī bez nepieciešamības sniegt papildu tehnisko dokumentāciju (spriedums, 2018. gada 4. oktobris, Komisija/Vācija, C-668/16, EU:C:2018:802, 87. punkts).
- 81 Iegādājoties transportlīdzekli, kas pieder pie kāda apstiprināta transportlīdzekļa tipa sērijas un kam līdz ar to ir izsniegts atbilstības sertifikāts, individuāls pircējs tādējādi var pamatoti sagaidīt, ka attiecībā uz šo transportlīdzekli ir ievērota Regula Nr. 715/2007 un tostarp tās 5. pants (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2022. gada 14. jūlijs, *Porsche Inter Auto* un *Volkswagen*, C-145/20, EU:C:2022:572, 54. punkts).
- 82 Tādējādi no šī sprieduma 78.–80. punktā minētajām pamatdirektīvas normām izriet, ka ar to ir izveidota tieša saikne starp mehāniskā transportlīdzekļa ražotāju un individuālo pircēju, lai pēdējam minētajam garantētu, ka šis transportlīdzeklis atbilst atbilstošajiem Savienības tiesību aktiem. Konkrēti, tā kā transportlīdzekļa ražotājam ir jāievēro no Regulas Nr. 715/2007 5. panta izrietošās prasības, izsniedzot šī transportlīdzekļa atbilstības sertifikātu individuālajam pircējam minētā transportlīdzekļa reģistrēšanai un pārdošanai vai nodošanai ekspluatācijā, šis sertifikāts ļauj šo pircēju aizsargāt pret to, ka šis ražotājs nav ievērojis savu pienākumu laist tirgū šai tiesību normai atbilstošus transportlīdzekļus.
- 83 Nav izslēgts, ka transportlīdzekļa tipu, uz kuru attiecas EK tipa apstiprinājums, kas ļauj šo transportlīdzekli izmantot ceļu satiksmē, apstiprinātāja iestāde var apstiprināt arī tad, ja tai nav tikusi atklāta šī sprieduma 24. punktā minētās programmatūras esamība. Šajā ziņā pamatdirektīvā ir paredzēta situācija, kad transportlīdzekļa konstrukcijas elementa prettiesiskums, piemēram, no Regulas Nr. 715/2007 5. pantā noteikto prasību skatpunkta, tiek atklāts tikai pēc šīs apstiprināšanas. Tādējādi šīs pamatdirektīvas 8. panta 6. punktā ir paredzēts, ka šī iestāde var anulēt transportlīdzekļa apstiprinājumu. Turklāt no minētās pamatdirektīvas 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 jāpiešķir jauns EK tipa apstiprinājums (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2022. gada 14. jūlijs, *Porsche Inter Auto* un *Volkswagen*, C-145/20, EU:C:2022:572, 56. punkts). Visbeidzot, šīs pašas pamatdirektīvas 30. panta 1. punktā bija paredzēts – ja dalībvalsts, kas piešķirusi EK tipa apstiprinājumu, konstatē neatbilstību apstiprinātajam tipam, tā veic pasākumus, tostarp vajadzības gadījumā anulē tipa apstiprinājumu, lai nodrošinātu izgatavoto transportlīdzekļu atbilstību apstiprinātajam tipam.
- 84 Tādējādi pārveidošanas ierīces, ar kuru aprīkots mehāniskais transportlīdzeklis, prettiesiskums, kas atklāts pēc šī transportlīdzekļa EK tipa apstiprināšanas, var likt apšaubīt šīs apstiprināšanas spēkā esamību un līdz ar to – atbilstības sertifikāta spēkā esamību, ņemot vērā, ka šī sertifikāta uzdevums ir apliecināt, ka minētais attiecīgās sērijas transportlīdzeklis, kurš pieder pie apstiprināta tipa, ražošanas laikā ir atbildis visiem normatīvajiem aktiem. Ņemot vērā pamatdirektīvas 26. panta 1. punktā izklāstīto noteikumu, šis prettiesiskums tādējādi var radīt nenoteiktību attiecībā uz iespēju reģistrēt, pārdot vai nodot ekspluatācijā šo transportlīdzekli un galu galā nodarīt kaitējumu ar prettiesisku pārveidošanas ierīci aprīkota transportlīdzekļa pircējam.

85 Ievērojot iepriekš minētos apsvērumus, uz pirmo un otro jautājumu ir jāatbild, ka pamatdirektīvas 18. panta 1. punkts, 26. panta 1. punkts un 46. pants kopsakarā ar Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punktu ir jāinterpretē tādējādi, ka ar tiem, papildus vispārējām interesēm, tiek aizsargātas mehāniskā transportlīdzekļa individuālā pircēja konkrētās intereses attiecībā pret tā ražotāju, ja šis transportlīdzeklis ir aprīkots ar aizliegtu pārveidošanas ierīci pēdējās minētās tiesību normas izpratnē.

Par trešo un ceturto jautājumu

86 Ņemot vērā uz pirmo un otro jautājumu sniegto atbildi, uz trešo un ceturto jautājumu nav jāatbild.

Par piekto un sesto jautājumu

87 Ar piekto un sesto jautājumu, kuri ir jāizvērtē kopā, iesniedzējtiesa būtībā vaicā, vai Savienības tiesības ir jāinterpretē tādējādi, ka saistībā ar tādu zaudējumu atlīdzināšanu, kuri radīti tāda transportlīdzekļa pircējam, kas aprīkots ar aizliegtu pārveidošanas ierīci Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta izpratnē, tās nepieļauj, ka ieguvums no šī transportlīdzekļa faktiskās lietošanas tiek ieskaitīts minētā transportlīdzekļa iegādes cenas atmaksā, un, ja tas tā nav – ka šis ieguvums tiek aprēķināts, pamatojoties uz šī paša transportlīdzekļa pilnu iegādes cenu.

88 Šajā ziņā jākonstatē, kā izriet no atbildes uz pirmo un otro jautājumu, ka ar pamatdirektīvas 18. panta 1. punktu, 26. panta 1. punktu un 46. pantu kopsakarā ar Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punktu tiek aizsargātas mehāniskā transportlīdzekļa individuālā pircēja konkrētās intereses attiecībā pret tā ražotāju, ja šis transportlīdzeklis ir aprīkots ar aizliegtu pārveidošanas ierīci pēdējās minētās tiesību normas izpratnē.

89 Tādējādi no šīm tiesību normām izriet, ka mehāniska transportlīdzekļa individuālajam pircējam attiecībā pret šī transportlīdzekļa ražotāju ir tiesības uz to, lai minētais transportlīdzeklis nebūtu aprīkots ar aizliegtu pārveidošanas ierīci šīs regulas 5. panta 2. punkta izpratnē.

90 Turklāt, kā būtībā ir norādīts šī sprieduma 80. punktā, dalībvalstīm saskaņā ar pamatdirektīvas 46. pantu ir jānosaka sankcijas, kas piemērojamas, ja netiek ievērotas tās normas. Šīm sankcijām jābūt iedarbīgām, samērīgām un preventīvām. Piedevām atbilstoši Regulas Nr. 715/2007 13. panta 1. punktam dalībvalstis paredz noteikumus par sankcijām, ko piemēro par šīs regulas noteikumu pārkāpumiem. Šīm sankcijām jābūt iedarbīgām, samērīgām un preventīvām.

91 Šādos apstākļos ir jākonstatē, ka no pamatdirektīvas 18. panta 1. punkta, 26. panta 1. punkta un 46. panta kopsakarā ar Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punktu, izriet – dalībvalstīm ir jāparedz, ka tāda mehāniskā transportlīdzekļa pircējam, kas aprīkots ar aizliegtu pārveidošanas ierīci šīs regulas 5. panta 2. punkta izpratnē, ir tiesības uz atlīdzinājumu no šī transportlīdzekļa ražotāja.

92 Tā kā Savienības tiesībās nav tiesību normu, kurās būtu regulēta atlīdzinājuma saņemšanas kārtība pircējiem, uz kuriem attiecas šāda transportlīdzekļa iegāde, šī kārtība ir jānosaka katrai dalībvalstij.

93 Taču efektivitātes principam neatbilstu tāds valsts tiesiskais regulējums, kas praktiski padara neiespējamu vai pārmērīgi apgrūtina mehāniskā transportlīdzekļa pircējam pienācīga atlīdzinājuma saņemšanu par zaudējumiem, kas tam radušies tāpēc, ka šī transportlīdzekļa ražotājs ir pārkāpis Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punktā pausto aizliegumu.

- 94 Ņemot to vērā, ir lietderīgi atgādināt, ka valstu tiesas ir pilnvarotas sekot tam, lai Savienības tiesību sistēmā garantēto tiesību aizsardzība neizraisītu tiesību subjektu nepamatotu iedzīvošanos (spriedums, 2021. gada 25. marts, *Balgarska Narodna Banka*, C-501/18, EU:C:2021:249, 125. punkts).
- 95 Šajā gadījumā iesniedzējtiesai ir jāpārbauda, vai ieguvuma no aplūkotā transportlīdzekļa faktiskās lietošanas ieskaits nodrošina attiecīgajam pircējam pienācīgu atlīdzinājumu, ja ir pierādīts, ka šim pircējam ir nodarīts kaitējums, kurš ir saistīts ar Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta izpratnē aizliegtas pārveidošanas ierīces uzstādīšanu šajā transportlīdzeklī.
- 96 Tādējādi uz piekto un sesto jautājumu ir jāatbild, ka Savienības tiesības ir jāinterpretē tādējādi, ka, tā kā šajā jomā nav Savienības tiesību normu, attiecīgās dalībvalsts tiesībās ir jāparedz noteikumi par tādu zaudējumu atlīdzināšanu, kas faktiski ir radīti ar aizliegtu pārveidošanas ierīci Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta izpratnē aprīkota transportlīdzekļa pircējam, ar nosacījumu, ka šis atlīdzinājums ir atbilstīgs nodarītajam kaitējumam.

Par tiesāšanās izdevumiem

- 97 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) 18. panta 1. punkts, 26. panta 1. punkts un 46. pants Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 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”), kurā grozījumi izdarīti ar Komisijas 2009. gada 7. maija Regulu (EK) Nr. 385/2009, kopsakarā ar 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 5. panta 2. punktu**

ir jāinterpretē tādējādi, ka

ar tiem, papildus vispārējām interesēm, tiek aizsargātas mehāniskā transportlīdzekļa individuālā pircēja konkrētās intereses attiecībā pret tā ražotāju, ja šis transportlīdzeklis ir aprīkots ar aizliegtu pārveidošanas ierīci pēdējās minētās tiesību normas izpratnē.

- 2) Savienības tiesības ir jāinterpretē tādējādi, ka, tā kā šajā jomā nav Savienības tiesību normu, attiecīgās dalībvalsts tiesībās ir jāparedz noteikumi par tādu zaudējumu atlīdzināšanu, kas faktiski ir radīti ar aizliegtu pārveidošanas ierīci Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta izpratnē aprīkota transportlīdzekļa pircējam, ar nosacījumu, ka šis atlīdzinājums ir atbilstīgs nodarītajam kaitējumam.**

[Paraksti]