Judikatūras krājums

ĢENERĀLADVOKĀTA ATANASIJA RANTA [*ATHANASIOS RANTOS*]
SECINĀJUMI,
sniegti 2022. gada 2. jūnijā [1]

Lieta C-100/21

QB
pret
Mercedes-Benz Group AG*, iepriekš *Daimler AG

(*Landgericht Ravensburg* (Rāvensburgas apgabaltiesa, Vācija) lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu)

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Tiesību aktu tuvināšana – Direktīva 2007/46/EK – Mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprinājums – 18. panta 1. punkts, 26. panta 1. punkts un 46. pants – Regula (EK) Nr. 715/2007 – 5. panta 2. punkts– Dīzeļdzinējs – Piesārņotāju emisijas – Slāpekļa oksīda emisiju samazināšana, ko ierobežo "termālais logs" – Pārveidošanas ierīce – Transportlīdzekļa, kas aprīkots ar neatļautu pārveidošanas ierīci, individuāla pircēja interešu aizsardzība – No deliktatbildības izrietošas tiesības uz zaudējumu atlīdzību no transportlīdzekļa ražotāja – Zaudējumu aprēķināšanas metode – Efektivitātes princips – LESD 267. pants – Tiesneša, kas izskata lietu vienpersoniski, iespēja uzdot Tiesai prejudiciālu jautājumu

I. Ievads

1. Šis lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir iesniegts saistībā ar Tiesā izskatītajām lietām, kas skar Savienības tiesību normu par gāzveida piesārņotāju, it īpaši slāpekļa oksīda (NOx), emisiju no transportlīdzekļiem, kuri aprīkoti ar dīzeļmotoru, neievērošanu. It īpaši šajā ziņā Tiesa 2020. gada 17. decembra spriedumā *CLCV* u.c. (Pārveidošanas ierīce dīzeļdzinējā) (C-693/18, turpmāk tekstā – "spriedums *CLCV*", EU:C:2020:1040) jau ir lēmusi par "pārveidošanas ierīces" definīciju Regulas (EK) Nr. 715/2007 [2] 3. panta 10. punkta izpratnē un par šādas ierīces atļaušanas nosacījumiem saskaņā ar minētās regulas 5. panta 2. punkta a) apakšpunktu. Turklāt lietas C-128/20 *GSMB Invest*, C-134/20 *Volkswagen*, kā arī C-145/20 *Porsche Inter Auto* un *Volkswagen*, kurās es 2021. gada 23. septembrī sniedzu kopīgus secinājumus [3], attiecas uz "termālā loga", ko rada attiecīgo transportlīdzekļu vadības blokā integrētā programmatūra, atbilstību Savienības tiesībām.

[1] Oriģinālvaloda – franču.

[2] Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (2007. gada 20. jūnijs) par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem ("Euro 5" un "Euro 6") un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai (OV 2007, L 171, 1. lpp.), kurā grozījumi izdarīti ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 692/2008 (2008. gada 18. jūlijs) (OV 2008, L 199, 1. lpp.; turpmāk tekstā – "Regula Nr. 715/2007").

[3] Secinājumi lietās *GSMB Invest*, *Volkswagen*, kā arī *Porsche Inter Auto* un *Volkswagen* (C-128/20, C-134/20 un C-145/20, EU:C:2021:758). Šo secinājumu sagatavošanas brīdī Tiesa vēl nav pieņēmusi nolēmumu šajās lietās.

2. Šajā lietā *Landgericht Ravensburg* (Rāvensburgas apgabaltiesa, Vācija) jautā Tiesai, vai Direktīva 2007/46/EK[4], skatot to kopsakarā ar Regulu Nr. 715/2007, piešķir transportlīdzekļa, kas neatbilst šajā regulā noteiktajām NOx emisiju robežvērtībām, individuālam pircējam tiesības uz zaudējumu atlīdzinājumu no transportlīdzekļa ražotāja, pamatojoties uz prasījumu, kas izriet no delikta, un, ja tā ir, tad kāda zaudējumu aprēķināšanas metode dalībvalstīm ir jānosaka, lai nodrošinātu atbilstību Savienības tiesībām.

3. Šī tiesa arī vēlas zināt, vai LESD 267. pantam pretrunā ir tāds valsts tiesiskais regulējums, saskaņā ar kuru tiesnesis, kas izskata lietu vienpersoniski un kā kompetencē ir izlemt strīdu, prejudiciālu jautājumu Tiesai var uzdot tikai tad, ja pirms tam viņš šo lietu ir nosūtījis civillietu palātai, kas nolēmusi to nepārņemt.

II. Atbilstošās tiesību normas

A. Savienības tiesības

1. Regula (EK) Nr. 715/2007

4. Atbilstoši Regulas Nr. 715/2007 1., 5. un 6. apsvērumam:

"(1) Iekšējais tirgus ir teritorija bez iekšējām robežām, kurā ir nodrošināta preču, personu, pakalpojumu un kapitāla brīva aprite. [..] Tādēļ būtu jāsaskaņo mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprinājuma tehniskās prasības attiecībā uz emisijām, lai prasības dažādās dalībvalstīs neatšķirtos un lai nodrošinātu augstu vides aizsardzības līmeni.

[..]

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

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

5. Šīs regulas 1. panta "Priekšmets" 1. punktā ir noteikts:

"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."

6. Minētās regulas 3. pantā "Definīcijas" ir paredzēts:

"Regulā un tās īstenošanas pasākumos piemēro šādas definīcijas:

[..]

[4] Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (2007. gada 5. septembris), ar ko izveido sistēmu mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanai (pamatdirektīva) (OV 2007, L 263, 1. lpp.), kurā grozījumi izdarīti ar Komisijas Regulu (ES) 2017/1151 (2017. gada 1. jūnijs) (OV 2017, L 175, 1. lpp.; turpmāk tekstā – "Direktīva 2007/46").

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

[..]."

7. Šīs pašas regulas 5. panta "Prasības un testi" 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 efektivitāti, aizliedz. Aizliegumu nepiemēro, ja:

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

[..]."

2. Direktīva 2007/46

8. Direktīvas 2007/46[5] 1. pantā "Temats" ir noteikts:

"Ar šo direktīvu ir izveidota saskaņota administratīvu noteikumu un vispārēju tehnisku prasību sistēma, kā apstiprināt visus jaunos transportlīdzekļus, kas ir tās darbības jomā, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētas sistēmas, sastāvdaļas un atsevišķas tehniskas vienības, lai [Savienībā] 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."

9. Šīs direktīvas 18. panta "Atbilstības sertifikāts" 1. punktā ir paredzēts:

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

[..]"

[5] Direktīva 2007/46 tika 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.), kura saskaņā ar šīs regulas 88. pantu stājas spēkā 2020. gada 1. septembrī. Tomēr, ņemot vērā konkrētās lietas faktu norises laiku, Direktīva 2007/46 joprojām ir piemērojama strīdam pamatlietā.

10. Minētās direktīvas 26. panta "Transportlīdzekļu reģistrācija, pārdošana un nodošana ekspluatācijā" 1. punktā ir noteikts:

"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.

[..]"

11. Šīs pašas direktīvas 46. pants "Sankcijas" ir formulēts šādi:

"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 pielikum[a] I daļā uzskaitīto normatīvo aktu pārkāpumiem, un veic visus vajadzīgos pasākumus to īstenošanai. Sankcijas ir iedarbīgas, samērīgas un preventīvas. Dalībvalstis dara Komisijai zināmus minētos noteikumus, vēlākais, 2009. gada 29. aprīlī un cik iespējams drīz dara zināmus to turpmākos grozījumus."

B. Vācijas tiesību akti

12. *Bürgerliches Gesetzbuch* (Civilkodekss; turpmāk tekstā – "*BGB*") 823. pantā "Pienākums atlīdzināt zaudējumus" ir noteikts:

"1. Ikvienam, kurš ar nodomu vai neuzmanības dēļ 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 pārkāpums ir iespējams arī tad, kad neviens par to nav vainojams, šāds kaitējums ir atlīdzināms vienīgi tad, ja kāds par to ir vainojams."

13. *BGB* 826. pantā "Kaitējuma nodarīšana ar nolūku pretēji vispārpieņemtiem morāles principiem" ir paredzēts:

"Ikvienam, kurš, rīkojoties pretēji vispārpieņemtiem morāles principiem, citai personai ar nolūku nodara kaitējumu, ir pienākums tai šo kaitējumu atlīdzināt."

14. 2011. gada 3. februāra *Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge* (*EG-Fahrzeuggehmigungsverordnung*) (Noteikumi par transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī šiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību EK tipa apstiprinājumu (EK transportlīdzekļu tipa apstiprināšanas noteikumi))[6] 6. panta "Atbilstības sertifikāts un marķējums" 1. punkts ir formulēts šādi:

"Attiecībā uz katru transportlīdzekli, kas atbilst apstiprinātajam tipam, transportlīdzekļa EK tipa apstiprinājuma īpašniekam ir jāizsniedz atbilstības sertifikāts Direktīvas [2007/46] 18. panta, skatot to kopsakarā ar IX pielikumu, izpratnē. Saskaņā ar Direktīvas [2007/46] 18. panta 3. punktu atbilstības sertifikātu izstrādā tā, lai nepieļautu viltošanu."

[6] *BGBl.* 2011 I, 126. lpp.

15. Šo noteikumu 27. panta "Reģistrācija un pārdošana" 1. punktā ir noteikts:

"Transportlīdzekļus, atsevišķas tehniskas vienības vai jaunas detaļas, kam nepieciešams atbilstības sertifikāts saskaņā ar Direktīvas [2007/46] IX pielikumu, Direktīvas 2002/24/EK[7] IV pielikumu vai Direktīvas 2003/37/EK[8] III pielikumu, var piedāvāt pārdošanai, pārdot vai laist tirgū Vācijā ceļu satiksmes vajadzībām tikai tad, ja tiem pievienots derīgs atbilstības sertifikāts. Tas neattiecas uz transportlīdzekļiem Direktīvas [2003/37] 8. panta izpratnē."

16. *Zivilprozessordnung* (Civilprocesa kodekss; turpmāk tekstā – "*ZPO*") 348. pants "Sākotnējais tiesnesis, kas izskata lietu vienpersoniski" ir formulēts šādi:

"(1) Civillietu palāta nolēmumu pieņem viena tās locekļa – kā tiesneša, kas izskata lietu vienpersoniski, – sastāvā. Tas neattiecas uz gadījumiem, kad

[..].

(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 uzklausīšanas, izdodot rīkojumu. Lietas nodošana atpakaļ tiesnesim, kas izskata lietu vienpersoniski, ir izslēgta.

[..]"

III. Pamatlieta, prejudiciālie jautājumi un tiesvedība Tiesā

17. 2014. gada 20. martā QB no *Auto* Y *GmbH* iegādājās lietotu C klases *Mercedes-Benz 220 CDI* transportlīdzekli par cenu 29 999 EUR ar nobraukumu 28 591 km (turpmāk tekstā – "konkrētais transportlīdzeklis"). Šis transportlīdzeklis, ko tirgū laidis automobiļu ražotājs *Daimler AG* un kam pirmreizējā reģistrācija veikta 2013. gada 15. martā, ir aprīkots ar "Euro 5" standarta OM 651 dīzeļdzinēju.

18. Minētajam transportlīdzeklim ir dzinēja vadības programmatūra, kurā paredzēts termālais logs (turpmāk tekstā – "konkrētā programmatūra"), kā rezultātā aukstākā āra temperatūrā samazinās izplūdes gāzu recirkulācija (turpmāk tekstā – "konkrētais termālais logs"), un tas izraisa NOx emisiju pieaugumu. Starp lietas dalībniekiem pamatlietā nav vienprātības par to, konkrēti kāda ir āra temperatūra, ar kuru sākot samazinās izplūdes gāzu recirkulācija, un kāds ir šīs samazināšanās apmērs.

[7] Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (2002. gada 18. marts), kas attiecas uz divriteņu vai trīsriteņu mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprinājumu un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 92/61/EEK (OV 2002, L 124, 1. lpp.).

[8] Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (2003. gada 26. maijs), kas attiecas uz tipa apstiprinājumu lauksaimniecības vai mežsaimniecības traktoriem, to piekabēm un maināmām velkamām mašīnām kopā ar to sistēmām, detaļām un atsevišķām tehniskām vienībām un ar ko atceļ Direktīvu 74/150/EEK (OV 2003, L 171, 1. lpp.).

19. QB cēla prasību pret *Mercedes-Benz Group AG* iesniedzējtiesā *Landgericht Ravensburg* (Rāvensburgas apgabaltiesa), apgalvojot, ka konkrētā programmatūra papildus termālajam logam ietver arī citas saskaņā ar Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punktu neatļautas pārveidošanas ierīces, kuras samazinot emisiju kontroles sistēmu efektivitāti reālos braukšanas apstākļos. Viņš norādīja, ka šajā ziņā *Mercedes-Benz Group* viņu ir ar nolūku un pretēji vispārpieņemtiem morāles principiem maldinājusi un ka šai sabiedrībai ir jāatlīdzina nodarītie zaudējumi. QB papildus uzsvēra, ka, ņemot vērā *Mercedes-Benz Group* ar nolūku īstenoto rīcību, atlīdzība par konkrētā transportlīdzekļa lietošanu nav jāmaksā. Tomēr profilaktiski viņš būtu gatavs maksāt atlīdzību par lietošanu par nobraukumu pēc iesniedzējtiesas ieskatiem. QB uzskatīja, ka kļūdainās izplūdes gāzu vadības dēļ šai atlīdzībai par pamatu būtu jāņem daļa, kas labākajā gadījumā veido 75 % no pirkuma cenas.

20. *Mercedes-Benz Group* uzskata, ka no sprieduma *CLCV* izriet –pārveidošanas ierīce Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta izpratnē ir tikai sistēma, ar kuru tiek atpazīti laboratorijā veiktam tipa apstiprinājuma testam attiecībā uz piesārņojošo vielu emisijām raksturīgie apstākļi un manipulatīvi samazinātas NOx emisijas vienīgi EK tipa apstiprinājuma procedūras mērķiem. Taču konkrētajā transportlīdzeklī šādas sistēmas neesot.

21. *Mercedes-Benz Group* neapstrīdēja, ka izplūdes gāzu recirkulācijas līmenis ir samazināts, jau sākot no āra temperatūras, kas pārsniedz 0 °C. Proti, ja recirkulācija notiktu zemā āra temperatūrā, izplūdes gāzu sastāvdaļas kondensētos, un tas radītu dažādus nevēlamus nosēdumus dzinējā, un atkārtota tā darbināšana šādā stāvoklī dzinējam varētu radīt neatgriezeniskus bojājumus. Tādējādi dzinēja aizsardzībai esot vajadzīgs samazināt izplūdes gāzu recirkulāciju atkarībā no āra temperatūras. Tas esot rūpniecisks process, kuru vienmēr esot izmantojuši visi automobiļu ražotāji un kurā tiekot ņemtas vērā iekšdedzes dzinēju fizikālās un tehniskās īpašības. *Mercedes-Benz Group* papildus norādīja – pat pieņemot, ka šī procedūra ir pārveidošanas ierīce Regulas Nr. 715/2007 izpratnē, šīs sabiedrības rīcība nav pretrunā vispārpieņemtiem morāles principiem, un apgalvoja, ka ir balstījusies uz precīzu vai vismaz attaisnojamu Savienības tiesību aktos par emisijām paredzēto noteikumu izpratni.

22. Pakārtoti *Mercedes-Benz Group* apgalvoja, ka QB nav nodarīti zaudējumi, jo konkrētajam transportlīdzeklim ir spēkā esošs EK tipa apstiprinājums, to var lietot bez ierobežojumiem un attiecībā uz to nepastāv arī vērtības samazinājums. Turklāt kā bezmaksas servisa pasākumu tā konkrētajam transportlīdzeklim esot izstrādājusi un QB darījusi pieejamus konkrētās programmatūras atjauninājumus.

23. Iesniedzējtiesa uzsver, ka saskaņā ar tās sākotnējo vērtējumu konkrētais termālais logs ir neatļauta pārveidošanas ierīce Regulas Nr. 715/2007 3. panta 10. punkta, skatot to kopsakarā ar šīs regulas 5. panta 2. punktu, izpratnē, ņemot vērā spriedumu *CLCV*. Tomēr *Mercedes-Benz Group* neesot rīkojusies pretēji vispārpieņemtiem morāles principiem, kas nozīmētu īpaši nosodāmu rīcību, kuras nodoms, mērķis, līdzekļi un sekas šajā ziņā būtu jāvērtē visaptveroši. Šajā ziņā nevarot izslēgt, ka brīdī, kad konkrētais transportlīdzeklis tika laists tirgū, *Mercedes-Benz Group* nav apzināti centusies kaitēt potenciālajiem pircējiem ar savu Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta interpretāciju. Tātad QB neesot no delikta izrietošas tiesības uz zaudējumu atlīdzību saskaņā ar *BGB* 826. pantu.

24. Savukārt šādas tiesības uz atlīdzinājumu QB varētu tikt atzītas saskaņā ar *BGB* 823. panta 2. punktu, kas attiecas uz vienkāršu neuzmanību. Tomēr šī norma paredzot, ka tiek pārkāpts likums, kura mērķis ir aizsargāt citus, un tas saskaņā ar *Bundesgerichtshof* (Federālā augstākā tiesa, Vācija) judikatūru nozīmē, ka tā mērķis ir vismaz aizsargāt indivīdu vai personu grupu pret

konkrētu tiesisko interešu aizskārumu. Pietiktu ar to, ka šis likums būtu paredzēts arī indivīda interešu aizsardzībai, kas ir daļa no minētā likuma mērķiem, pat ja likums galvenokārt attiecas uz vispārējām interesēm. Turklāt minētā tiesību norma esot saistīta ar prasību, ka apdraudējums, pret kuru šim pašam likumam jāaizsargā cita persona, ir īstenojies kā konkrēts kaitējums un ka personai, kurai kaitējums konkrēti nodarīts, jābūt tai, uz kuru attiecas pārkāptā likuma piemērojamība personām. Tāpēc rodoties jautājums, vai Direktīvas 2007/46 18. panta 1. punkts, 26. panta 1. punkts un 46. pants, lasot tos kopsakarā ar Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punktu, ir paredzēts ne tikai vispārējo interešu aizsardzībai, bet arī lai aizsargātu Savienības tiesībām neatbilstoša transportlīdzekļa individuāla pircēja intereses, it īpaši tad, ja šis transportlīdzeklis aprīkots ar pārveidošanas ierīci, kas nav atļauta saskaņā ar šo regulu.

25. Vācijas judikatūrā un doktrīnā par šiem jautājumiem pastāvot dažādi viedokļi. Šajā ziņā *Bundesgerichtshof* (Federālā augstākā tiesa) uzskatot, ka, lai gan atbilstības sertifikātā, kāds paredzēts Direktīvā 2007/46, ietvertā informācija personiski attiecas arī uz transportlīdzekļa individuālu pircēju, tā neaizsargā šā pircēja tiesības uz brīvu ekonomisko izvēli. Citas valsts tiesas uzskata, ka Direktīvas 2007/46 18. panta 1. punktam, 26. panta 1. punktam un 46. pantam, kā arī Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punktam ir individuālas aizsardzības raksturs.

26. Iesniedzējtiesa uzskata – pat pieņemot, ka ar šīm tiesību normām tiek aizsargātas tikai vispārējas tiesiskās intereses, nevis individuālu pircēju intereses, saskaņā ar efektivitātes principu varētu būt prasīts, lai tiktu sodīta katra transportlīdzekļu ražotāju vainojama (aiz neuzmanības vai ar nolūku īstenota) rīcība, laižot tirgū ar aizliegtu pārveidošanas ierīci aprīkotus transportlīdzekļus, ļaujot pircējam pret ražotāju izvirzīt no delikta izrietošu prasījumu par zaudējumu atlīdzību.

27. Gadījumā, ja QB varētu izmantot šādas tiesības uz zaudējumu atlīdzību, pamatojoties uz *BGB* 823. panta 2. punktu, iesniedzējtiesai ir jautājums, vai piemērojamo Savienības tiesību normu praktiskas iedarbības nodrošināšanai ir nepieciešams, lai ieguvums no konkrētā transportlīdzekļa lietošanas netiktu atskaitīts no prasījuma tiesībām uz zaudējumu atlīdzību vai tiktu atskaitīts tikai ierobežotā apmērā. Arī šis jautājums valsts judikatūrā un doktrīnā esot interpretēts atšķirīgi. Šajā ziņā *Bundesgerichtshof* (Federālā augstākā tiesa) uzskatot, ka, ņemot vērā nepamatotas iedzīvošanās aizliegumu, kas noteikts valsts tiesību aktos zaudējumu atlīdzības jomā, personai, kurai nodarīts kaitējums, nedrīkst tikt radīta labāka situācija, nekā tā būtu bijusi bez notikuma, kas radījis kaitējumu, turklāt no tiesībām uz zaudējumu atlīdzību ir jāatskaita tikai ar šo notikumu saistītie ieguvumi, nesamērīgi neatslogojot kaitējuma nodarītāju.

28. Visbeidzot iesniedzējtiesa norāda, ka saskaņā ar *ZPO* 348. panta 3. punkta 1. un 2. apakšpunktu sākotnējais kompetentais tiesnesis lietu nodod civillietu palātai, lai tā pieņemtu lēmumu par lietas pārņemšanu, ja lieta no faktiskā viedokļa ir īpaši sarežģīta vai ja lietai ir principiāla nozīme[9]. Tiesnesim, kas lietu izskata vienpersoniski, šajā ziņā neesot nekādas rīcības brīvības. No *Bundesgerichtshof* (Federālā augstākā tiesa) judikatūras izrietot, ka tikai tad, ja palāta atsakās lietu pārņemt, šis tiesnesis varot iesniegt lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu, piemērojot 1949. gada 23. maija *Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland* (Vācijas Federatīvās Republikas Pamatlikums)[10] 101. panta 1. punkta otrajā teikumā paredzēto konstitucionālo principu par likumā noteiktu tiesu.

[9] Rakstveida apsvērumos QB uzsvēra, ka valsts judikatūra tiek interpretēta tādējādi, ka Tiesai uzdots prejudiciālais jautājums ir saistīts ar "principiālas nozīmes" jautājumu.

[10] *BGBl.* 1949, 1. lpp.

29. Iesniedzējtiesa norāda, ka saskaņā ar doktrīnu valsts procesuālās tiesības nedrīkst ierobežot iespēju iesniegt lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu saskaņā ar LESD 267. panta otro daļu, it īpaši tad, ja attiecīgā tiesa uzskata, ka augstākas instances tiesas juridiskais novērtējums varētu izraisīt Savienības tiesībām pretēja nolēmuma pieņemšanu. Tādējādi šķietot, ka no LESD 267. panta otrās daļas izriet – *ZPO* 348. panta 3. punkta 1. un 2. apakšpunkts nav piemērojams attiecībā uz sākotnējā tiesneša, kas izskata lietu vienpersoniski, lēmumiem par prejudiciālu nolēmumu. Šajā gadījumā, ja Savienības tiesību pārākums pār valsts procesuālajām tiesībām nav skaidri konstatēts, tiesneša, kas izskata lietu vienpersoniski, kompetenci varētu apstrīdēt pārsūdzības procedūrās.

30. Šādos apstākļos *Landgericht Ravensburg* (Rāvensburgas apgabaltiesa) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

"1) Vai Direktīvas [2007/46] 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 noliedzoša:

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 jāatskaita 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 noliedzoša:

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 vēlējies 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?"

31. Rakstveida apsvērumus ir iesnieguši QB, *Mercedes-Benz Group* un Eiropas Komisija. Šie lietas dalībnieki un Vācijas valdība sniedza arī mutvārdu apsvērumus 2022. gada 8. marta tiesas sēdē mutvārdu paskaidrojumu uzklausīšanai.

IV. Vērtējums

A. Ievada apsvērumi

32. Iesniedzējtiesa norāda, ka saskaņā ar tās sākotnējo vērtējumu konkrētais termālais logs ir aizliegta pārveidošanas ierīce Regulas Nr. 715/2007 3. panta 10. punkta, skatot to kopsakarā ar šīs regulas 5. panta 2. punkta a) apakšpunktu, izpratnē. Proti, ja piesārņojošo vielu emisijas kontroles sistēmas efektivitāte samazinās, jau sākot no āra temperatūras, kas pārsniedz 0 °C, šāda situācija arī atbilstot apstākļiem, kas ir paredzami normālā transportlīdzekļa darbībā un izmantošanā, šī 3. panta 10. punkta izpratnē. Šī tiesa papildus norāda – apstāklim, ka konkrētais termālais logs neļauj atpazīt tipa apstiprinājuma testa parametrus, lai pārbaudītu piesārņojošo vielu emisiju līmeni, nav īpašas nozīmes, jo šis elements netiek prasīts ne Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punktā, ne spriedumā *CLCV*. Turklāt šis logs neesot atļauts kā atkāpe saskaņā ar šīs regulas 5. panta 2. punkta a) apakšpunktu, jo šajā spriedumā ir noteikts, ka pārveidošanas ierīces izmantošanu var attaisnot vienīgi ar tūlītējiem bojājumu riskiem, kas rada konkrētu apdraudējumu transportlīdzekļa vadīšanas laikā[11]. Šajā gadījumā *Mercedes-Benz Group* apgalvojot, ka konkrētais termālais logs domāts tam, lai neveidotos nevēlami nosēdumi dzinējā, proti, lai nodrošinātos pret tā nolietošanos, un tas saskaņā ar minēto judikatūru, šķiet, neatbilst Tiesas noteiktajām stingrajām prasībām, lai pārveidošanas ierīce varētu būt likumīga.

33. Šajā ziņā norādīšu, ka spriedumā *CLCV* Tiesa ir atzinusi – Regulas Nr. 715/2007 3. panta 10. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka par "pārveidošanas ierīci" šīs tiesību normas izpratnē ir uzskatāma ierīce, kura atpazīst visus parametrus, kas saistīti ar šajā regulā paredzēto tipa apstiprinājuma procedūru norisi, lai šo procedūru laikā uzlabotu emisiju kontroles sistēmas darbību un tādējādi panāktu transportlīdzekļa tipa apstiprinājumu, arī tad, ja tādu uzlabojumu atsevišķos gadījumos iespējams novērot arī transportlīdzekļa normālas ekspluatācijas apstākļos[12]. Turklāt Tiesa ir precizējusi, ka minētās regulas 5. panta 2. punkta a) apakšpunkts ir jāinterpretē tādējādi, ka uz pārveidošanas ierīci, ar kuru tipa apstiprinājuma procedūrās sistemātiski tiek uzlabota transportlīdzekļu emisiju kontroles sistēmas darbība, lai ievērotu šajā pašā regulā

[11] Skat. spriedumu *CLCV*, 114. punkts.

[12] Spriedums *CLCV*, 102. punkts.

noteiktās emisiju robežvērtības un lai tādējādi iegūtu šo transportlīdzekļu tipa apstiprinājumu, nevar attiecināt šajā tiesību normā paredzēto izņēmumu no tādu ierīču aizlieguma, kas ir saistīts ar dzinēja aizsardzību pret bojājumiem vai nelaimes gadījumu un ar transportlīdzekļa drošu lietošanu, arī tad, ja šī ierīce palīdz novērst dzinēja nodilumu vai aizsērēšanu [13].

34. Lieta, kurā pasludināts spriedums *CLCV*, attiecās uz transportlīdzekļiem, kas aprīkoti ar programmatūru, kura var ietekmēt gāzveida piesārņotāju emisiju kontroles sistēmu atbilstoši braukšanas apstākļiem [14]. Proti, šī programmatūra ļāva atpazīt parametrus, kas atbilst laboratorijā veikta tipa apstiprinājuma testa attiecībā uz piesārņojošo vielu emisijām parametriem.

35. Atšķirībā no šīs lietas, kura attiecās uz "pārslēgšanas loģiku", lietas C-128/20 *GSMB Invest*, C-134/20 *Volkswagen*, kā arī C-145/20 *Porsche Inter Auto un Volkswagen* attiecas uz termālo logu, tāpat kā tas ir pamatlietā. Savos šīm trim lietām kopīgajos secinājumos [15] ierosināju Tiesai atzīt, ka Regulas Nr. 715/2007 3. panta 10. punkts, to skatot kopsakarā ar šīs regulas 5. panta 1. punktu, ir interpretējams tādējādi, ka par "pārveidošanas ierīci" jāuzskata ierīce, ar kuru mehāniskā transportlīdzekļa reālos braukšanas apstākļos izplūdes gāzu recirkulācija tiek pilnībā nodrošināta vienīgi tad, ja āra temperatūra ir no 15 °C līdz 33 °C un pārvietošanās augstums nepārsniedz 1000 metru virs jūras līmeņa, savukārt ārpus šā loga ik pa 10 °C un ik pa 250 metriem augstumā, kas pārsniedz 1000 metru virs jūras līmeņa, izplūdes gāzu recirkulācijas līmenis lineāri tiek samazināts līdz nullei, tādējādi palielinot NOx emisijas virs minētajā regulā noteiktajām robežvērtībām [16].

36. Šajā lietā iesniedzējtiesa norāda, ka pamatlietas pusēm nav vienprātības par to, kāda ir precīzā āra temperatūra, no kuras sākot samazinās izplūdes gāzu recirkulācijas līmenis, un kāds ir šī samazinājuma apmērs. Iesniedzējtiesai, kurai vienīgajai ir kompetence konstatēt un izvērtēt faktus pamatlietā, jāpārbauda apstākļi, kādos darbojas konkrētais termālais logs. Kā jau esmu minējis savos secinājumos [17], saskaņā ar oficiālajiem datiem vidējā gada temperatūra Vācijā 2017. gadā bija 9,6 °C, 2018. gadā – 10,4 °C un 2019. gadā – 10,2 °C. Ņemot vērā šos datus, kā arī vidējo gada temperatūru citās Savienības dalībvalstīs [18], šai tiesai jāpārbauda, vai, kā tā uzskata, konkrētā programmatūra samazina piesārņotāju emisiju kontroles sistēmas efektivitāti "apstākļos, kas ir paredzami normālā transportlīdzekļa darbībā un izmantošanā". Apstiprinošas atbildes gadījumā šī programmatūra būtu "pārveidošanas ierīce" Regulas Nr. 715/2007 3. panta 10. punkta izpratnē.

37. Ja tā tas ir, tad piekrītu iesniedzējtiesas nostājai, ka šo ierīci nevar attaisnot ar šīs regulas 5. panta 2. punkta a) apakšpunktu, ja tās vienīgais mērķis ir novērst dzinēja nodilumu vai aizsērēšanu [19]. Manuprāt, tikai tādā gadījumā, ja nosēdumi, kuri veidojas izplūdes gāzu recirkulācijas laikā, izraisa nepareizu darbību, kas var radīt pēkšņus un tūlītējus paša dzinēja bojājumu riskus, radot konkrētu apdraudējumu transportlīdzekļa vadīšanas laikā pat šī transportlīdzekļa regulāras un pienācīgas apkopes gadījumā, uz šo pārveidošanas ierīci varētu attiekties minētais 5. panta 2. punkta a) apakšpunkts [20]. Arī šeit iesniedzējtiesai jāpārbauda, vai šāda nepareiza darbība varētu tikt izraisīta.

[13] Spriedums *CLCV*, 115. punkts.

[14] Spriedums *CLCV*, 2. punkts.

[15] Skat. šo secinājumu 1. punktu.

[16] Šo secinājumu 104. punkts.

[17] Skat. 100. punktu secinājumos lietās *GSMB Invest*, *Volkswagen*, kā arī *Porsche Inter Auto* un *Volkswagen* (C-128/20, C-134/20 un C-145/20, EU:C:2021:758).

[18] Skat. arī šo secinājumu 100. punktu.

[19] Šajā nozīmē skat. spriedumu *CLCV*, 115. punkts.

[20] Šajā nozīmē skat. 125. un 126. punktu manos secinājumos lietās *GSMB Invest*, *Volkswagen*, kā arī *Porsche Inter Auto* un *Volkswagen* (C-128/20, C-134/20 un C-145/20, EU:C:2021:758).

38. Ja tiesa pēc pārbaudes pabeigšanas apstiprina savu vērtējumu, ka konkrētais termālais logs ir aizliegta pārveidošanas ierīce Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta a) apakšpunkta izpratnē, rodas jautājums par tiesībām uz zaudējumu atlīdzību, kas varētu būt ar šādu ierīci aprīkota transportlīdzekļa pircējam un par ko ir uzdoti pirmie seši prejudiciālie jautājumi.

B. Par pirmo un otro prejudiciālo jautājumu

39. Ar pirmo un otro jautājumu, kas ir pārbaudāmi kopā, iesniedzējtiesa būtībā jautā, vai Direktīvas 2007/46 18. panta 1. punkts, 26. panta 1. punkts un 46. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka ar tiem tiek aizsargātas mehāniskā transportlīdzekļa individuāla pircēja intereses, it īpaši interese neiegādāties transportlīdzekli, ja tas aprīkots ar aizliegtu pārveidošanas ierīci Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta izpratnē.

40. Šajā ziņā jānorāda, ka saskaņā ar Tiesas judikatūru no Regulas Nr. 715/2007 1., 5. un 6. apsvēruma izriet, ka tajā izvirzītais mērķis ir nodrošināt augstu vides aizsardzības līmeni un uzlabot gaisa kvalitāti Savienībā [21]. Šajā regulā tikai vienu reizi tiek lietoti termini "patērētājs" un "lietotājs", proti, tās 17. apsvērumā, saskaņā ar kuru "jānodrošina, ka *patērētājiem un lietotājiem* ir pieejama lietišķa un precīza informācija" [22] par degvielas patēriņu un transportlīdzekļa oglekļa dioksīdu emisijām. Turklāt minētās regulas 4. panta 3. punktā ir noteikts, ka "ražotāji transportlīdzekļa pirkšanas dienā izsniedz *pircējam* dokumentu, kurā uzrādīts oglekļa dioksīda emisijas un degvielas patēriņa apjoms" [23]. Šī arī ir vienīgā atsauce uz "pircēju" visā šajā regulā. Tādējādi Regulā Nr. 715/2007 ir paredzēti konkrēti pienākumi sniegt patērētājam un pircējam informāciju par attiecīgā transportlīdzekļa patēriņu, lai viņi varētu pieņemt apzinātu lēmumu par to, vai iegādāties vai neiegādāties šo transportlīdzekli. Tomēr šķiet, ka šie informēšanas pienākumi atbilst šīs regulas mērķim – nodrošināt augstu vides aizsardzības līmeni, samazinot piesārņojošo vielu emisijas. Ja neskaita šos pienākumus, minētajā regulā nav noteikta skaidra saikne starp transportlīdzekļu ražotāju un individuālu transportlīdzekļa pircēju, lai aizsargātu tā intereses.

41. Šajā nozīmē Regulas Nr. 715/2007 5. panta 1. un 2. punktā ir noteikts, ka ražotājs transportlīdzekļus aprīko tā, lai daļas, kas varētu radīt emisiju, būtu plānotas, konstruētas un samontētas tā, lai šis transportlīdzeklis normālos lietošanas apstākļos atbilstu šai regulai un tās īstenošanas pasākumiem, un ka – ar izņēmumu – tādu pārveidošanas ierīču lietošana, kuras samazina emisijas kontroles efektivitāti, ir aizliegta. Tādējādi šīs tiesību normas attiecas tikai uz ražotājiem. Tāpēc piekrītu Komisijas viedoklim, ka šī regula pati par sevi, un it īpaši tās 5. panta 1. un 2. punkts, nav tieši vērsta uz to, lai aizsargātu tāda individuāla pircēja intereses, kurš iegādājas transportlīdzekli, kas aprīkots ar aizliegtu pārveidošanas ierīci.

42. Tomēr, lai atbildētu uz pirmajiem diviem uzdotajiem jautājumiem, Regula Nr. 715/2007 jāskata tās kontekstā. Proti, Direktīva 2007/46, ar ko izveido mehānisko transportlīdzekļu apstiprināšanas *sistēmu*, ir pamatakts attiecībā uz šo regulu. Kā norādīts šīs direktīvas 3. apsvērumā, normatīvajiem aktiem, kuros noteiktas piemērojamās tehniskās prasības, galvenokārt būtu jānodrošina augsta līmeņa ceļu satiksmes drošība, veselības aizsardzība, vides aizsardzība, energoefektivitāte un aizsardzība pret aizliegtu lietojumu. Tomēr, manuprāt, pretēji tam, ko apgalvo *Mercedes-Benz Group* un Vācijas valdība, no minētās direktīvas normām izriet, ka tās mērķis ir arī aizsargāt tāda individuālā pircēja intereses, kurš iegādājas transportlīdzekli, kas aprīkots ar aizliegtu pārveidošanas ierīci.

[21] Skat. spriedumu *CLCV*, 86., 87. un 113. punkts.

[22] Mans izcēlums.

[23] Mans izcēlums.

43. Proti, Direktīvas 2007/46 3. panta 5. punktā "EK tipa apstiprināšana" ir definēta kā "procedūra, ar ko dalībvalsts apliecina, ka transportlīdzekļa, sistēmas, sastāvdaļas vai atsevišķas tehniskas vienības tips atbilst attiecīgiem šajā direktīvā paredzētiem administratīviem noteikumiem un tehniskām prasībām un [šīs direktīvas] IV vai XI pielikumā uzskaitītiem normatīviem aktiem". Šī IV pielikuma "Transportlīdzekļu EK tipa apstiprinājuma piešķiršanas prasības" I daļā "Normatīvie akti attiecībā uz tādu transportlīdzekļu EK tipa apstiprinājumu, kuri ražoti neierobežotās sērijās" ir minēta Regula Nr. 715/2007 saistībā ar "vieglo transportlīdzekļu emisij[ām] (Euro 5 un Euro 6)/piekļuv[i] informācijai".

44. Turklāt, kā noteikts Direktīvas 2007/46 5. panta 1. punktā, "izgatavotājs atbild apstiprinātājai iestādei par visiem apstiprināšanas aspektiem un ražojumu atbilstības nodrošināšanu neatkarīgi no tā, vai izgatavotājs ir tieši iesaistīts visos kāda transportlīdzekļa, sistēmas, sastāvdaļas vai atsevišķas tehniskas vienības izgatavošanas posmos". Tātad izgatavotājam [ražotājam], piesakoties transportlīdzekļu EK tipa apstiprinājumam, ir jāievēro Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkts.

45. Lai gan šo prasību ievērošana ir nepieciešama, lai saņemtu šo EK tipa apstiprinājumu, tomēr jāuzsver, ka šī ievērošana *atbilstības sertifikāta formā* tieši skar arī transportlīdzekļa individuālu pircēju. Šis sertifikāts Direktīvas 2007/46 3. panta 36. punktā ir definēts kā "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". Minētās direktīvas IX pielikumā "EK atbilstības sertifikāts" ir iekļauts 0. punkts "Mērķi", saskaņā ar kuru atbilstības sertifikāts ir dokuments, ko *transportlīdzekļa izgatavotājs izsniedz pircējam*, lai apliecinātu, ka iegādātais transportlīdzeklis atbilst Eiropas Savienības tiesību aktiem, kas bija spēkā transportlīdzekļa ražošanas laikā [24]. Līdz ar to Direktīvā 2007/46 – pretēji Regulai Nr. 715/2007 – ir noteikta tieša saikne starp transportlīdzekļa ražotāju un transportlīdzekļa individuālu pircēju, lai tam nodrošinātu, ka nopirktais transportlīdzeklis atbilst piemērojamiem Savienības tiesību aktiem.

46. Šajā kontekstā Direktīvas 2007/46 18. panta 1. punktā ir noteikts, ka ražotājs kā transportlīdzekļa EK tipa apstiprinājuma turētājs piešķir atbilstības sertifikātu katram pabeigtam, nepabeigtam vai vairākos posmos pabeigtam transportlīdzeklim, kas izgatavots atbilstīgi apstiprinātam transportlīdzekļa tipam. Šis dokuments ir obligāts reģistrācijas vai pārdošanas gadījumā saskaņā ar šīs direktīvas 26. panta 1. punktu. Turklāt minētās direktīvas 46. pantā ir noteikts, ka dalībvalstis nosaka sankcijas, ko piemēro par šīs pašas direktīvas noteikumu, un jo īpaši par 31. pantā paredzēto vai no tā izrietošo aizliegumu, pārkāpumiem, kā arī par Direktīvas 2007/46 IV pielikuma I daļā uzskaitīto normatīvo aktu pārkāpumiem, un veic visus vajadzīgos pasākumus to īstenošanai. Saskaņā ar Tiesas judikatūru šis 46. pants ir vērsts galvenokārt uz tāda iekšējā tirgus izveidošanas un darbības mērķi, kam raksturīga lojāla konkurence starp izgatavotājiem, un ka līdzās šim mērķim minētajā 46. pantā paredzētajām sankcijām ir arī jāgarantē, lai *transportlīdzekļa pircējam* būtu atbilstības sertifikāts, kas saskaņā ar šīs direktīvas IX pielikumu ļautu tam reģistrēt transportlīdzekli jebkurā dalībvalstī bez nepieciešamības sniegt papildu tehnisko dokumentāciju [25].

47. No šīm dažādajām Direktīvas 2007/46 normām izriet, ka EK tipa apstiprinājuma kontekstā ražotājam tostarp ir jāievēro Regulas Nr. 715/2007 5. panta 1. un 2. punktā minētās prasības pārveidošanas ierīcēm. Tikai šādā gadījumā ražotājs transportlīdzekļa pircējam var izsniegt

[24] Ņemot vērā šo formulējumu, nepiekrītu nostājai, ko *Mercedes-Benz Group* pauda tiesas sēdē, ka pircējs nav atbilstības sertifikāta adresāts.

[25] Spriedums, 2018. gada 4. oktobris, Komisija/Vācija (C-668/16, EU:C:2018:802, 87. punkts).

atbilstības sertifikātu, kas ļauj šim pircējam reģistrēt vai pārdot šo transportlīdzekli. Šī sertifikāta, kas ir garantija, mērķis ir aizsargāt pircēju pret to, ka ražotājs nav izpildījis savu pienākumu laist tirgū transportlīdzekļus, kas atbilst piemērojamām Savienības tiesību normām.

48. Tomēr EK tipa apstiprinājums tostarp var būt iegūts, apstiprinātājai iestādei nezinot par aizliegtas pārveidošanas ierīces Regulas Nr. 715/2007 5. panta 1. un 2. punkta izpratnē esamību [26]. Turklāt konkrētais transportlīdzeklis var arī neatbilst apstiprinātajam tipam. Individuāli pārdodot transportlīdzekli, kas aprīkots ar šādu aizliegtu ierīci, šim transportlīdzeklim nav precīza atbilstības sertifikāta, un tāpēc saskaņā ar Direktīvas 2007/46 26. panta 1. punktu to nevarētu reģistrēt vai pārdot tālāk. Šādā situācijā šāda transportlīdzekļa pircēja intereses nav bijušas aizsargātas, un tas pircējam nodara zaudējumus.

49. Turklāt, kā to Tiesa ir noteikusi, pircējs cieš zaudējumus, kas izriet no katra attiecīgā transportlīdzekļa vērtības samazinājuma un no tā, ka, atklājot, ka instalēta izplūdes gāzu emisijas datus manipulējošā programmatūra, maksājums par šāda transportlīdzekļa iegādi ir atlīdzība par transportlīdzekli, kuram ir trūkumi un kura vērtība tādējādi ir mazāka [27]. Tas, ka valdījumā ir transportlīdzeklis, kas neatbilst Savienības tiesību normām vides aizsardzības jomā piesārņojošo vielu emisiju dēļ, kuras pārsniedz noteiktās robežvērtības, manuprāt, šim pircējam nodara arī morālu kaitējumu.

50. Šādos apstākļos ierosinu uz pirmo un otro prejudiciālo jautājumu atbildēt, ka Direktīvas 2007/46 18. panta 1. punkts, 26. panta 1. punkts un 46. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka ar tiem tiek aizsargātas mehāniskā transportlīdzekļa individuāla pircēja intereses, it īpaši interese neiegādāties transportlīdzekli, ja tas aprīkots ar aizliegtu pārveidošanas ierīci Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta izpratnē.

C. Par trešo, ceturto, piekto un sesto prejudiciālo jautājumu

51. Ar trešo, ceturto, piekto un sesto jautājumu, kuri jāpārbauda kopā [28], iesniedzējtiesa būtībā jautā, vai Direktīva 2007/46 ir jāinterpretē tādējādi, ka tajā dalībvalstīm tiek prasīts paredzēt, ka transportlīdzekļa pircējam ir tiesības uz zaudējumu atlīdzību no transportlīdzekļa ražotāja gadījumā, ja šis transportlīdzeklis aprīkots ar aizliegtu pārveidošanas ierīci Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta izpratnē, un, ja tā ir, tad kādā apmērā šīm valstīm jāparedz no minētā transportlīdzekļa faktiskās izmantošanas gūtā ieguvuma atskaitīšana no atlīdzināmo zaudējumu summas.

52. Iesākumā norādīšu, ka QB savu prasību cēla pret *Mercedes-Benz Group*, proti, pret ražotāju, nevis pret personu, kas tai bija pārdevusi lietotu transportlīdzekli. Tāpēc Direktīvu 1999/44/EK [29], kuras priekšmets ir attiecības starp patērētāju un pārdevēju, nevar piemērot tādā lietā kā

[26] Šajā nozīmē skat. 149. punktu manos secinājumos lietās *GSMB Invest*, *Volkswagen*, kā arī *Porsche Inter Auto* un *Volkswagen* (C-128/20, C-134/20 un C-145/20, EU:C:2021:758).

[27] Šajā nozīmē skat. spriedumu, 2020. gada 9. jūlijs, *Verein für Konsumenteninformation* (C-343/19, EU:C:2020:534, 34. punkts).

[28] Iesniedzējtiesa norāda, ka tā uzdod trešo jautājumu, ja atbilde uz pirmo jautājumu ir noliedzoša. Turklāt ceturtais jautājums ir trešā jautājuma apakšjautājums. Tomēr, lai sniegtu šai tiesai lietderīgu atbildi, aplūkošu kopā visus jautājumus saistībā ar tiesībām uz zaudējumu atlīdzību un šo tiesību apjomu.

[29] Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (1999. gada 25. maijs) par dažiem patēriņa preču pārdošanas aspektiem un saistītajām garantijām (OV 1999, L 171, 12. lpp.).

pamatlieta. Turklāt QB nav atsaucies uz Direktīvu 2005/29/EK [30] attiecībā uz negodīgu komercpraksi, bet ir balstījies uz *BGB* noteikumos paredzēto deliktatbildību. Šajā kontekstā iesniedzējtiesa vēlas noskaidrot, cik lielā mērā valsts tiesiskais regulējums atbilst Savienības tiesību aktiem saistībā ar tiesībām uz zaudējumu atlīdzību un zaudējumu aprēķināšanas metodi.

53. Attiecībā uz deliktatbildību no manas ierosinātās atbildes uz pirmajiem diviem prejudiciālajiem jautājumiem izriet, ka Direktīva 2007/46 rada tiesības par labu pircējam tā attiecībās ar ražotāju, ja pircējs ir iegādājies transportlīdzekli, kas aprīkots ar aizliegtu pārveidošanas ierīci Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta izpratnē. Turklāt šīs direktīvas 46. pantā ir paredzēts, ka dalībvalstis nosaka sankcijas, ko piemēro par šīs direktīvas IV pielikuma I daļā uzskaitīto normatīvo aktu pārkāpumiem, un veic visus vajadzīgos pasākumus to īstenošanai ar iedarbīgām, samērīgām un preventīvām sankcijām [31]. Šis pants tādējādi ir piemērojams gadījumā, kad EK tipa apstiprinājuma saņemšanai attiecīgie transportlīdzekļi aprīkoti ar aizliegtu pārveidošanas ierīci, pārkāpjot Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punktu [32].

54. Tātad šīm sankcijām jābūt ne tikai par labu attiecīgai dalībvalstij EK tipa apstiprinājuma ietvaros, bet arī par labu transportlīdzekļa, kas aprīkots ar aizliegtu pārveidošanas ierīci, individuālam pircējam. Citiem vārdiem, Direktīvā 2007/46 dalībvalstīm tiek prasīts paredzēt, ka transportlīdzekļa pircējam ir tiesības uz zaudējumu atlīdzību, ja ražotājs vainojams par šāda transportlīdzekļa laišanu tirgū. Tomēr šajā direktīvā ir tikai noteikts, ka šīm valstīm jāīsteno iedarbīgas, samērīgas un preventīvas sankcijas [33].

55. Saskaņā ar Tiesas judikatūru, ja nav Savienības tiesiskā regulējuma, katras dalībvalsts tiesību sistēmā ir jānosaka kompetentās tiesas un jāparedz sīki procesuāli noteikumi prasībām, kas paredzētas, lai aizsargātu tiesības, kuras attiecīgajām personām noteiktas Savienības tiesībās [34]. Neskarot tiesības uz atlīdzinājumu, kurām pamats rodams tieši Savienības tiesībās, ja ir iestājušies tam nepieciešamie nosacījumi, tas, kā novērst radušos kaitējumu, jānosaka saskaņā ar valsts tiesībām atbildības jomā, ievērojot, ka valsts tiesību aktos par kaitējuma atlīdzību ietvertajiem nosacījumiem ir jāpieļauj iedarbīgas, samērīgas un preventīvas sankcijas.

56. Šajā lietā iesniedzējtiesa jautā, pirmkārt, vai Savienības tiesībām atbilst tas, ka ar pārveidošanas ierīci aprīkota transportlīdzekļa pircējs ir tiesīgs izvirzīt civiltiesisku, no delikta izrietošu prasījumu tikai tad, ja ražotājs ar nolūku ir nodarījis kaitējumu citai personai, pārkāpjot vispārpieņemtos morāles principus *BGB* 826. panta izpratnē.

[30] Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (2005. gada 11. maijs), kas attiecas uz uzņēmēju negodīgu komercpraksi iekšējā tirgū attiecībā pret patērētājiem un ar ko groza Padomes Direktīvu 84/450/EEK un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 97/7/EK, 98/27/EK un 2002/65/EK un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 2006/2004 ("Negodīgas komercprakses direktīva") (OV 2005, L 149, 22. lpp.).

[31] Atbildot uz Tiesas rakstveida jautājumu, Vācijas valdība precizēja dažādo valsts līmenī piemēroto sankciju raksturu, ņemot vērā Direktīvas 2007/46 46. pantu un Regulas Nr. 715/2007 13. pantu.

[32] Kā ģenerāladvokāts P. Mengoci [*P. Mengozzi*] norādījis secinājumos lietā Komisija/Vācija (C-668/16, EU:C:2018:230, 94. punkts), Direktīvas 2007/46 46. pantā paredzētais pienākums noteikt iedarbīgas, samērīgas un preventīvas sankcijas šīs direktīvas noteikumu neievērošanas gadījumā ir jāpiemēro neatkarīgi no minētās direktīvas 12. un 30. pantā noteiktā pienākuma atjaunot atbilstību apstiprinātajam tipam.

[33] Tāpat arī Regulas Nr. 715/2007 13. panta 1. punktā ir noteikts, ka dalībvalstis paredz noteikumus par sankcijām, ko piemēro par ražotāju izdarītajiem šīs regulas noteikumu pārkāpumiem, un veic visus pasākumus, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu to piemērošanu ar sankcijām, kas paredzētas kā efektīvas, samērīgas un preventīvas.

[34] Spriedums, 2022. gada 24. februāris, *ORLEN KolTrans* (C-563/20, EU:C:2022:113, 63. punkts un tajā minētā judikatūra). Rakstveida apsvērumos *Mercedes-Benz Group* tostarp atsaucas uz 2017. gada 16. februāra spriedumu *Schmitt* (C-219/15, EU:C:2017:128, 49.–60. punkts), lai atzītu, ka konkrētā transportlīdzekļa pircējam nav tiesību uz atlīdzinājumu. Tomēr man šķiet, ka šajā spriedumā izmantotā argumentācija ir tāda pati, kādu piedāvāju šajā lietā.

57. Šajā ziņā saskaņā ar efektivitātes principu [35] šai tiesai ir jāpārbauda, vai *BGB* 826. pantā paredzētie nosacījumi ir tādi, kas transportlīdzekļa pircējam padara praktiski neiespējamu vai pārmērīgi apgrūtina no Direktīvas 2007/46 izrietošo tiesību uz atlīdzinājumu izmantošanu. Šādā gadījumā šie valsts procesuālie noteikumi neatbilst Savienības tiesībām.

58. Šajā posmā minēšu, ka iesniedzējtiesa savā nolēmumā ir norādījusi – ir maz ticams, ka *BGB* 826. pantā paredzētie nosacījumi, kā tos ir interpretējušas valsts tiesas, atbilst Direktīvas 2007/46 46. pantam, jo tikai izņēmuma gadījumos šie nosacījumi ir izpildāmi, un tādējādi pašreizējā tiesiskā regulējuma dēļ ražotājam nav jābaidās no prasības par zaudējumu atlīdzību, tāpēc viņam nav stimula rūpīgi ievērot Savienības tiesību aktu noteikumus, lai izvairītos no savas deliktatbildības [36].

59. Ja iesniedzējtiesa šo vērtējumu apstiprinātu, tai būtu jāatsaucas uz *BGB* 823. panta 2. punktu, kura piemērošanai, kā atzīmē iesniedzējtiesa, tiek prasīta vienkārša neuzmanība. Norādīšu, ka minētā tiesa uzskata – pat pieņemot, ka attiecīgie Savienības tiesību noteikumi paredzēti vienīgi vispārējo interešu aizsardzībai, tie, iespējams, tiktu ievēroti tikai tad, ja arī par pārkāpumu aiz neuzmanības sankcija būtu pircēju tiesības uz atlīdzinājumu, pamatojoties uz ražotāju deliktatbildību, un ja ražotājiem jau iesākumā ar tām būtu jārēķinās.

60. Otrkārt, iesniedzējtiesa vēlas noskaidrot, vai ar pārveidošanas ierīci aprīkota transportlīdzekļa pircēja tiesību uz atlīdzinājumu kontekstā Savienības tiesībām ir pretrunā tas, ka ieguvums, kas gūts no šī transportlīdzekļa faktiskās izmantošanas, tiek atskaitīts no atmaksājamās šī transportlīdzekļa pirkuma cenas.

61. Kā izriet no Tiesas judikatūras, attiecībā uz zaudējumu atlīdzības un aprēķina veidu tādu zaudējumu atlīdzībai, kuri indivīdiem radušies Savienības tiesību pārkāpumu dēļ, lai nodrošinātu viņu tiesību efektīvu aizsardzību, ir jābūt atbilstošai nodarītajam kaitējumam [37]. Kā jau tika izklāstīts, Direktīvas 2007/46 normu pārkāpuma rezultātā indivīdam nodarīto zaudējumu atlīdzības aprēķināšanas noteikumi jānosaka dalībvalsts tiesību normās [38]. Šajā ziņā valstu tiesas ir tiesīgas nodrošināt, lai Savienības tiesību sistēmas garantēto tiesību aizsardzība neradītu prasītāju nepamatotu iedzīvošanos [39].

62. Tāpēc iesniedzējtiesai ir jāpārbauda, cik lielā mērā ieguvuma, kas gūts no transportlīdzekļa faktiskās lietošanas – transportlīdzekļa normālas izmantošanas apstākļos –, atskaitīšana no transportlīdzekļa pirkuma cenas nodrošinātu atbilstošu atlīdzinājumu pircējam. Šī tiesa norāda, ka līdz datumam, kad tajā notika tiesas sēde, QB ar konkrēto transportlīdzekli bija nobraucis vairāk nekā 60 000 km un, ja būtu jāatskaita ieguvums, kas gūts no tā lietošanas, lai aprēķinātu atskaitāmās summas apmēru, būtu jānosaka šī transportlīdzekļa vērtības samazinājums. Šajā ziņā, kā izriet no šo secinājumu iepriekšējā punktā norādītās judikatūras, minētajai tiesai ir tiesības ņemt vērā to, ka Direktīvā 2007/46 garantēto tiesību aizsardzība nerada QB nepamatotu iedzīvošanos. Tāpēc ieguvumu, kas gūts no konkrētā transportlīdzekļa faktiskās lietošanas, var atskaitīt no šā transportlīdzekļa pirkuma cenas. Tomēr, manuprāt, ir skaidrs, ka gadījumā, ja šī atskaitīšana izrai-

[35] Par šo principu skat. spriedumu, 2021. gada 6. oktobris, *Consorzio Italian Management* un *Catania Multiservizi* (C-561/19, EU:C:2021:799, 63. punkts un tajā minētā judikatūra).

[36] *Mercedes-Benz Group* apstrīd šo iesniedzējtiesas apsvērumu, apgalvojot, ka par Savienības tiesību aktu pārkāpumiem ražotājiem var tikt uzlikti ievērojami naudas sodi un sankcijas.

[37] Šajā nozīmē skat. spriedumu, 2010. gada 25. novembris, *Fuß* (C-429/09, EU:C:2010:717, 92. punkts un tajā minētā judikatūra).

[38] Šajā nozīmē skat. spriedumu, 2010. gada 25. novembris, *Fuß* (C-429/09, EU:C:2010:717, 94. punkts).

[39] Skat. spriedumu, 2021. gada 25. marts, *Balgarska Narodna Banka* (C-501/18, EU:C:2021:249, 125. punkts un tajā minētā judikatūra).

sītu to, ka QB galu galā nesaņem nekādu atlīdzinājumu par radītajiem zaudējumiem, tad šāda aprēķina metode nenodrošinātu efektīvu viņa aizsardzību un nebūtu atbilstoša Savienības tiesībām.

63. Treškārt, iesniedzējtiesai ir jautājums par to, vai ieguvums no konkrētā transportlīdzekļa izmantošanas jāaprēķina, pamatojoties uz pilnu transportlīdzekļa iegādes cenu, neveicot atskaitījumu par vērtības samazināšanos, kas izriet no aizliegtas pārveidošanas ierīces uzstādīšanas un/vai no Savienības tiesībām neatbilstoša transportlīdzekļa lietošanas. Arī šeit, tā kā nav Savienības tiesiskā regulējuma, Tiesai nav jāiedziļinās dalībvalstu tiesībās, lai norādītu, kā būtu aprēķināmi radītie zaudējumi [40]. Vienīgā Savienības tiesībās paredzētā prasība ir, lai atlīdzinājums būtu atbilstošs, proti, tāds, lai nodrošinātu pircēja tiesību efektīvu aizsardzību.

64. Visbeidzot norādīšu – lai gan Direktīvas 2007/46 IV pielikumā izklāstītās prasības, it īpaši Regulas Nr. 715/2007 5. panta 1. un 2. punkta piemērošana, transportlīdzekļu ražotājiem ir jāievēro attiecībā uz jauniem transportlīdzekļiem [41], tās attiecas arī uz lietotiem transportlīdzekļiem saistībā ar deliktatbildību, ja ražotājs vainojams aizliegtas pārveidošanas ierīces uzstādīšanā.

65. Ņemot vērā iepriekš minēto, ierosinu uz trešo, ceturto, piekto un sesto prejudiciālo jautājumu atbildēt, ka Direktīva 2007/46 ir jāinterpretē tādējādi, ka tā nosaka dalībvalstīm pienākumu paredzēt, ka transportlīdzekļa pircējam ir tiesības uz atlīdzinājumu no transportlīdzekļa ražotāja gadījumā, ja šis transportlīdzeklis aprīkots ar aizliegtu pārveidošanas ierīci Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta izpratnē. Dalībvalstu ziņā ir paredzēt noteikumus, kā aprēķināt pircējam nodarītos zaudējumus, ar nosacījumu, ka saskaņā ar efektivitātes principu šis atlīdzinājums ir atbilstošs nodarītajiem zaudējumiem.

D. Par septīto prejudiciālo jautājumu

66. Ar septīto jautājumu iesniedzējtiesa būtībā vaicā, vai LESD 267. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka tas nepieļauj tādu valsts tiesisko regulējumu, saskaņā ar kuru tiesnesis, kas izskata lietu vienpersoniski un kā kompetencē ir izlemt strīdu, prejudiciālu jautājumu Tiesai var uzdot tikai tad, ja šis tiesnesis šo lietu iepriekš ir nosūtījis civillietu palātai, kura nolēmusi lietu nepārņemt.

1. Par pieņemamību

67. *Mercedes-Benz Group* apgalvo, ka septītais prejudiciālais jautājums ir nepieņemams, pamatojoties uz to, ka tiesvedībā, kas sākta saskaņā ar LESD 267. pantu, Tiesas kompetencē nav lemt par valsts tiesību saderību ar Savienības tiesībām [42].

68. Vācijas valdība tiesas sēdē uzsvēra, ka šis jautājums attiecībā uz pamatlietu nav lietderīgs.

69. Komisija norāda, ka tai ir šaubas par šī jautājuma pieņemamību. Proti, atbildei uz šo jautājumu neesot nozīmes strīda atrisināšanai pamatlietā, kas attiecas uz to, vai transportlīdzekļa pircējam ir tiesības uz atlīdzinājumu aizliegtas pārveidošanas ierīces lietošanas dēļ. Turklāt šis pats jautājums šķietot hipotētisks. Proti, kā izriet no iesniedzējtiesas nolēmuma, laikā, kad notikusi vēršanās

[40] Šajā nozīmē piekrītu Vācijas valdības nostājai, ka dalībvalstīm, piemērojot savas deliktu tiesības, jābūt tiesībām izlemt, kā atlīdzināt indivīdam nodarītos zaudējumus. Tomēr piebildīšu, ka šīm deliktu tiesībām jāatbilst Savienības tiesībās noteiktajiem principiem.

[41] Skat. spriedumu, 2019. gada 24. janvāris, *RDW* u.c. (C-326/17, EU:C:2019:59, 61. punkts).

[42] Šis lietas dalībnieks it īpaši atsaucas uz spriedumu, 2001. gada 29. novembris, *De Coster* (C-17/00, EU:C:2001:651, 23. punkts).

Tiesā, tas neesot bijis prasības priekšmets. Tāpēc nešķietot, ka iespējamā atbilde uz septīto prejudiciālo jautājumu varētu sniegt iesniedzējtiesai tādu Savienības tiesību interpretāciju, kas tai ļautu izlemt valsts tiesību procesuālos jautājumus, pirms tā varētu izšķirt tajā izskatāmo strīdu pēc būtības [43].

70. Par septītā prejudiciālā jautājuma pieņemamību no iesniedzējtiesas nolēmuma izriet, ka saskaņā ar valsts tiesisko regulējumu tiesnesim, kurš izskata lietu vienpersoniski un kura izskatīšanā ir strīds, ir pienākums nodot lietu civillietu palātai, ja lieta no faktiskā vai juridiskā viedokļa ir īpaši sarežģīta vai ja tai ir principiāla nozīme. No šī nolēmuma izriet, ka iesniedzējtiesa, proti, tiesnesis, kas izskata lietu vienpersoniski, nav nodevis šo lietu izskatīšanai civillietu palātā un ir tieši vērsies Tiesā ar lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu.

71. Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru Tiesa var atteikties lemt par valsts tiesas uzdotu prejudiciālo jautājumu vienīgi tad, ja ir acīmredzams, ka lūgtajai Savienības tiesību interpretācijai nav nekāda sakara ar pamatlietas apstākļiem vai tās priekšmetu, ja problēmai ir hipotētisks raksturs vai arī ja Tiesai nav zināmi faktiskie un tiesību apstākļi, kas vajadzīgi, lai sniegtu lietderīgu atbildi uz tai uzdotajiem jautājumiem [44].

72. Šajā ziņā strīds pamatlietā ir par tiesībām uz zaudējumu atlīdzību un to aprēķināšanas metodi attiecībā uz individuālu pircēju, kurš iegādājies transportlīdzekli, kas aprīkots ar aizliegtu pārveidošanas ierīci Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta izpratnē. Saskaņā ar Tiesas judikatūru, pat pieņemot, ka saskaņā ar atbilstošajām valsts procesuālo tiesību normām iesniedzējtiesai, kuru veido tiesnesis, kas izskata lietu vienpersoniski, pamatlieta būtu bijusi jānodod izskatīšanai civillietu palātai, pirmie seši prejudiciālie jautājumi saistībā ar šīm tiesībām uz atlīdzinājumu ir pieņemami. Proti, Tiesas kompetencē nav pārbaudīt, vai iesniedzējtiesas nolēmums ir pieņemts atbilstoši valsts noteikumiem par tiesu darba organizāciju un procesu [45].

73. Septītais prejudiciālais jautājums attiecas uz paša LESD 267. panta interpretāciju, bet šis pants netiek aplūkots, lai varētu izspriest pamatlietu. Turklāt iesniedzējtiesa norāda tikai, ka tiesneša, kas izskata lietu vienpersoniski, kompetenci var apstrīdēt, izmantojot tiesību aizsardzības līdzekļus. Pirmkārt, šī tiesa nekonkretizē, kādas sekas no tā var izrietēt attiecībā uz iesniedzējtiesas nolēmumu. Otrkārt, no Tiesai iesniegtajiem lietas materiāliem neizriet, ka šajā stadijā iesniedzējtiesas nolēmums ir pārsūdzēts.

74. Šādos apstākļos uzskatu, ka interpretācija, ko lūgts sniegt ar septīto prejudiciālo jautājumu, nav objektīvi vajadzīga nolēmumam, kas jāpieņem iesniedzējtiesai [46]. Tāpēc, manuprāt, šis jautājums ir hipotētisks, tātad jānoraida kā nepieņemams.

2. Par būtību

75. Ja Tiesa uzskatītu, ka septītais prejudiciālais jautājums ir pieņemams, es vēlētos atgādināt judikatūru, saskaņā ar kuru valsts tiesām ir visplašākās iespējas vērsties Tiesā ar jautājumu par atbilstošo Savienības tiesību normu interpretāciju, un šī iespēja pārtop par pienākumu tām tiesām, kas lietu izskata pēdējā instancē, neskarot Tiesas judikatūrā atzītos izņēmumus. Proti, gan

[43] Komisija atsaucas uz rīkojumu, 2020. gada 2. jūlijs, *S.A.D. Maler und Anstreicher* (C-256/19, EU:C:2020:523, 44. un 48. punkts).

[44] Spriedums, 2021. gada 15. jūlijs, *The Department for Communities in Northern Ireland* (C-709/20, EU:C:2021:602, 55. punkts).

[45] Šajā nozīmē skat. spriedumu, 2018. gada 13. decembris, *Rittinger* u.c. (C-492/17, EU:C:2018:1019, 29.–34. punkts).

[46] Šajā nozīmē skat. spriedumu, 2020. gada 9. jūlijs, *Land Hessen* (C-272/19, EU:C:2020:535, 62. punkts un tajā minētā judikatūra). Tāpat arī norādīšu, ka iesniedzējtiesa ir uzdevusi līdzīgu jautājumu lietās, kas nav saistītas ar šo lietu, it īpaši lietā C-336/20 *Bank 11 für Privatkunden und Handel*, C-47/21 *C. Bank* un *Bank D. K.*, kā arī C-232/21 *Volkswagen Bank* un *Audi Bank*.

šī iespēja, gan pienākums ir raksturīga iezīme LESD 267. pantā izveidotajai sadarbības sistēmai starp valsts tiesām un Tiesu, kā arī tiesas, kura atbildīga par Savienības tiesību piemērošanu, funkcijām, kas valsts tiesām uzticētas ar šo tiesību normu. Tāpēc, ja valsts tiesa, izskatot lietu, uzskata, ka šajā lietā ir radies jautājums par Savienības tiesību interpretāciju vai spēkā esamību, tai atkarībā no gadījuma ir vai nu iespēja, vai arī pienākums vērsties Tiesā ar lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu, un šādu iespēju vai pienākumu nevar kavēt ar leģislatīva rakstura vai judikatūrā noteiktu regulējumu [47].

76. Attiecībā uz valsts tiesu, kuras lēmumus saskaņā ar valsts tiesību aktiem var pārsūdzēt, LESD 267. pants neaizliedz, ka uz šīs tiesas, kas vērsusies Tiesā prejudiciālā kārtībā, lēmumiem vēl arvien attiecas parastie valsts tiesībās paredzētie tiesību aizsardzības līdzekļi. Tomēr šādas prasības iznākumam nebūtu jāierobežo ar LESD 267. pantu šai tiesai piešķirtā kompetence vērsties Tiesā, ja tā uzskata, ka kādā no tās izskatāmajām lietām rodas jautājumi par Savienības tiesību interpretāciju, kam vajadzīgs Tiesas nolēmums [48]. Tādējādi ar LESD 267. pantu ieviestā Tiesas un valsts tiesu sadarbības sistēmas darbība un Savienības tiesību pārākuma princips paredz, ka valsts tiesai ir jābūt iespējai jebkurā tiesvedības brīdī, ko tā uzskata par piemērotu, uzdot Tiesai jebkādu prejudiciālu jautājumu, ko tā uzskata par vajadzīgu [49], tostarp, kad tiesnesis lietu izskata vienpersoniski [50].

77. Tāpēc uzskatu, ka LESD 267. pants nepieļauj tādu valsts tiesisko regulējumu, saskaņā ar kuru tiesnesim, kas izskata lietu vienpersoniski, ja viņš uzskata, ka viņa izskatāmajā lietā ir radies jautājums par Savienības tiesību interpretāciju vai spēkā esamību, kam ir nepieciešams Tiesas nolēmums, ir noteikts nosūtīt šo jautājumu civillietu palātai un tādējādi viņam ir liegts iesniegt Tiesai prejudiciālu nolēmumu [51].

V. Secinājumi

78. Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, ierosinu Tiesai uz *Landgericht Ravensburg* (Rāvensburgas apgabaltiesa, Vācija) uzdotajiem prejudiciālajiem jautājumiem atbildēt šādi:

1) 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), ar grozījumiem, 18. panta 1. punkts, 26. panta 1. punkts un 46. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka tie aizsargā mehāniskā transportlīdzekļa individuāla pircēja intereses, it īpaši interesi neiegādāties transportlīdzekli, ja tas aprīkots ar aizliegtu pārveidošanas ierīci 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, ar grozījumiem, 5. panta 2. punkta izpratnē.

[47] Spriedums, 2021. gada 23. novembris, IS (Lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu prettiesiskums) (C-564/19, EU:C:2021:949, 68.–70. punkts un tajos minētā judikatūra).

[48] Šajā nozīmē skat. spriedumu, 2008. gada 16. decembris, *Cartesio* (C-210/06, EU:C:2008:723, 93. punkts).

[49] Šajā nozīmē skat. spriedumu, 2020. gada 16. jūlijs, *Adusbef* u.c. (C-686/18, EU:C:2020:567, 30. punkts un tajā minētā judikatūra).

[50] Šajā nozīmē skat. spriedumu, 2018. gada 13. decembris, *Rittinger* u.c. (C-492/17, EU:C:2018:1019, 29.–34. punkts).

[51] Šajā nozīmē skat. spriedumu, 2016. gada 5. aprīlis, *PFE* (C-689/13, EU:C:2016:199, 36. punkts).

2) Direktīva 2007/46, ar grozījumiem, ir jāinterpretē tādējādi, ka tā nosaka dalībvalstīm pienākumu paredzēt, ka transportlīdzekļa pircējam ir tiesības uz atlīdzinājumu no transportlīdzekļa ražotāja gadījumā, ja šis transportlīdzeklis aprīkots ar aizliegtu pārveidošanas ierīci Regulas Nr. 715/2007 5. panta 2. punkta izpratnē. Dalībvalstu ziņā ir paredzēt noteikumus, kā aprēķināt pircējam nodarītos zaudējumus, ar nosacījumu, ka saskaņā ar efektivitātes principu šis atlīdzinājums ir atbilstošs nodarītajiem zaudējumiem.