

Дело C-440/20**Резюме на преюдициалното запитване съгласно член 98, параграф 1 от
Процедурния правилник на Съда****Дата на постъпване в Съда:**

18 септември 2020 г.

Запитваща юрисдикция:

Landgericht Stuttgart (Германия)

Дата на акта за преюдициално запитване:

18 септември 2020 г.

Ищец:

S.

Ответник:

AD GmbH

Предмет на делото в главното производство

Иск срещу застраховател за предоставяне на покритие по застраховка за правна защита във връзка с предявяването на иск срещу автомобилен производител за заплащане на обезщетение за вреди поради манипулиране на системата за контрол на отработилите газове на придобитото от ищеца превозно средство

Предмет и правно основание на преюдициалното запитване

Тълкуване на правото на Съюза, член 267 ДФЕС

Преюдициални въпроси

1. Тълкуване на понятието „измервателно-коригиращо устройство“

1-1: *Трябва ли член 3, точка 10 от Регламент (ЕО) № 715/2007 да се тълкува и прилага в смисъл, че понятието „което и да е устройство“ се*

отнася единствено до само механични елементи от физическа конструкция?

При отрицателен отговор на въпрос 1-1:

1-2: Трябва ли член 3, точка 10 от Регламент (ЕО) № 715/2007 да се тълкува и прилага в смисъл, че системата за регулиране (контрол) на емисиите обхваща само разположената след двигателя уредба за пречистване на отработилите газове (като например окисляващи катализатори за дизелови двигатели, филтри за прахови частици за дизелови двигатели, NO_x-редуциращи катализатори)?

1-3: Трябва ли член 3, точка 10 от Регламент (ЕО) № 715/2007 да се тълкува и прилага в смисъл, че системата за регулиране (контрол) на емисиите включва както вътрешnodвигателни, така и извъндвигателни мерки за намаляване на емисиите?

2. Тълкуване на понятието „нормална експлоатация“

2-1: Трябва ли член 5, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 715/2007 да се тълкува и прилага в смисъл, че понятието „нормална експлоатация“ описва само условията на движение, определени в NEDC (Нов европейски цикъл на движение)?

При отрицателен отговор на въпрос 2-1:

2-2: Трябва ли член 4, параграф 1, втора алинея във връзка с член 5, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 715/2007 да се тълкува и прилага в смисъл, че производителите са длъжни да гарантират, че и при ежедневна употреба ще са спазени граничните стойности, определени в приложение I към Регламента?

При утвърдителен отговор на въпрос 2-2:

2-3: Трябва ли член 5, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 715/2007 да се тълкува и прилага в смисъл, че понятието „нормална експлоатация“ описва реалните условия на движение при ежедневна употреба?

При отрицателен отговор на въпрос 2-3:

2-4: Трябва ли член 5, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 715/2007 да се тълкува и прилага в смисъл, че понятието „нормална експлоатация“ описва реалните условия на движение при ежедневна употреба при средна скорост от 33,6 km/h и максимална скорост от 120,00 km/h?

3. Допустимост на зависещите от температурите технологии за контрол на емисиите

3-1: Трябва ли член 5, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 715/2007 да се тълкува и прилага в смисъл, че е забранено оборудването за превозни средства, при което компонент, който може да окаже влияние върху емисиите, е проектиран по начин, позволяващ степента на рециркулация на отработилите газове да се настрои така, че да осигурява режим на слабо замърсяване само в интервала между 20 °C и 30 °C, а извън този температурен прозорец постепенно да намалява?

При отрицателен отговор на въпрос 3-1:

3-2: Трябва ли член 5, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 715/2007 да се тълкува и прилага в смисъл, че използването на измервателно-коригиращо устройство е все пак забранено, когато то работи непрекъснато извън температурния прозорец от 20 °C до 30 °C с цел предпазване на двигателя и това значително намалява рециркулацията на отработилите газове?

4. Тълкуване на понятието „необходимо“ по смисъла на изключението

4-1: Трябва ли член 5, параграф 2, второ изречение, буква а) от Регламент (ЕО) № 715/2007 да се тълкува и прилага в смисъл, че необходимост от използване на измервателно-коригиращи устройства по смисъла на тази разпоредба следва да се констатира само когато предпазването на двигателя от повреда или авария и безопасното управление на превозното средство не е можело да се осигурят дори с използването на най-добрата технология, налична към момента на типовото одобряване на съответния модел превозно средство?

При отрицателен отговор на въпрос 4-1:

4-2: Трябва ли член 5, параграф 2, второ изречение, буква а) от Регламент (ЕО) № 715/2007 да се тълкува и прилага в смисъл, че наличието на необходимост от използване на измервателно-коригиращи устройства по смисъла на тази разпоредба следва да се отхвърли, когато зададените параметри на управлението на двигателя са така избрани, че поради предварително определената ѝ зависимост от температурите системата за пречистване на отработилите газове да не се включва или да работи само в ограничена степен предвид обичайните температури през по-голямата част от годината?

5. Тълкуване на понятието „повреда“ по смисъла на изключението

5-1: Трябва ли член 5, параграф 2, второ изречение, буква а) от Регламент (ЕО) № 715/2007 да се тълкува и прилага в смисъл, че само двигателят следва да бъде предпазван от повреда?

5-2: Трябва ли член 5, параграф 2, второ изречение, буква а) от Регламент (ЕО) № 715/2007 да се тълкува и прилага в смисъл, че понятието за повреда

не обхваща случаите, в които са засегнати т.нар. износващи се части (като например клапана за рециркулация на отработилите газове (EGR)?

5-3: Трябва ли член 5, параграф 2, второ изречение, буква а) от Регламент (ЕО) № 715/2007 да се тълкува и прилага в смисъл, че следва да бъдат предпазвани от повреда или авария и други компоненти на превозното средство, и по-специално разположените по-нататък, по изпускателната система?

6. Правни и санкционни последици от нарушенията на правото на ЕС

6-1: Трябва ли член 4, параграф 1, втора алинея, член 4, параграф 2, втора алинея, член 5, параграфи 1 и 2 и член 13 от Регламент (ЕО) № 715/2007 да се тълкуват и прилагат в смисъл, че най-малкото защитават и правото на икономическо самоопределяне на купувача на превозно средство, което не отговаря на изискванията на Регламент (ЕО) № 715/2007?

При отрицателен отговор на въпрос 6-1:

6-2: Трябва ли член 4, параграф 1, втора алинея, член 4, параграф 2, втора алинея, член 5, параграфи 1 и 2 и член 13 от Регламент (ЕО) № 715/2007 да се тълкуват и прилагат в смисъл, че държавите членки са длъжни да предвидят санкционен механизъм, който по съображения за осигуряването на „*effet utile*“ предоставя на купувачите на превозни средства право на иск с оглед на прилагането на правото на Съюза относно регулирането на пазара?

6-3: а) Трябва ли понятието за „ефективни, пропорционални и възпиращи“ мерки по смисъла на член 13, параграф 1, второ изречение от Регламент (ЕО) № 715/2007 да се тълкува в смисъл, че действителната възможност за използване на превозното средство, което не отговаря на изискванията на Регламент (ЕО) № 715/2007, не може да води до ограничаване или намаляване на размера на вредата, претърпяна от купувача на това превозно средство поради несъответствието му на нормативните изисквания?

б) Залегналата в правото на Съюза идея за „*effet utile*“ изисква ли понятието за „ефективни, пропорционални и възпиращи“ мерки по смисъла на член 13, параграф 1, второ изречение от Регламент (ЕО) № 715/2007 да се тълкува различно в зависимост от това дали нарушението на член 13, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 715/2007 е извършено умишлено, или по небрежност, така че само във втория случай да има основание за прихващане на ползите от действителната възможност за използване на придобитото превозно средство?

в) Трябва ли понятието за „ефективни, пропорционални и възпиращи“ мерки по смисъла на член 13, параграф 1, второ изречение от Регламент (ЕО) № 715/2007 да се тълкува в смисъл, че дори в случай на приспадане на

ползите производителят на превозното средство дължи икономическо обезщетение за ползването на получения капитал, тоест цената, и съответно дължи лихва върху този капитал?

г) Трябва ли понятието за „ефективни, пропорционални и възпиращи“ мерки по смисъла на член 13, параграф 1, второ изречение от Регламент (ЕО) № 715/2007 да се тълкува в смисъл, че при всички случаи от момента на първото ясно изразено искане на купувача да върне превозното средство, което не отговаря на изискванията на Регламент (ЕО) № 715/2007, на производителя на това превозно средство вече не трябва да се признава право да прихване от цената ползите от действителната възможност за използване на превозното средство?

б-4: Трябва ли член 18, параграф 1 и член 26, параграф 1 от Директива 2007/46/ЕО да се тълкуват и прилагат в смисъл, че производителят нарушава задължението си да издаде валиден сертификат за съответствие по член 18, параграф 1 от Директива 2007/46/ЕО, ако е монтирал в превозното средство забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 5, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 715/2007 и пускането на пазара на такова превозно средство съставлява нарушение на забраната за продажба без валиден сертификат за съответствие по член 26, параграф 1 от Директива 2007/46/ЕО?

б-5: Трябва ли да се приеме, че целта на Регламент (ЕО) № 715/2007 и Директива 2007/46/ЕО е с предвидените в приложение I към Регламент (ЕО) № 715/2007 гранични стойности и със сертификата за съответствие по член 18, параграф 1 от Директива 2007/46/ЕО във връзка с Регламент (ЕО) № 385/2009 да се установят такива права в защита на купувача, че при нарушение на предвидените в Регламента гранични стойности, условие за качеството, и съответно при нарушение на правилата в областта на регистрацията на превозните средства да е налице произтичаща от правото на Съюза забрана за приспадане на ползите от употребата на превозното средство при връщането му на производителя?

Цитирани разпоредби от правото на Съюза

Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2007 година за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 5 и Евро 6) и за достъпа до информация за ремонт и техническо обслужване на превозни средства: член 3, точка 10, член 4, параграфи 1 и 2, член 5, параграфи 1 и 2, член 13

Регламент (ЕО) № 692/2008 на Комисията от 18 юли 2008 година за прилагане и изменение на Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и

товари (Евро 5 и Евро 6) и за достъпа до информация за ремонт и техническо обслужване на превозни средства: член 3, точки 6 и 9

Регламент (ЕО) № 595/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 18 юни 2009 година за одобрението на типа на моторни превозни средства и двигатели по отношение на емисиите от тежки превозни средства (Евро VI) и за достъпа до информация за ремонта и техническото обслужване на превозните средства и за изменение на Регламент (ЕО) № 715/2007 и Директива 2007/46/ЕО и за отмяна на директиви 80/1269/ЕИО, 2005/55/ЕО и 2005/78/ЕО: член 2, параграф 1, член 3, точка 8 и член 5, параграф 3

Регламент (ЕО) № 385/2009 на Комисията от 7 май 2009 година за замяна на приложение IX към Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета за създаване на рамка за одобрение на моторните превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства (Рамкова директива): приложение IX

Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 септември 2007 година за създаване на рамка за одобрение на моторните превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства (Рамкова директива): член 18, параграф 1 и член 26, параграф 1

Посочени разпоредби от международното право

Правило № 83 на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации (ИКЕ на ООН) — Единни технически предписания за одобрение на типа на превозни средства по отношение на емисиите на замърсители в съответствие с изискванията относно горивото за двигателя [2015/1038] (ОВ L 172, 2015 г., стр. 1): точка 2.16

Цитирани разпоредби от националното право

Bürgerliches Gesetzbuch (Граждански кодекс, наричан по-нататък „BGB“): членове 823, 826, 849 и 249

Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (Наредба за ЕО одобряване на типа на моторните превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, наричана по-нататък „EG-FGV“): член 6, параграф 1

Кратко изложение на фактите и на производството

- 1 На 15 март 2012 г. ищецът придобива превозно средство BMW X3 XDrive 25D Евро 5. Първата му регистрация е извършена през май 2012 г. Между ответника и ищеца има сключена застраховка за правна защита.
- 2 С писмо от 27 март 2019 г. ищецът съобщава на ответника, че възнамерява да предяви иск за обезщетение поради манипулирането на системата за контрол на отработилите газове на придобитото от него превозно средство и че иска потвърждение за застрахователно покритие. С писмо от 2 май 2019 г. ответникът отказва да предостави потвърждение за застрахователно покритие, като се мотивира с това, че при двигателите на BMW AG не било установено разпознаване на тестовия цикъл, а само термопрозорец, което било допустимо съгласно сегашната германска и съответно европейска правна уредба.
- 3 След това ищецът поисква обвързващо становище от адвокат, но ответникът не го приема. Той по-специално поддържа, че за превозното средство на ищеца не е взета, нито предстои да бъде взета административна мярка за изтегляне от пазара. Поради това ищецът предявява иск срещу ответника да му предостави застрахователно покритие.

Основни доводи на страните в главното производство

- 4 Ищецът поддържа, че използването на термопрозорец по принцип е забранено. Поради това съгласно член 823, параграф 2 от BGB във връзка с Регламент (ЕО) № 715/2007 и член 826 от BGB той имал право на деликтно обезщетение от автомобилния производител. Във връзка с предявяването на това право на обезщетение ответникът бил длъжен да му предостави потвърждение за застрахователно покритие. При евентуално връщане на превозното средство ищецът нямало да е длъжен да плаща компенсация за периода на действителното му използване, тъй като това задължение било в противоречие с правото на Съюза.
- 5 Ответникът се позовава на обстоятелството, че не е налице нито разпореждане от Kraftfahrt-Bundesamt (Федерална служба за моторните превозни средства) за изтегляне от пазара на въпросния модел превозно средство, нито образувано следствие по въпроса от прокуратурата. Поради това той можел да откаже да предостави застрахователно покритие. Пускането на пазара на превозно средство с двигател, който е оборудван с термопрозорец, не представлявало умишлено причиняване на вреда в противоречие с добрите нрави по смисъла на член 826 от BGB. Регламент № 715/2007 не бил защитен закон по смисъла на член 823, параграф 2 от BGB. Освен това граничните стойности за емисиите съгласно евронормите били обвързани със строго стандартизирани условия за изпитване, поради което не било от значение какви са емисиите на превозното средство извън тези условия, при ежедневна употреба.

- 6 Понятието за необходимост по смисъла на член 5, параграф 2 от Регламент № 715/2007 трябва да се тълкува в смисъл, че наличието на такава необходимост оправдава всякакви — разглеждани *ex ante* — мерки за предотвратяване на повреди по компонентите на двигателя. Спорната в настоящия случай зависи от работната точка рециркулация на отработилите газове (наричана по-нататък „EGR“), която намалявала с понижаването на температурата на околната среда, била оправдана поради необходимостта от предпазване на компонентите.
- 7 Във всеки случай съгласно практиката на върховните съдилища от евентуалното обезщетение за вреди следвало да се приспаднат извлечените от ищеца ползи.

Кратко представяне на мотивите на преюдициалното запитване

- 8 Запитващата юрисдикция най-напред представя техническите принципи на системата за пречистване на отработилите газове при дизеловите двигатели, и по-специално т.нар. термопрозорец. Във връзка с това тя посочва, че всички известни нови дизелови двигатели разполагат с поне една EGR линия.
- 9 При EGR част от всмуканата от двигателя въздушна маса се заменя с отработили газове. Това се осъществява чрез EGR клапана. Тъй като върнатите отработили газове са горещи, когато те влязат в контакт с охладения входящ въздух от междинния охладител, по принцип възниква опасност от отлагане на сажди или катран. Това може да доведе до повреда на EGR клапана. Опасността от отлагане на сажди нараства с понижаването на външната температура, докато рециркулацията на отработилите газове достига пълната си ефективност при външна температура от 20 °C до 30 °C.
- 10 За да се избегне тази опасност, се връща само част от отработилите газове. Тъй като само вътрешнодвигателните мерки не са достатъчни да осигурят спазването на граничните стойности, използват се и вторични мерки под формата на системи за последваща обработка на отработилите газове. Освен окислителен катализатор и филтър за прахови частици като компоненти за последваща обработка на отработилите газове често се използват филтри за NO_x и SCR катализатори (Selective Catalytic Reduction, селективна каталитична редукция). Спорното превозно средство не е оборудвано със SCR катализатор.
- 11 За разглеждания спор запитващата юрисдикция на първо място посочва, че застраховката за правна защита, произтичаща от сключения между страните застрахователен договор, принципно трябва да покрива разходите за правна защита на законните интереси на притежателя на полицата само доколкото има достатъчно изгледи за успех на планираните действия за правна защита. Следователно за притежателя на полицата трябва да има поне равна вероятност от положителен изход на правния спор. Също така притежателят

на полицата трябва да е в състояние с допустими и подходящи доказателства да докаже фактите, които е в негова тежест да докаже. При анализа на изгледите за успех обаче по принцип не бива да се извършва оценка на шансовете за доказване чрез предварителна преценка на доказателствата.

- 12 Каква е вероятността за успех в настоящия случай, може да се изясни само след сезиране на Съда. Още за решаването на спора във връзка със застрахователното покритие е от значение дали Регламент № 715/2007 или Директива 2007/46/ЕО има защитно действие спрямо трети лица. Трябва също така да се изясни дали термопрозорецът по принцип е съвместим с Регламент № 715/2007 и дали евентуалното нарушение на Регламента може да е основание да се иска обезщетение за вреди по член 823, параграф 2 от BGB във връзка с член 6, параграф 1 и член 27, параграф 1 от EG-FGV или член 5 от Регламент № 715/2007.
- 13 Според запитващата юрисдикция използването на термопрозорец в дизеловите двигатели по принцип е забранено. В това отношение е без значение дали Федералната служба за моторните превозни средства е разпоредила изтегляне от пазара, или не е. Принципът на „effet utile“ изисква на купувача на превозното средство да се осигури санкционен механизъм, чиято ефективност именно да не зависи от това дали Федералната служба за моторните превозни средства реагира срещу неспазването на нормите с разпореждане за изтегляне от пазара.
- 14 Ищецът посочва, че правото му на обезщетение за вреди, за чието осъществяване иска застрахователно покритие, се основава на това, че е бил принуден от автомобилния производител да се обвърже с нежелан договор, съответно че от самото начало не му е предоставено превозно средство, което да отговаря на законоустановените изисквания за регистрация. Съдебното признаване на това право на обезщетение за вреди зависи от тълкуването на Регламент № 715/2007, и по-специално от въпроса дали този регламент защитава индивидуални права и следователно представлява защитен закон по смисъла на член 823, параграф 2 от BGB.
- 15 Въз основа на съображение 17 от Регламент № 715/2007 запитващата юрисдикция приема, че този регламент защитава индивидуални права. Наистина в това съображение не се споменават емисиите на азотни оксиди. Малко вероятно е обаче законодателят да иска да гарантира на купувачите и потребителите, че ще получават обективна и точна информация за емисиите на въглероден диоксид, а в същото време да приема за допустимо да се скрива от тях фактът на неспазването на предвидените в Регламента гранични стойности за емисиите на азотни оксиди. Тезата, че Регламентът защитава индивидуални права, намира потвърждение и в режима на отговорност, предвиден в Регламента, и по-специално в член 13.
- 16 Нито Регламент № 715/2007, нито Регламент № 692/2008 съдържат конкретни технически изисквания за начина на функциониране на системата

за пречистване на отработилите газове. От производителите зависи какво техническо решение ще приложат, за да спазят граничните стойности.

- 17 Задължение на производителите е да докажат, че съответното превозно средство отговаря на изискванията за изпитване по отношение на емисиите, както те по-специално са определени в Новия европейски цикъл на движение (NEDC). NEDC се състои от четири градски и един извънградски цикъл на движение. По време на извънградския цикъл се достига максимална скорост от 120 km/h. Средната скорост по цялата отсечка с дължина от 11,03 km възлиза на 33,6 km/h.
- 18 Съгласно член 5, параграф 2, първо изречение от Регламент № 715/2007 е забранено използването на измервателно-коригиращи устройства. Понятието за измервателно-коригиращо устройство е дефинирано по примера на правилото в точка 2.16 от Правило № 83 на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации.
- 19 Първият въпрос, който възниква във връзка с понятието за измервателно-коригиращо устройство, е как следва да се разбират използваните в неговата дефиниция понятия. Запитващата юрисдикция иска по-конкретно да се установи дали понятието „което и да е устройство“ (на немски „Konstruktionsteil“, дословно „конструктивен елемент“) обхваща единствено механични елементи, в смисъл на физическа конструкция, и дали „система за регулиране (контрол) на емисиите“ обозначава само извъндвигателната, разположена след двигателя уредба за пречистване на отработилите газове, но не и вътрешнодвигателните мерки за рециркулация на отработилите газове.
- 20 Според запитващата юрисдикция разграничението между вътрешнодвигателни и извъндвигателни мерки за пречистване на отработилите газове в системата за контрол на емисиите противоречи на ясният текст на дефиницията на понятието „измервателно-коригиращо устройство“.
- 21 Освен това запитващата юрисдикция иска да се установи какво следва да се разбира под понятието „нормална експлоатация“. Като има предвид текстовете на Регламент № 715/2007 на различни езици, тя приема, че това понятие не се отнася само до лабораторните условия, а всъщност обозначава конкретно срещаните условия на движение по пътищата. Тъй като е акт за прилагането на Регламент № 715/2007 и не изменя предвидените в него задължения, Регламент № 692/2008 не може да служи за конкретизирането на съдържанието на неговите норми. Следователно граничните стойности, установени в Регламент № 715/2007, трябва да са спазени не само при условията на процедурата за изпитване, но и без оглед на температурата. Въз основа на историческо и телеологично тълкуване и сравнителен анализ на „сродния“ Регламент № 595/2009, който се прилага за тежките превозни средства, но и за някои леки автомобили от категория M1 с особено високо

тегло, запитващата юрисдикция приема, че под „нормална експлоатация“ се разбират условията на нормална ежедневна работа на превозното средство, а не тези на процедурата за изпитване. При това обаче следва да се вземат предвид зададените в NEDC параметри на движение при ежедневна употреба за средната скорост от 33,6 km/h, както и за максимална скорост от 120 km/h.

- 22 Тъй като нито Регламент № 715/2007, нито Регламент № 692/2008 съдържат конкретни технически изисквания за начина на функциониране на системата за пречистване на отработилите газове, запитващата юрисдикция поставя въпроса дали е разрешена зависеща от температурата технология за контрол на емисиите под формата на термопрозорец и дали тя въобще попада в обхвата на забраната на измервателно-коригиращите устройства.
- 23 Използването на измервателно-коригиращи устройства по изключение е разрешено, когато устройството е необходимо, за да предпази двигателя от повреда или за да осигури безопасното управление на превозното средство. Освен това изключения се допускат във фазата на стартиране на двигателя и при условията на цикъла на изпитване. Въз основа на тези изключения запитващата юрисдикция приема, че целта за предпазване на двигателя и компонентите не оправдава използването на измервателно-коригиращи устройства без ограничение във времето.
- 24 Запитващата юрисдикция иска да се установи дали необходимостта от предпазване на двигателя следва да се определя конкретно-индивидуално или абстрактно-нормативно. Във връзка с това тя подчертава, че ако наличието на необходимост се определя конкретно-индивидуално, може в по-благоприятно положение да се окажат по-старите двигатели или особено нуждаещите се от предпазни мерки конструкции за последваща обработка на отработили газове, което е аргумент за възприемането на строг, обективизиран критерий.
- 25 Ако термопрозорецът трябва да се приеме за разрешен, запитващата юрисдикция иска също да се установи дали това се отнася и за конкретна употреба, която извън температурния прозорец от 20 °C до 30 °C води до постоянно ограничаване на пречистването на отработилите газове. В тази връзка тя изтъква, че средногодишните температури на мястото, където живее ищецът, са такива, че ограничаването на пречистването на отработилите газове е правило, а не изключение при експлоатацията на разглежданото превозно средство. Точно преобладаващите температури в Германия и Европа налагат Съдът да тълкува понятието за необходимост.
- 26 Също така запитващата юрисдикция моли да се тълкува понятието за повреда. По-специално тя иска да се установи дали са достатъчни каквито и да било, включително съвсем малки повреди, като например тази на EGR клапана, които струват между 40 EUR и 200 EUR. Като има предвид текстовете на Регламент № 715/2007 на различни езици и целта на този

регламент, запитващата юрисдикция е склонна да приеме, че не всички повреди отговарят на тези условия. Тя също така посочва, че при температура на околната среда от 20 °C до 30 °C по EGR клапана не се отлагат сажди или катран. Според нея сместа от нововходящия въздух от околната среда и върнатите отработили газове конструктивно може да се контролира така, че температурата на подаваната към двигателя входяща газова смес винаги да е в оптималния диапазон от 20 °C до 30 °C.

- 27 Накрая запитващата юрисдикция повдига въпроси за тълкуването на правните и санкционните последици от евентуално констатирани нарушения на правото на Съюза. Особено важно в този случай е дали съответните разпоредби защитават индивидуални права.
- 28 Тезата, че те защитават индивидуални права, намира потвърждение в изискването за възможно най-ефективно прилагане на правото на Съюза и в решенията на Съда от 17 септември 2002 г., *Muñoz и Superior Fruiticola* (C-253/00, EU:C:2002:497) и от 25 юли 2008 г., *Janecek* (C-237/07, EU:C:2008:447). В съответствие с това би могло пълната ефективност на предвидените в правото на Съюза норми за качество да предполага възможност да се изиска прилагането им по реда на гражданския процес. Също така може би е несъвместимо със задължителния характер на всяка директива, приета с цел защита на общественото здраве, принципно да се изключва възможността на засегнатото лице да изиска по съдебен ред изпълнение на предвидено от тази директива задължение.
- 29 Освен това в контекста на разпоредбите на член 6, параграф 1 и член 27 от EG-FGV, които се основават на член 18, параграф 1 и член 26, параграф 1 от Директива 2007/46/ЕО, възниква въпросът дали вредата, за която ищецът възнамерява впоследствие да поиска обезщетение от производителя, попада в материалния обхват на предоставяната от нормата защита. Приетите от Европейския съюз правни актове за пълна хармонизация на техническите изисквания за превозните средства имат за цел по-специално да осигурят висока степен на безопасност по пътищата, високо равнище на защита на здравето и околната среда, рационално използване на енергията и ефективна защита срещу неразрешено използване. Въпреки че *Bundesgerichtshof* (Федерален върховен съд, Германия) и редица долустоящи съдилища отричат тези разпоредби да предоставят защита на трети лица, запитващата юрисдикция — като има предвид текстовете на Директивата на други езици — вижда основания да приеме, че поради правната значимост на сертификата за съответствие цитираните разпоредби защитават индивидуални права.
- 30 Доколкото ищецът има право на иск за обезщетение, възниква и въпросът как се изчислява вредата. За това по-специално от значение е дали върху платената от купувача цена трябва да се начисляват лихви и дали купувачът дължи компенсация за използването на превозното средство. От това зависи

по-специално обхватът на дължимото на ищеца застрахователно покритие, който запитващата юрисдикция трябва да определи.

- 31 В решение от 17 април 2008 г., *Quelle* (C-404/06, EU:C:2008:231) Съдът изяснява, че Директивата за продажбата на потребителски стоки не допуска национална правна уредба, съгласно която продавачът на несъответстваща на договора стока има право да изисква обезщетение за използването на първоначално доставената несъответстваща стока за времето до новата доставка. В случаи като настоящия, при които става въпрос за връщане на закупено превозно средство, ако се стигне до предизвикан от автомобилния производител съдебен процес относно съответните права, делото може да се изравни по продължителност с общия очакван икономически полезен живот на превозното средство. Това би довело до несправедливо освобождаване от отговорност на производителя. Полезното действие („*effet utile*“) на Регламент № 715/2007 също е аргумент в полза на разбирането, че като възпираща мярка приспадането на ползите трябва да е изключено поне в случаите на умишлено причиняване на вредата в противоречие с добрите нрави. Освен това запитващата юрисдикция иска да се установи дали наличието на ефективна и възпираща санкция не предполага производителят да е длъжен да възстанови с лихва покупната цена в случай на връщане на превозното средство.
- 32 Според запитващата юрисдикция правото на ищеца да иска обезщетение за вреди де факто би се обезсмислило, ако ползите от продължаващата употреба на превозното средство подлежат на приспадане и все повече намаляват размера на обезщетението. Това също би било в противоречие с изискването за възпиращи санкции.
- 33 За предоставянето на потвърждение за застрахователно покритие е необходимо да се изясни дали е разрешен термопрозорецът и какъв е санкционният ефект на нормите на Съюза. Запитващата юрисдикция съзнава, че за осъждането на застрахователя да предостави застрахователно покритие е достатъчно да има поне еднаква вероятност за положителен и за отрицателен изход от правния спор. Тъй като обаче по релевантните за спора въпроси досега не е било отправяно преюдициално запитване до Съда, категоричен извод по въпроса за вероятността ще може да бъде направен едва след като Съдът отговори на поставените въпроси.
- 34 В зависимост от отговора на пораждащите се един от друг въпроси ще се изясни дали и евентуално в каква степен следва да се предостави застрахователно покритие на ищеца.