

Анонимизиран текст

Превод

C-685/19 – 1

Дело C-685/19

Преюдициално запитване

Дата на постъпване в Съда:

17 септември 2019 г.

Запитваща юрисдикция:

Landgericht Frankenthal (Германия)

Дата на акта за преюдициално запитване:

2 септември 2019 г.

Ищец:

OK

Ответник:

Daimler AG

[...]

Landgericht

Frankenthal (Pfalz)

Определение

По дело със страни:

OK, [...] Лудвигсхафен ам Райн,

– ищец –

[...]

срещу

Daimler AG, [...] Щутгарт,

— ОТВЕТНИК —

[...]

за поправяне на вреди,

след като на 2 септември 2019 г. разгледа делото в съдебно заседание, на 2 септември 2019 г. [...] [съдебен състав и име на съдията, постановил определеното] определи:

- I. [...] [процесуални въпроси]
- II. На основание член 267 ДФЕС отправя следните преюдициални въпроси до Съда на Европейския съюз:

Въпрос 1:

Трябва ли член 5, параграф 2, второ изречение, буква а) от Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2007 година за типово одобрение на [ориг. 2] 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 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?

Въпрос 2 в случай на утвърдителен отговор на първия въпрос:

Допустимо ли е отклоняване от принципното задължение за използване на най-добрата технология, налична към момента на типовото одобряване, поради други съображения, например поради липсата на дългосрочен опит или поради непропорционално високите разходи за най-добрата технология в сравнение с тези за други технологии, което има значително отражение върху продажната цена?

Въпрос 2 в случай на отрицателен отговор на първия въпрос:

Дори ако са използвани принципно незабранени технологични компоненти, налице ли е забранено измервателно-коригиращо устройство под формата на т.нар. „термопрозорец“, когато зададените в това отношение параметри на системата за контрол на двигателя са

така избрани, че системата за пречистване на отработените газове да не се включва или да работи само в ограничена степен:

- а) поради зададените температури, като се има предвид какви са обичайните температури през по-голямата част от годината;
- б) поради други параметри, например поради надморската височина, на която се намира превозното средство, в съответните региони в Германия или на европейския общ пазар?

[ориг. 3]

Мотиви:

Определението е издадено на основание член 267 ДФЕС.

А. Предмет на главното производство

Страните спорят дали е налице право на обезвреда във връзка с покупката на моторно превозно средство. На 20 октомври 2015 г. ищецът купува от ответника на брутна цена от 46 220 EUR употребяван автомобил „Мерцедес Бенц“ С 220 BlueTEC, Т-модел, с пробег от 10 205 километра и първа регистрация на 24 юли 2015 г., който според твърденията на ответника отговаря на изискванията за категоризиране в емисионен клас „Евро 6“ за дизелови автомобили. Страните спорят дали автомобилът действително отговаря на изискванията за тази категоризация. Ответникът не се съобразява с изпратената чрез упълномощения адвокат на ищеца покана за разваляне на договора, с определен срок до 14 февруари 2019 г.

До този момент Kraftfahrtbundesamt (Федерална служба за моторните превозни средства) не е издавала служебно разпореждане за изтегляне от пазара на процесния автомобил и автомобилите от същия тип.

Ищецът иска разваляне на договора като средство за поправяне на вреди от непозволено увреждане и съответно иска да му се върне покупната цена, а той да върне на ответника собствеността и владението върху автомобила, тъй като според него инсталираният в автомобила контролен софтуер, който в зависимост конкретно от температурата въздейства на системата за пречистване на отработените газове и на нейната ефективност, представлява забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на Регламент (ЕО) № 715/2007.

Б. Правна уредба

Искът е за разваляне на договора на деликтното основание по член 826 и член 249, параграф 1 от Bürgerliches Gesetzbuch (Граждански кодекс, наричан по-нататък „BGB“).

Член 826 от BGB гласи:

Всеки е длъжен да поправи вредите, които умишлено е причинил [ориг. 4] другиму в нарушение на добрите нрави.

Член 249, параграф 1 от BGB гласи:

Който дължи поправяне на вреди, трябва да възстанови нещата в състоянието, в което щяха да се намират, ако не беше настъпило обстоятелството, заради което дължи поправяне на вреди.

Съгласно постоянната практика на Bundesgerichtshof (Федерален върховен съд) вреди по смисъла на член 826 от BGB може да се констатират не само когато увреждащото поведение води до намаляване на имуществото на ищеца. Всъщност отговорността за вреди по член 826 от BGB възниква дори когато са налице обективно равностойни насрещни престации, но вследствие от противоправното поведение увреденият е сключил договор, който иначе не би сключил [...] [посочване на националната съдебна практика] и от чието изпълнение няма пълна полза [...] [посочване на националната съдебна практика].

Дали е налице имуществена вреда, по принцип се преценява по т.нар. хипотеза за разликата, тоест чрез сравняване на имущественото положение след събитието, довело до възникването на отговорността, с имущественото положение, което щеше да съществува, ако не беше настъпило това събитие [...] [посочване на националната съдебна практика].

В този смисъл имущественото, и по-точно общото имуществено положение на ищеца [...] [посочване на националната съдебна практика] след сключването на договора за покупката на процесния автомобил следва да се сравни с имущественото положение, в което той щеше да се намира без този договор. Вреда ще е налице, ако резултатът от това сравнение е математически отрицателен, тоест ако сключването на договора е било икономически неизгодно за ищеца.

Това по принцип е така, ако стойността на придобития автомобил е под покупната му цена или ако въпреки достатъчната стойност на предмета на покупката произтичащите от договора задължения и други неизгоди не са равностойни на ползите от него. При тази съпоставка обаче отделните ползи и неизгоди трябва да се определят по оценителен метод, съобразен със защитната цел на гражданската отговорност и компенсаторната функция на института на поправянето на вредите [...] [посочване на националната съдебна практика]. [...] [ориг. 5] [...] [разяснения относно проверката по хипотезата за разликата и посочване на националната съдебна практика]

Имуществена вреда обаче може да е налице и само поради това че като увреден от виновно изпълнение на задължения ищецът търпи неблагоприятни последици за свои конкретни имуществени интереси. Целта

на иска за поправяне на вреди е да се компенсира конкретната неизгода за увредения; в този смисъл понятието за вреда е по същество субективно ориентирано [...] [посочване на националната съдебна практика].

В това отношение е достатъчно, че вследствие от покупката на процесния автомобил ищецът се обвързва с нежелано задължение, доколкото няма пълна полза от изпълнение на договора от страна на ответника. При това положение за констатирането на подлежаща на поправяне имуществена вреда няма значение каква е обективната стойност на насрещните престации [...] [посочване на националната съдебна практика]. За тази констатация обаче не е и достатъчно изпълнението на нежелания договор да се оценява като вреда от чисто субективна и произволна гледна точка; напротив, необходимо е при отчитане на релевантните обстоятелства сключването на договора по общоприето мнение да се смята за нерационално, несъответно на конкретните имуществени интереси, а оттам и неизгодно [...] [посочване на националната съдебна практика].

В настоящия случай това е така, тъй като по общоприето мнение е негативно да се сключи договор за покупка на моторно превозно средство, което по зависещи от производителя причини не притежава емисионния евроклас, с който го обозначава и рекламира този производител.

В. Необходимост от произнасяне на Съда

Исходът на спора зависи от тълкуването на член 5, параграф 2, второ изречение, буква а) от Регламент (ЕО) № 715/2007.

Според настоящия състав ищецът би имал предявеното право само ако измервателно-коригиращото устройство, от което той се оплаква, е забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 5, параграф 2, второ изречение, буква а) от Регламент (ЕО) № 715/2007. **[ориг. б]**

В настоящия случай, за разлика от голям брой други случаи, настоящият състав не може да реши въпроса забранено ли е измервателно-коригиращото устройство, като се основе на вече влезли в сила актове на Федералната служба за моторните превозни средства или на друг публичен орган, издадени по отношение на ответника във връзка с разглежданата тук конфигурация на двигателя. Поне до момента няма такива актове за серията модели, към която принадлежи процесният автомобил.

От преценката дали измервателно-коригиращото устройство е забранено или не, ще зависи дали искът трябва да се уважи или отхвърли.

Ако при сключването на договора не е било налице забранено измервателно-коригиращо устройство, договорът за покупката на автомобила няма да представлява обвързване на ищеца с нежелани договорености. Напротив, в такъв случай ищецът ще е придобил автомобил, съответстващ в това

отношение на законовите изисквания, каквото именно е било намерението му при сключването на договора.

Ако обаче системата за контрол на двигателя във връзка с пречистването на отработените газове не отговаря на предпоставките за приложимост на изключението по член 5, параграф 2, второ изречение, буква а) от Регламент (ЕО) № 715/2007, ще трябва да се приеме, че към момента на сключването на договора за покупка автомобилът не е бил в съответствие със законовите изисквания. В такъв случай ищецът ще е сключил договор, който не би сключил, ако беше запознат с всички обстоятелства, поради което ще са изпълнени предпоставките за разваляне на договора като средство за поправка на вредите от това непозволено увреждане. В този случай съгласно практиката на Bundesgerichtshof (Федерален върховен съд) [посочване на националната съдебна практика] сключването на договора по обективно мнение би се смятало за нерационално, несъответно на конкретните имуществени интереси, а оттам и неизгодно. По общоприето мнение е негативно да се сключи договор за покупка на моторно превозно средство, което по зависи от производителя причини не притежава емисионния евроклас, с който производителят го обозначава и рекламира.

Освен това в подобна хипотеза може да настъпи имуществена вреда под формата на по-висок размер на данъка върху моторното превозно средство. Предвид принципа на законност в работата на администрацията и произтичащите от него последици националната данъчна администрация носи конституционното задължение, когато узнае, че е била приложена неправилна данъчна основа за данъка върху моторните превозни средства, да определи правилния размер на данъка, като измени издадените и все още подлежащи на изменение актове за определянето му [...] [посочване на приложимата в това отношение национална разпоредба]. Затова към момента на сключването на договора не е било изключено, а и към настоящия момент не е изключено ищецът да се окаже длъжен да заплаща този данък по по-висока ставка [ориг. 7] [...] [посочване на приложимата национална разпоредба], съответстваща на „по-лошия“ емисионен клас, в който всъщност следва да бъде категоризиран автомобилът му, и/или да заплати евентуални глоби за късно деклариране и пр.

Г. Разяснения по преюдициалните въпроси

По първия преюдициален въпрос:

Механизмът за въздействие върху системата за пречистване на отработените газове според параметрите на околната среда е измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 3, точка 10 от Регламент (ЕО) № 715/2007. Съгласно член 5, параграф 2, първо изречение от Регламент (ЕО) № 715/2007 подобни устройства по принцип са забранени.

В член 5, параграф 2, второ изречение, буква а) от Регламента е предвидено изключение от забраната, но с изрично разписаното условие да е налице необходимост от устройството. Използваният термин „необходимост“ обаче няма легална дефиниция в Регламента. В съображение 4 от Регламента е посочена целта за намаляване на емисиите от превозните средства. Този стремеж намира израз например в съображения 5, 6 и 12 от Регламента, макар и отчасти в по-различна форма и с по-различна насоченост.

Според настоящия състав оптимално намаление би се постигнало, ако се използва съответната най-добра технология, поне най-добрата налична към момента на първото получаване на типово одобрение за автомобилната серия.

От съображение 7 от Регламента обаче може да се заключи, че при определянето на нормите за емисии трябва да се вземат предвид и други обстоятелства. Като такива изрично са посочени пазарите, конкурентоспособността на производителите и преките и непреки разходи за бизнеса. Оттук може да се заключи, че тези обстоятелства не трябва да остават неотчетени и при тълкуването на понятието за необходимост по смисъла на член 5, параграф 2, второ изречение, буква а) от Регламент (ЕО) № 715/2007.

Въпросът дали при тълкуването на понятието „необходимост“ трябва да се вземат предвид допълнителни фактори, а ако трябва — кои са тези фактори и в каква степен или в какви аспекти трябва да се вземат предвид, зависи от тълкуването на правото на Съюза, което е от компетентността единствено на Съда. [ориг. 8]

По втория преюдициален въпрос:

Ако Съдът приеме, че използването на най-добрата технология е релевантно за квалифирането на измервателно-коригиращото устройство като „необходимо“, възниква въпросът дали и евентуално при какви условия производителят може да се отклонява от тази технология. Това важи особено предвид посочените в съображение 7 от Регламента последици и споменатия в него баланс между разходите и ползите.

Ако Съдът даде отрицателен отговор на първия преюдициален въпрос, възниква допълнителният въпрос до каква степен измервателно-коригиращото устройство може да ограничава пречистването на отработените газове и все пак да остава „необходимо“.

Когато въздействието върху системата за пречистване на отработените газове зависи от (външната) температура, изборът на минимална температура може поне фактически да доведе до значителна загуба на ефективност при пречистването на отработените газове, ако тази температура е така зададена, че през по-голямата част от годината да е невъзможно да бъде достигната. Ако например е зададена минимална

температура към 10 °С, през зимните месеци в Германия тя най-често няма да бъде достигана или ще бъде достигана само за няколко часа на ден. Обратно, ако като максимална температура е зададена температура, която редовно се достига или превишава през лятото, това също може значително да ограничи пречистването на отработените газове. Същото се получава, ако пречистването на отработените газове се регулира според надморската височина, на която се намира автомобилът.

В резултат от всичко това в определени периоди (от годината) или пък на или над определени надморски височини ще се ограничава или изцяло ще се преустановява пречистването на отработените газове. Така целта за подобряване на качеството на въздуха (вж. съображения 5 и 6 от Регламента) и целта за намаляване на емисиите от частици и озонни прекурсори (вж. съображение 4 от Регламента) не биха били постигнати или биха били постигнати само в ограничена степен.

[...] [подпис и име на съдията, постановил определението]