

## Анонимизиран текст

Превод

C-759/19 – 1

Дело C-759/19

### Преюдициално запитване

Дата на постъпване в Съда:

16 октомври 2019 г.

Запитваща юрисдикция:

Landgericht Gera (Германия)

Дата на акта за преюдициално запитване:

11 октомври 2019 г.

Ищец:

PG

Ответник:

Volkswagen AG

---

Landgericht Gera

[...]

### Определение

По дело

PG, [...] Ремда-Тайхел

ищец –

[...]

срещу

Volkswagen AG, [...] Волфсбург

—ответник—

за поправяне на вреди,

Седми граждански състав на Landgericht Gera (Областен съд, Гера) [...]

[...] на 11 октомври 2019 г.

**о п р е д е л и:**

**[ориг. 2]**

I. Спира производството по делото.

II. Отправя до Съда на Европейския съюз следните преюдициални въпроси във връзка с тълкуване на общностното право на основание член 267 ДФЕС:

1. Трябва ли член 6, параграф 1 и член 27, параграф 1 от [Наредбата относно одобрението на превозни средства в ЕО], респ. член 18, параграф 1 и член 26, параграф 1 от Директива 2007/46/ЕО да се тълкуват в смисъл, че производителят нарушава задължението си за издаване на валиден сертификат съгласно член 6, параграф 1 от [Наредбата относно одобрението на превозни средства в ЕО] (респ. задължението си за представяне на сертификат за съответствие съгласно 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 и член 3, точка 10 от Регламент (ЕО) № 715/2007, и че пускането на пазара на такова превозно средство нарушава забраната за пускане на пазара на превозно средство без валиден сертификат за съответствие съгласно член 27, параграф 1 от [Наредбата относно одобрението на превозни средства в ЕО] (респ. забраната за продажба без валиден сертификат за съответствие съгласно член 26, параграф 1 от Директива 2007/46/ЕО)?

При утвърдителен отговор:

1а. Членове 6 и 27 от [Наредбата относно одобрението на ЕО за превозни средства], респ. член 18, параграф 1, член 26, параграф 1 и член 46 от Директива 2007/46/ЕО, имат ли за цел да защитават други лица по смисъла на член 823, параграф 2 BGB дори и по отношение на свободата им на действие и имуществото им? Спада ли покупката от краен клиент на превозно средство, което е пуснато на пазара без валиден сертификат за съответствие, към рисковете, за чието предотвратяване са приети тези норми?

2. Член 5, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 715/2007 има ли за цел да защитава именно и крайния клиент, дори и по отношение на свободата му на действие и имуществото му? Спада ли покупката от краен клиент на

превозно средство, в което е монтирано забранено измервателно-коригиращо устройство, към рисковете, за чието предотвратяване е приета тази норма?

### Мотиви:

#### I.

1. Като се основава на наличието на деликтна отговорност, ищецът претендира от ответника връщане на покупната цена на произведено от последното превозно средство в контекста на т.нар. скандал с емисиите на автомобилите с марка VW, след приспадане на обезщетение за ползване.

2. Предвид изложеното до този момент фактическо и правно положение, запитващата юрисдикция приема, че е налице следният фактически състав: **[ориг. 3]**

На 2 декември 2012 г. ищецът купува от [...] нов лек автомобил VW Caddy Maxi Trendline 2,0 l TDI на цена 26 023,03 EUR.

Автомобилът е оборудван с двигател от вида „EA-189“, чийто оригинален софтуер е допринасял за оптимизирането на равнищата на емисиите на азот по време на официални изпитвания, като двигателят разполага със система за рециркулация на отработилите газове с два режима на работа. Режим 1 е оптимизиран по отношение на азота с относително висок процент на рециркулация на отработилите газове, режим 0 е оптимизиран по отношение на частиците, при който процентът на рециркулация на отработилите газове е по-малък. Софтуерът на модула за управление на двигателя разпознава дали превозното средство се намира в обичаен режим на движение по пътищата или на технически изпитателен стенд за определяне на стойностите на емисиите. По време на цикъла на изпитване, респ. на теста на изпитателния стенд, при отделянето на азот инсталираният софтуер изпълнява програма на двигателя в режим 1, с който се постигат по-малки стойности на азот и се спазват предвидените в закона стойности на отработени газове и граничните стойности на азотен оксид, предвидени съгласно нормата за отработени газове Евро 5. При реални пътни условия на движение по пътищата обаче превозното средство работи при режим на рециркулация 0. Получените тогава стойности на емисиите не съответстват на стойностите, посочени в сертификата за съответствие на ЕО от ответника, в качеството му на производител на въпросното превозно средство.

Монтирането на измервателно-коригиращо устройство е осъществено от ответника със знанието и по нареждане, най-малкото обаче с одобрението, на управителния съвет, и цели намаляване на собствените разходи за сметка на крайните клиенти, максимизиране на печалбата чрез масовата продажба на така манипулирани превозни средства, както и осигуряване на конкурентно предимство пред конкурентните спрямо ответника

производители на моторни превозни средства. Необходимата за тази цел измама на нищо неподозиращите одобряващи органи и крайни клиенти относно наличието на такова измервателно-коригиращо устройство и фактическото неспазване на законовите разпоредби относно отработените газове са част от общия план.

Измаменият по този начин (от своя търговец като оръдие на ответника) ищец купува превозното средство, за да участва с него в движението в обществената пътна мрежа. Ищецът нямало да го купи, ако е знаел, че не са изпълнени материалноправните условия за одобряване и поради това съществува риск превозното средство да не може да се използва (трайно) за тази цел, тъй като ще бъде спряно от движение.

Ищецът използва превозното средство от закупуването му. На 25 юли 2019 г. километражът му възлиза на 93 000 км. [ориг. 4]

## II.

В настоящия случай може да се вземе предвид единствено деликтната отговорност на ответника съгласно член 823, параграф 2 от BGB във връзка с член 5, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 715/2007) (вж. по-долу т. 1), съгласно член 823, параграф 2 от BGB във връзка с член 6, параграф 1, член 27, параграф 1 от [EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (Наредба относно одобрението в Европейската общност на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства) (наричана по-нататък „Наредба относно одобрението на превозни средства в ЕО“ или „EG-FGV“)] (вж. по-долу т. 2), както и съгласно член 826 от BGB (вж. по-долу точка 3).

Релевантните критерии са следните:

1. В спорния лек автомобил е монтирано забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 5, параграф 2 и член 3, точка 10 от Регламент (ЕО) № 715/2007. Съответното решение на Kraftfahrtbundesamt (Федерална служба за моторни превозни средства, Германия) е окончателно и има задължителна сила по отношение на гражданското производство. Освен това запитващата юрисдикция следва и възприема съответните изложения на BGH (Федерален върховен съд) в определението му от 8 януари 2019 г. [...].

Обратно на твърденията на ответника, при софтуера, който последният използва, не става въпрос за мярка, която засяга само двигателя. Чрез използването на софтуера се променят функции в системата за контрол на емисиите. Когато превозното средство се намира на изпитателен стенд, се използва режим 1 на рециркулация на отработилите газове, при който има

високо ниво на рециркулация на отработилите газове и ниско ниво на азотни оксиди. Така към двигателя се насочват обратно повече азотни оксиди, отколкото при нормално движение по пътя. Промененият режим води до това, че отделените азотни оксиди, достигащи до системата за контрол на емисиите, са по-малко, отколкото при нормално движение на пътя. Така азотни оксиди не се обхващат от измерването. По този начин се изменя функцията на системата за контрол на емисиите, тъй като установените в нея стойности не съответстват на тези при нормално движение на пътя.

Ирелевантни са и доводите на ответника, че граничните стойности при фактическото движение на пътя не били от значение, тъй като в това отношение законодателят бил решил да зададе граничните стойности в лабораторни условия. Тези доводи биха могли да бъдат релевантни, ако разликите в условията на движение на пътя бяха единственият фактор за различните емисии на азотни оксиди. Настоящият случай обаче изобщо не е такъв. Освен различните условия за движение на пътя — както сам посочва ответникът — при засегнатите превозни средства се добавя и противоположният фактор, свързан с използвания софтуер, който се отразява на емисиите на азотни оксиди чрез промяната на използвания режим. Използвайки този софтуер ответникът е напуснал сферата на правно допустимото [...] [препратка към националната съдебна практика].

2. В каква степен е налице и нарушение на член 6, параграф 1 и член 27 от EG-FGV, в основата на които стоят член 18, **[ориг. 5]** параграф 1 и член 26, параграф 1 от Директива 2007/46, зависи от декларативното съдържание и значението на сертификата за съответствие.

Според OLG Braunschweig [...] от значение е не дали конкретното превозно средство отговаря на правните изисквания, а само че сертификатът е издаден от съответния производител и се отнася за одобрения тип, т.е. че декларацията отговаря на някои формални изисквания, дори ако от гледна точка на съдържание е невярна. Ето защо монтирането на забранено измервателно-коригиращо устройство не засягало валидността на сертификата за съответствие.

Според противоположния възглед обаче такъв сертификат същевременно включва и декларацията, че превозното средство съответства на всички релевантни, приложими в Съюза, правни разпоредби [...], в резултат на което, в случай че е налице забранено измервателно-коригиращо устройство — както в настоящия случай — сертификатът за съответствие съдържа невярна информация и следователно е невалиден, поради което е налице пускане на пазара без валиден сертификат (нарушение на член 27, параграф 1 от EG-FGV), както и нарушение на задължението на производителя за издаване на валиден сертификат съгласно член 6, параграф 1 от EG-FGV [...].

От формулираната в приложението към Регламент (ЕО) № 385/2009 цел, съгласно която сертификатът за съответствие е „декларация, издадена от производителя на превозното средство на купувача в уверение на това, че придобитото от него превозно средство съответства на законодателството в Европейския съюз, което е в сила към момента на производството на превозното средство“, следва че формалният подход е неправилен и сертификатът за съответствие притежава гореспоменатото по-широко декларативно съдържание.

Това все още не означава, че фактическата неточност поради монтирането на забранено измервателно-коригиращо устройство е свързана с невалидност на декларацията за съответствие, при все това, в съответствие с установените в правото на Европейския съюз принципи на тълкуване, гореспоменатото описание на функциите е по-скоро в подкрепа на тази теза, отколкото против нея.

Следователно отговорът на въпрос 1 е от значение за решаването на въпроса дали в този контекст ответникът е допуснал нарушение на закона като основание за деликтна отговорност.

3. Пускането в движение на превозно средство, в което целенасочено е монтирано забранено измервателно-коригиращо устройство [Ориг. 6], като съзнателно се премълчава противоречащото на закона софтуерно програмиране, както и свързаното с това въвеждане в заблуждение с конклюдентни действия на одобряващите органи и крайните клиенти, че са изпълнени условията за одобрение и че използването на превозното средство в пътната мрежа е разрешено без ограничения, с цел намаляване на разходите и максимизиране на печалбата чрез голям обем продажби, като в същото време се осигурява конкурентно предимство за сметка на нищо неподозиращите клиенти, представлява умишлено увреждане в нарушение на добрите нрави (член 826 от BGB).

В това отношение фактът, че жалбоподателят не е закупил пряко от ответника превозното средство, не поставя под въпрос причинно-следствената връзка между въвеждането в заблуждение и придобиването на превозното средство. Всъщност с пускането на пазара на превозното средство ответникът съзнателно е задействал причинно-следствената връзка, използвайки своите канали за продажба. Свързаното с пускането на пазара на превозното средство въвеждане в заблуждение с конклюдентни действия продължава, защото относно тези данни търговецът с превозни средства просто предава съобщената от производителя информация и купувачът се доверява в това отношение както на данните на производителя, както и — както е в настоящия случай — на сериозността на производителя. В това отношение продавачът на автомобили е инструмент на ответника като непряк извършител.

Действията на ответника са довели и до вреди за купувача, изразяващи се дори в сключването на неблагоприятния договор за покупко-продажба, който иначе не би бил сключен [...] [препращане към националната съдебна практика].

Субективните предпоставки по член 826 от BGB във връзка с член 31 от BGB също са изпълнени. Като се има предвид носената от него вторична тежест за посочване на релевантните факти, ответникът не е оспорил надлежно достатъчно мотивираните от жалбоподателя в този контекст твърдения. [...] [препращане към националната съдебна практика].

### III.

Деликтната отговорност по член 823, параграф 2 от BGB във връзка с член 5, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 715/2007 изисква последно споменатата норма да е защитна норма. Същото важи за отговорността по член 823, параграф 1 от BGB във връзка с член 6, параграф 1 и член 27, параграф 1 от EG-FGV, доколкото — **[ориг. 7]** което най-напред изисква отговорът на първия преюдициален въпрос да е утвърдителен — в това отношение изобщо е налице нарушение на дадена/и разпоредба/и (вж. част II.2.).

Дадена правна норма цели защитата на други лица, когато е предназначена най-малкото и за защита на отделно лице или на отделни кръгове от лица срещу нарушение на определено правнозащитено благо. При изисквания или забрани защитаващият интерес, начинът на неговото засягане и кръгът защитени лица трябва да бъдат определени в достатъчна степен. От значение е не действието, а съдържанието и целта на закона, както и обстоятелството дали при приемането му законодателят е възнамерявал да предостави в полза на отделните лица правна защита като тази, на която се прави позоваване поради твърдяното нарушение. Обстоятелството, че правната норма отчита в допълнение или дори приоритетно обществен интерес, не е пречка, стига защитата на отделните лица да не е само просто отражение на нормата. Създаването на индивидуален иск за обезщетение за вреди трябва да изглежда смислено и приемливо най-малкото в рамките на общата система на отговорност за вреди. Дали случаят е такъв следва да се реши въз основа на цялостно разглеждане на целия регулаторен контекст, в който се вписва нормата [...].

Освен това задължението за обезщетяване на вредите е ограничено от защитната цел на нормата. Отговорност е налице само по отношение на онези еквивалентни и адекватни вредоносни последици, които спадат към рисковете, за чието предотвратяване е приета нарушената норма. Твърдяната вреда трябва да е тясно свързана със създадената от причинителя на вредата заплаха, като „повърхностна“ или „случайна“ връзка не е достатъчна. В това отношение се изисква оценъчен подход. Според този подход следва да се

разгледат смисълът и обхватът на нарушената норма и да се изясни дали твърдяната вреда трябва да бъде предотвратена от тази норма [...].

В германската съдебна практика досега е изключително спорно дали тези разпоредби могат да предоставят закрила на трети лица, т.е. да защитят и отделните купувачи на автомобили по отношение на свободата им на действие и имуществото им, и дали придобиването на превозно средство, в което е монтирано забранено измервателно-коригиращо устройство, спада към рисковете, за чието предотвратяване е/са приета/и нарушената/ите норма/и, като същевременно — доколкото е видно — до голяма степен няма разглеждане от гледна точка на защитната цел на нормата.

OLG Braunschweig [...] например излага подробни мотиви в полза на становището, че споменатите по-горе разпоредби не следва да се разглеждат като норми със защитен характер по смисъла на член 823, параграф 2 от BGB [ориг. 8], тъй като нямат за цел да защитават имуществото на купувача на моторно превозно средство, а целят висока безопасност на пътя, опазване на здравето и околната среда и рационално използване на енергията.

От друга страна се посочва, че е без значение обстоятелството, че нарушената норма действително на първо място трябва да е в обществен интерес, доколкото индивидуалната защита — от която трябва да се изхожда в разглеждания случай — не била просто последица, а следва да се отнесе към обхвата на нормата [...]. Освен това в областта на нормите от правото на Европейския съюз следвало да се вземе предвид, че с цел ефективно транспониране на европейското право правото на обезщетения за вреди следвало да се предоставя и в случаи, при които нарушените норми нямали за цел индивидуална защита [...]. Индивидуалната защита се установявала също и от вече посоченото по-горе (част II.2.) описание на функциите в приложението към Регламент (ЕО) № 385/2009 [...].

Запитващата юрисдикция не е в състояние да прецени правилното тълкуване, особено с оглед на задоволителното транспониране на член 18, параграф 1, член 26, параграф 1 и член 46 от Директива 2007/46/ЕО, в съответствие с принципите на европейското право и в светлината на Хартата на основните права на Европейския съюз, още повече, че посочените от двете страни доводи са напълно заслужаващи внимание, но по определени въпроси са разнопосочни.

#### IV.

И деликтната отговорност съгласно член 826 от BGB е ограничена поначало до вреди, които попадат в обхвата на закрилата на нарушено изискване или забрана [...]. Право на обезщетение за вреди има само лице, което е увредено пряко в нарушение на добрите нрави или което в нарушение на добрите нрави е претърпяло вреди като трето лице, а не само като опосредено от прекия потърпевш лице [...].



Въпросът дали в случаи като разглеждания отговорността следва да се коригира от гледна точка на защитната цел продължава да е много оспорван и на него се дават различни отговори.

Ако в това отношение не се изходи от нарушението на член 5, параграф 2, първо изречение от Регламент (ЕО) № 715/2007, респ. членове 6 и 27 от EG-FGV, а действието, накърняващо добрите нрави, се основе изключително на свързаната с пускането на пазара на превозното средство и продължаваща измама (особено и по отношение) на крайния клиент, не се налага корекция от гледна точка на закрилата, [ориг. 9] тъй като измаменото лице подлежи на неограничена закрила и следва да бъде обезщетено за всички вреди, настъпили за него в резултат от измамата [...]. За сметка на това, ако се вземе предвид основно пускането на пазара при използване на забранено измервателно-коригиращо устройство, съществува значително припокриване с повдигнатите в част III. въпроси [...].

Поради това се налага извършването на изолирано разглеждане. В крайна сметка става въпрос за неразделни аспекти на единно събитие и общ план. Както (масовото) пускане на пазара на превозните средства, оборудвани със забранено измервателно-коригиращо устройство, за постигане на планираните цели не е било възможно без въвеждане в заблуждение на одобряващите органи и крайните клиенти, така и измамата без манипулиране като предмет на въвеждането в заблуждение е немислима. Всъщност, освен въпроса за (не)спазването на разпоредби относно отработените газове, въвеждането в заблуждение няма друго декларативно съдържание. При това положение и според запитващата юрисдикция същността на твърдението за накърняване на добрите нрави се основава на нарушението на стандартите за отработени газове. Ето защо отговорността съгласно член 826 от BGB може също да бъде обоснована само ако целта на стандартите за отработените газове не е била само опосредена закрила на съответния краен клиент и той е трябвало да бъде защитен именно и от твърдените вреди.

Ето защо от отговора на въпроси 1а (ако отговорът на преюдициален въпрос 1 е утвърдителен) и 2 зависи в голяма степен и решението дали е налице право по член 826 от BGB, а именно от това дали посочените по-горе разпоредби имат защитно действие спрямо трети лица и дали покупката от краен клиент на превозно средство, в което е монтирано забранено измервателно-коригиращо устройство, и/или което е пуснато на пазара без валиден сертификат за съответствие, спада към рисковете, за чието предотвратяване е/са приета/и нарушената/ите норма/и.

V.

Релевантността на въпроси 1, 1а и 2 за разрешаването на настоящия спор не отпада поради факта, че искът вече е бил уважен, тъй като ищецът има право

по член 823, параграф 2 от BGB във връзка с член 263, параграф 1 от BGB. Всъщност случаят не е такъв.

Независимо от налагащите се тук съображения, свързани със защитната цел, не са представени достатъчно данни относно изпълнението на изискванията на фактическия състав за наличието на такова право. **[ориг. 10]**

Член 263 от [Strafgesetzbuch (Наказателен кодекс)] е наказателноправна норма, която инкриминира конкретно действие или бездействие на определено физическо лице. Срещу юридическо лице не може да се извършва наказателно преследване. Ето защо, излагайки фактическите обстоятелства, ищецът е трябвало по-специално да посочи кой член на управителния съвет, представител или помощник, кога и къде е извършил конкретната измама или е по отношение на кого е разпоредил извършването ѝ. Тук е без значение обстоятелството, че ищецът не е в състояние да направи това поради факта, че няма поглед върху събитията в предприятието на ответника. За разлика от случаите в областта на член 826 от BGB, където става въпрос за гражданскоправна претенция, ищец, който отправя наказателноправни претенции срещу сътрудници на юридическо лице, и основава на тях гражданскоправната им отговорност, не може да се ползва от вторичната тежест за посочване на релевантните факти (вж. част III.3.).

[...]