

Дело C-809/19

**Резюме на преюдициалното запитване съгласно член 98, параграф 1 от
Процедурния правилник на Съда****Дата на постъпване в Съда:**

4 ноември 2019 г.

Запитваща юрисдикция:

Landgericht Gera (Германия)

Дата на акта за преюдициално запитване:

25 октомври 2019 г.

Ищец:

ER

Ответник:

Volkswagen AG

Предмет на главното производство

Право на обезщетение за прекратяване с обратно действие на договор за покупка на ново превозно средство, в което е монтирано забранено измервателно-коригиращо устройство — Отговорност на производителя на двигателя при произведено от дъщерно дружество превозно средство — Задължение за представяне на сертификат за съответствие — Закрила на крайния клиент — Приспадане на обезщетение за ползване от стойността на вредите

Предмет и правно основание на преюдициалното запитване

Тълкуване на правото на Съюза, член 267ДФЕС

Преюдициални въпроси

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 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, 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?

3. Трябва ли членове 6 и 27 от [Наредбата относно одобрението на превозни средства в ЕО], респ. член 18, параграф 1, член 26, параграф 1 и член 46 от Директива 2007/46/ЕО, да се тълкуват в смисъл, че в случай на нарушение на разпоредбите им от вредите на крайния клиент следва да не се удържа отчасти или изцяло обезщетение за реалното ползване на превозното средство (евентуално: по какъв начин, респ. до каква степен?), ако поради това нарушение крайният клиент може да иска и иска разваляне на договора за покупка на превозното средство? Променя ли се тълкуването, ако нарушението е съпроводено с въвеждане в заблуждение 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 и ако нарушението и измамата се извършват 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?

Релевантни разпоредби от правото на ЕС

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, член 26, параграф 1 и член 46

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 и член 5, параграф 2

Приложение към 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“)

Релевантни национални разпоредби

Членове 6 и 27 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“)

Член 31, член 823, параграф 2 и член 826 от Bürgerliches Gesetzbuch (Германски граждански законник, наричан по-нататък „BGB“)

Член 263, параграф 1 от Strafgesetzbuch (Наказателен кодекс, наричан по-нататък „StGB“)

Кратко представяне на фактичката обстановка и на производството

- 1 На 3 май 2010 г. ищецът купува от търговец на автомобили нов лек автомобил Шкода на цена от 31 127 EUR.
- 2 Лекият автомобил е оборудван с двигател тип EA-189, който е доставен от ответника. Оригиналният софтуер на двигателя допринася за оптимизирането на равнищата на емисиите на азот по време на официални изпитвания, като двигателят разполага със система за рецикулация 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 целят 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 0. Получените тогава стойности на емисиите не съответстват на стойностите, посочени в сертификата за съответствие от ответника, в качеството му на производител на въпросното превозно средство.

- 3 Разработването и монтирането на измервателно-коригиращо устройство, както и доставянето на съответно манипулираните двигатели на дъщерните дружества на групата, е осъществено със знанието и по нареждане на ответника, 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, както и осигуряване на конкурентно предимство пред конкурентните спрямо ответника производители на моторни превозни средства. Използването на манипулирания двигател от дъщерните дружества на групата и последващата продажба на леки автомобили на клиенти не само са предвидими, но точно те са смисълът и целта на действията на участващите служители на ответника. 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.
- 4 Измаменият по този начин (от своя съдоговорител като оръдие на ответника) ищец закупил 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.

Основни доводи на страните в главното производство

- 5 Ищецът иска от ответника връщането на покупната цена на лекия автомобил. Той счита, че от покупната цена не следва да се удържа обезщетение за ползване за изминатите от него километри.
- 6 Ответникът изтъква, че използваният от него софтуер е мярка, която засяга само двигателя. Освен това граничните стойности при фактическото управление не били от значение, тъй като в това отношение законодателят бил решил да зададе граничните стойности в лабораторни условия.

Кратко изложение на мотивите за преюдициалното запитване

- 7 Запитващата юрисдикция разглежда деликтната отговорност на ответника съгласно член 826 от BGB.
- 8 Най-напред тя посочва, че в спорния лек автомобил е монтирано забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 5, параграф 2 и член 3, точка 10 от Регламент № 715/2007. Съответното решение на Kraftfahrtbundesamt (Федерална служба за моторни превозни средства, Германия) е окончателно и има задължителна сила по отношение на гражданското производство.
- 9 От декларативното съдържание и значението на сертификата за съответствие, които в Германия са спорни, зависи 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, параграф 1 и член 26, параграф 1 от Директива 2007/46.
- 10 Според един от възгледите 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.
- 11 Според противоположния възглед 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, 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.

- 12 От формулираната в приложението към Регламент № 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“, запитващата юрисдикция прави заключението, че формалният подход е неправилен и сертификатът за съответствие притежава приетото в рамките на противоположния възглед по-широко декларативно съдържание.
- 13 Според запитващата юрисдикция пускането на пазара — при въвеждане в заблуждение на одобряващите органи и на крайните клиенти — на произведено от дъщерно дружество превозно средство, в което е монтиран произведен от ответника двигател със забранено измервателно-коригиращо устройство, представлява умишлено увреждане в нарушение на добрите нрави по член 826 от BGB. Отговорността за въвеждането в заблуждение на производителя на превозното средство и на продавача на моторни превозни средства се вменява на ответника като непряк извършител. Поради липса на данни не може да се приеме наличието на тайно споразумение между ответника като доставчик на двигателя и производителя на превозното средство.
- 14 Запитващата юрисдикция проверява и потвърждава наличието на всички други условия за прилагането на член 826 от BGB. Тя подчертава по-нататък, че деликтната отговорност съгласно член 826 от BGB е ограничена до вреди, които попадат в обхвата на закрилата на нарушено изискване или забрана, и че право на обезщетение за вреди има само лице, което е увредено в нарушение направи нарушение добрите нрави или което в нарушение на добрите нрави е претърпяло вреди като трето лице, а не само като опосредено от прекия потърпевш лице. Такъв е случаят, ако дадена разпоредба е предназначена най-малкото и за защита на отделно лице или на отделни кръгове от лица срещу нарушение на определено правнозащитено благо. Освен това отговорност е налице само по отношение на онези вредоносни последици, които спадат към рисковете, за чието предотвратяване е приета нарушената норма. При това следва да се разгледат смисълът и обхватът на нарушената норма и да се изясни дали твърдяната вреда трябва да бъде предотвратена от тази норма.
- 15 Предмет на по-широка дискусия в Германия е дали в случаи като разглеждания отговорността следва да се коригира от гледна точка на защитната цел
- 16 Ако в това отношение не се изходи пряко от — иницираното от ответника — нарушение на член 5, параграф 2, първо изречение от Регламент № 715/2007, респ. членове 6 и 27 от EG-FGV, а действието, накърняващо добрите нрави, се основава 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, тъй като измаменото лице подлежи на неограничена закрила и следва да бъде обезщетено за всички вреди, настъпили за него в резултат от измамата. От друга страна, ако се приеме за меродавно извършеното от ответника пускане на пазара с използване на забранено измервателно-коригиращо устройство, от решаващо значение е 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 са приети нарушените норми.

- 17 Според запитващата юрисдикция изолираното разглеждане е недопустимо. Това са неразделни аспекти на единно събитие и общ план. 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 да бъде обоснована единствено ако целта на стандартите за отработените газове не е била само опосредена закрила на съответния краен клиент и той е трябвало да бъде защитен и от твърдените вреди.
- 18 В германската съдебна практика досега е изключително спорно дали членове 6 и 27 от EG-FGV, респ. член 18, параграф 1, член 26, параграф 1 от Директива 2007/46/ЕО и/или член 5, параграф 2 от Регламент № 715/2007 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 са приети нарушените норми.
- 19 Твърди се, че посочените разпоредби не следва да се считат за норми със защитен характер, 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.
- 20 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 европейските норми 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 в приложението към Регламент (ЕО) № 385/2009 описание на функциите.

- 21 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. В това отношение от сезирания Съд се иска да даде задължително тълкуване.
- 22 По отношение третия преюдициален въпрос запитващата юрисдикция посочва, че в случай на отговор на въпроси 1, 1а и/или 2 ищецът има право да бъде поставен в положението, в което би бил, ако не беше сключил договора за лекия автомобил. Той може да иска връщане на покупната цена в замяна на предаване и прехвърляне на превозното средство.
- 23 След като обаче ищецът е ползвал и продължава да ползва закупеното от него превозно средство години след покупката му, се поставя следващият решаващ въпрос дали от гледна точка на компенсацията за тези ползи жалбоподателят дължи обезщетение за ползване.
- 24 В Германия нормите относно деликтната отговорност са повлияни от с идеята, че се извършва само компенсация за вреди и увреденото лице не може да се обогатява от вредата. Съобразно това се извършва по-специално компенсация за ползите. От това следва, че при изчисляването на вредите следва да се вземат предвид предимствата, доколкото вредоносният факт води до адекватни причинно-следствени предимства за увреденото лице и приспадането им съответства по смисъл и цел на задължението за обезщетение за вреди, т.е. не представлява несправедлива тежест за увреденото лице и не облекчава несправедливо причинителя на вредоносното събитие.
- 25 Въпросът дали — по специално в случай на отговорност съгласно член 826 от BGB — в случаи като разглеждания се извършва компенсация за ползи, е предмет на ожесточени спорове в Германия.
- 26 Срещу компенсацията за ползи се възразява с аргумента, че твърдението, че до договора за покупка се е стигнало чрез измама, противоречи на приспадането на предимството от ползването, тъй като ищецът не искал да наеме превозното средство, а да го закупи. Освен това производителят, отговорен за измамата, не трябвало чрез изчисляването на вредата временно да реализира добавената стойност на инкриминираната продажба на стоки. Всъщност в резултат от това от чисто икономическа гледна точка отговорността за него би била почти същата. Ефективното прилагане на правото на Съюза също забранявало обезщетението за ползване.
- 27 От друга страна се посочва, че компенсацията за ползи не била несправедлива, тъй като е налице ползване и по този начин била извлечена финансова облага и отказът нямал компенсиращ ефект. Приспадането на получените ползи нямало да доведе до несправедливо облекчение на

причинителя на вредоносното събитие. Не било задача на правото относно вредите да санкционира поведението на причинителя на вредоносно събитие по начин, който излиза извън границите на прекратяването с обратно действие на договора. Получената от ищеца облага от ползването не била облага, която той би продължил да получава при липсата на вредоносното събитие. Всъщност и без вредоносното събитие ищецът щял да управлява моторно превозно средство, а следователно и да ползва произтичащите от това облаги от ползването. В това отношение поведението на ответника не го поставя в по-неблагоприятно положение.

- 28 Запитващата юрисдикция е склонна да приспадне ползите, но не е в състояние да прецени дали от гледна точка на европейското право това е изцяло или отчасти забранено.

РАБОТЕН ДОКУМЕНТ