

Дело 138/20

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

13 март 2020 г.

Запитваща юрисдикция:

Landgericht Stuttgart (Германия)

Дата на акта за преюдициално запитване:

13 март 2020 г.

Ищец:

O.

Ответник:

P.

Предмет на главното производство

Допустимост на измервателно-коригиращи устройства в моторни превозни средства

Предмет и правно основание за отправяне 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 „[конструктивен елемент]“ обхваща изключително само механични елементи на дадена 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 контрол на емисиите обхваща само разположена след корпуса на двигателя уредба за пречистване на отработените газове (например под формата на окисляващи катализатори за дизелови двигатели, филтър/филтри за прахови частици за дизелови двигатели, катализатори за редукция на азотни оксиди (NO_x)?

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

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 демонстрационен цикъл)?

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 се спазват 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 2-2:

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 стратегии за контрол на емисиите в зависимост от температурата

3-1: Трябва ли **член 5, параграф 1** от Регламент (ЕО) № 715/2007 да се тълкува и прилага в смисъл, че е забранено оборудване на превозни средства, при което компонент, който може да окаже влияние върху емисиите, е проектиран по начин, позволяващ степента на рециркулация на отработените газове да се настрои така, че да осигурява режим на слабо замърсяване само в интервала между 20 °С и 30 °С, 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 за целите на предпазване на двигателя то работи непрекъснато извън температурния интервал между 20 °С и 30 °С, в резултат на което рециркулацията на отработените газове е намалена в значителна степен?

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 измервателни 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 измервателни коригиращи устройства по смисъла на тази разпоредба следва да се отхвърли, когато зададените в модула за управление на двигателя параметри са така подбрани, че системата за пречистване на отработените газове да не се включва или да работи само в ограничена степен поради предварително определената ѝ зависимост от температурите, които обичайно могат да се очакват 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) № 715/2017 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) № 715/2017 да се тълкува и прилага в смисъл, че понятието за повреда не следва да се прилага, когато са засегнати т.нар. износващи се части (като например клапанът за рециркулация на отработилите газове (EGR))?
- 5-3: Трябва ли **член 5, параграф 2, второ изречение, буква а)** от Регламент (ЕО) № 715/2017 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 компонентите, разположени след 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 те защитават най-малкото и имуществото на приобретателя 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, свързани с осигуряването на *effet utile*, предоставя на приобретателите на превозни средства процесуална легитимация при предявяване на иски с оглед на прилагането на правото на Съюза относно регулирането на пазара?
- 6-3: 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 за издаване на валиден 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 от Регламент (ЕО) № 715/2007, и че пускането на пазара на такова превозно средство нарушава забраната за продажба без валиден

сертификат за съответствие съгласно член 26, параграф 1 от Директива 2007/46/ЕО?

- 6-4: *Цел ли е на Регламент (ЕО) № 715/2007 и на Директива 2007/46/ЕО, с оглед на предвидените в приложение I към Регламент (ЕО) № 715/2007 гранични стойности, респ. с оглед на сертификата за съответствие по смисъла на 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, обосноваващи качеството, респ. при нарушение на законодателството в областта на регистрацията на превозни средства, на равнище на правото на Съюза да се забрани на производителя да приспада облагите от ползването при връщане на превозното средство поради разваляне на договора за покупко-продажба?*

Разпоредби на правото на Съюза, на които е направено позоваване

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 (ОВ L 171, 2007 г., стр. 1)

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 (ОВ L 199, 2008 г., стр. 1)

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) (ОВ L 263, 2007 г., стр. 1)

Директива 1999/44/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 25 май 1999 година относно някои аспекти на продажбата на потребителски стоки и свързаните с тях гаранции (ОВ L 171, 1999 г., стр. 12; Специално издание на български език, 2007 г., глава 15, том 5, стр. 89)

Разпоредби на националното право, на които е направено позоваване

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

Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (Наредба за ЕО типово одобрение 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“), членове 6 и 27

Кратко представяне на фактите и на производството

- 1 На 30 май 2012 г. ищецът купува от ответника, германски производител на автомобили, нов автомобил „Porsche Cayenne Diesel Tiptronic“ на брутна цена от 71 156,66 EUR. Според твърденията на ответника това превозно средство отговаря на изискванията за категоризиране в клас с норма на замърсяване „Евро 5“ за дизелови превозни средства. Страните спорят дали това действително е така.
- 2 Междувременно ищецът стига до извода, че инсталираният в автомобила софтуер за управление, който в зависимост от температурата въздейства на системата за пречистване на отработените газове, представлява забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на Регламент № 715/2007. Поради това той отправя до ответника покана за разваляне на договора, като му определя срок до 14 февруари 2019 г., но ответникът отказва.
- 3 Безспорно ответникът използва т.нар. „вътрешнодвигателна система за рециркулация на отработените газове“. За да се намалят емисиите от азотни оксиди, образувани в горивната камера, част от отработените газове се отвеждат обратно във всмукателната система на двигателя и отново участват в изгарянето. Действието на системата за рециркулация на отработените газове обаче е оптимално само в температурния интервал между 20 °C и 30 °C (т.нар. „температурен прозорец“). При по-ниски външни температури това действие намалява или изцяло се деактивира.
- 4 До този момент германската Kraftfahrt-bundesamt (Федерална служба за моторните превозни средства) не е издавала служебно разпореждане за изтегляне от пазара на спорното превозно средство и на превозните средства от същия тип.

Основни доводи на страните в главното производство

- 5 Според ищеца използването на температурен прозорец по принцип е забранено. Той счита, че ответникът използва несъвместим с член 5,

параграф 2, първо изречение от Регламент № 715/2007 софтуер, който регулира вътрешнодвигателната рециркулация на отработените газове и нейната ефективност в зависимост от температурата на околната среда. В резултат от това се променяло действието на част от системата за контрол на емисиите, така че се намалявала нейната ефективност при условия, които можели да се очакват при нормална работа и експлоатация на превозното средство.

- 6 Предвидените в приложение I към Регламент № 715/2007 гранични стойности на емисиите трябвало да се спазват не само в рамките на Новия европейски демонстрационен цикъл (NEDC), но и при нормална експлоатация, т.е. при ежедневната употреба.
- 7 Отвeтникът не оспорва, че използва измервателно-коригиращо устройство, но го счита за допустимо съгласно член 5, параграф 2, второ изречение от Регламент № 715/2007. От тази разпоредба следвало, че даден производител може да предприеме мерки за избягване на каквато и да било повреда на компоненти. В настоящия случай било необходимо да се регулира рециркулацията на отработените газове в зависимост от температурата на околната среда, тъй като само по този начин било възможно да се предотврати образуването на нагар по дизеловия двигател.
- 8 Всъщност било без значение какви били емисиите от превозното средство при ежедневната употреба. Граничните стойности на емисиите, произтичащи от „Евро“ нормите, били свързани с подробно регламентирани условия на изпитване и в резултат на това от определящо значение сред тези условия били единствено емисиите.

Кратко представяне на мотивите за отправяне на преюдициалното запитване

- 9 Въпреки че ищецът повече не може да предяви искове на основание на договора за покупка, е възможно той да предяви претенциите си на основание на „непозволено увреждане“, а именно, от една страна, на основание на член 823, параграф 2 от BGB във връзка с Регламент № 715/2007 и/или във връзка с член 6, параграф 1 и член 27, параграф 1 от EG-FGV, и от друга страна, на основание на член 826 от BGB.
- 10 Запитващата юрисдикция е склонна да приеме становището, че е налице право да бъдат предявени тези претенции. От една страна, член 823, параграф 2 от BGB изисква да е нарушен „закон, който цели защитата на друго“. Според запитващата юрисдикция Регламент № 715/2007 представлява такъв защитен закон. От друга страна, изглежда е налице и „недобросъвестно умишлено увреждане“ по смисъла на член 826 от BGB. Окончателното произнасяне по този въпрос обаче изисква да се изясни дали отивникът действително използва забранено съгласно Регламент № 715/2007 измервателно-коригиращо устройство. Ако това е така,

изискваният съгласно член 18 от Директива 2007/46 сертификат за съответствие би бил невалиден, което би означавало също, че е налице нарушение на EG-FGV, с която наредба посочената директива е транспонирана в германското право.

- 11 Поради различната тълкувателна практика на германските съдилища във връзка с разследването на „дизеловия скандал“ съществуват съмнения относно тълкуването на Регламент № 715/2007 и на Директива 2007/46. Тези съмнения могат да бъдат разсеяни единствено с решение на Съда .
- 12 Отправените до Съда въпроси са разделени на шест тематични групи.

1. Понятието „измервателно-коригиращо устройство“

- 13 Предвид текста на член 3, точка 10 от Регламент № 715/2007 запитващата юрисдикция иска да се установи дали понятието „[конструктивен елемент]“ обхваща изключително само механични елементи в смисъл на физическа конструкция. (въпрос 1-1).
- 14 Ако се приеме, че понятието за конструктивен елемент подлежи на такова стеснително тълкуване, определението на това понятие не би обхващало модула за електронно управление на двигателя и неговия софтуер. Залегналият в определението систематичен контекст, в който са изброени множество параметри от системата за задвижване на превозните средства за превоз на пътници, които понастоящем подлежат предимно — включително и — на електронно управление, категорично опровергава тезата за такова свеждане на понятието до физическа конструкция с механични компоненти. От прочита на текста на английски език, в който преди изброяването на параметрите се говори за „any element of design which senses [...]“, става ясно, че това понятието обхваща и дизайна на софтуера.
- 15 По-нататък следва да се изясни дали понятието „система за [...] контрол на емисиите“, използвано в определението за „измервателно-коригиращо устройство“, обхваща и технологиите за ограничаване на емисиите при източника, т.е. в горивната камера на двигателя, посредством рециркулация на отработените газове или понятието означава единствено инсталираното извън двигателя устройство за пречистване на отработените газове под формата на филтри за прахови частици за дизелови двигатели и на катализатори за редукция на азотните оксиди (въпрос 1-2). Регламент № 715/2007 не съдържа определение на това понятие.
- 16 Според запитващата юрисдикция не следва да се прави разграничение между мерки, прилагани вътре в самия двигател, и мерки прилагани извън него, тъй като всички мерки, изброени в член 3, точка 10 от Регламент № 715/2007, включват технически операции, които влияят върху отделянето и намаляването на емисиите, сред които „честотата на въртене на двигателя“ представлява определено фактор, отнасящ се до самия двигател.

- 17 Не са налице и конкретни основания понятието „система за [...] контрол на емисиите“, което няма легална дефиниция, да бъде извадено от контекста на определението за „измервателно-коригиращо устройство“. С въпрос 1-3 запитващата юрисдикция иска да се изясни дали разграничението между изразите „в самия двигател“ и „извън двигателя“ е допустимо или не е допустимо с оглед на целите на Регламент № 715/2007.

2. Понятието „нормална експлоатация“

- 18 С въпроси 2-1—2-4 запитващата юрисдикция иска да се изясни дали предвидените в приложение I към Регламент № 715/2007 гранични стойности се прилагат само в рамките на условията за изпитване по „Новия европейски демонстрационен цикъл“ (NEDC), или трябва да се спазват в ежедневието и „при нормална експлоатация“ по смисъла на член 5, параграф 1 от този регламент. Освен това следва да се изясни дали понятието „нормална експлоатация“ обхваща *всички* реални условия на движение в ежедневието или само такива, при които са спазени параметрите за скоростта по NEDC в градски и в извънградски условия.
- 19 Регламент № 715/2007 не определя какво следва да се разбира под „нормална експлоатация“.
- 20 Буквалното тълкуване, включително като се използват и текстове на други езици, подкрепя тезата, че в обхвата на това понятие въобще не попадат единствено лабораторните условия, но и реално съществуващи, т.е. конкретно възникващи по време на движението по пътищата условия.
- 21 Това тълкуване се подкрепя от съображение 12 на Регламент № 715/2007, което гласи, че „[с]ледва да продължат усилията [...] да се осигури, че тези граници съответстват на действителните стойности на емисиите, отделяни при работата на превозните средства по време на експлоатация“.
- 22 На пръв поглед изглежда, че различен извод следва от член 3, параграф 6 от Регламент № 692/2008, който изисква от производителя да гарантира, че резултатите от изпитването на емисии съответстват на приложимите гранични стойности „при определените в настоящия регламент условия на изпитване“. В съображение 3 на Регламент № 715/2007 обаче се уточнява, че този регламент съдържа „основни разпоредби за емисиите от превозни средства“, докато „техническите спецификации ще бъдат посочени в мерки по прилагането“. От това следва, че Регламент № 692/2008 не изменя задълженията, които производителят има по силата на Регламент № 715/2007, а има за цел само прилагането им. Следователно предвидените в приложение I към Регламент № 715/2007 гранични стойности трябва да се спазват не само при условията по процедурата за изпитване, но и независимо от температурата.

- 23 Според запитващата юрисдикция, за да се гарантира обаче изравняване на стандартизираните резултати от измерването върху динамометричния стенд и при ежедневната употреба, е необходимо да се вземат предвид определящите NEDC параметри, без оглед на това какви са преобладаващите температури на околната среда и каква е продължителността на времето на движение. NEDC се състои от цикъл на движение в градски условия, който се повтаря четири пъти, и от цикъл на движение в извънградски условия. В началото на цикъла на движение в градски условия двигателят се стартира в студено състояние (20°—30°C). За тази част от процедурата са характерни ниски скорости и произтичащи от това обстоятелство малко натоварване на двигателя и ниски температури на отработилите газове. При максимална скорост от 120 km/h цикълът на движение в извънградски условия представлява състояние на по-бързо и по-динамично движение. Средната скорост при пробег на NEDC по трасе с обща дължина 11,03 km възлиза на 33,6 km/h.

3. Допустимост на стратегия за контрол на емисиите в зависимост от температурата

- 24 Регламент № 715/2007 и Регламент № 692/2008 не съдържат конкретни технически изисквания относно функционирането на системата за пречистване на отработените газове. Член 5, параграф 2, първо изречение от Регламент № 715/2007 обаче установява забрана на измервателно-коригиращи устройства, които намаляват ефективността на системите за контрол на емисии. При това положение възниква въпросът дали дадена стратегия за контрол на емисиите в зависимост от температурата под формата на „температурен прозорец“ е допустима и дали тази стратегия въобще попада в обхвата на забраната на измервателно-коригиращите устройства. Това е предмет на въпрос 3-1.
- 25 В това отношение е показателен прегледът на предшественика на разпоредбата на член 3, точка 10 от Регламент № 715/2007. Раздел 2.16 от измененото с Директива 98/69/ЕО приложение I към Директива 70/220/ЕИО съдържа до голяма степен идентично определение за измервателно-коригиращото устройство. В приложение VII към Директива 70/220, изменена с Директива 98/69/ЕО, раздел 6.1.1 се съдържа указание за това какво е разбирал законодателят на Съюза през 1998 г. под „нерационална стратегия за контрол на емисиите“. Съгласно тази разпоредба всяка нерационална стратегия за контрол на емисиите, която води до намаляване на ефективността на системата за контрол на емисиите при нормални работни условия по време на пробег при ниска температура и която не е обхваната от стандартизираните изпитвания на емисиите, се е смятала за устройство за управление, т.е. за измервателно-коригиращо устройство. На този етап според запитващата юрисдикция от посочения цялостен контекст следва, че и стратегии за контрол на емисиите в зависимост от температурата по принцип са били забранени още дълго преди приемането на Регламент № 715/2007.

- 26 В случай че Съдът счете рециркулацията на отработените газове в зависимост от температурата по принцип за допустима, се поставя въпрос 3-2. С този въпрос запитващата юрисдикция иска да се изясни дали е допустимо измервателно-коригиращо устройство, което по съображения, свързани с предпазването на двигателя, непрекъснато работи извън температурния прозорец от 20° до 30°C.
- 27 Член 5, параграф 2, второ изречение от Регламент № 715/2007 предвижда в букви а)—в) три групи изключения от забраната за използването на измервателно-коригиращи устройства. Съгласно буква а) използването на измервателно-коригиращи устройства по изключение не е забранено, когато „необходимостта от такива устройства е оправдана за предпазване на двигателя от повреда или авария и за осигуряване на безопасно управление на превозното средство“. Буква б) съдържа още една хипотеза на изключване на използването на измервателно-коригиращо устройство от прилагането на забраната в случаите, когато то „се задейства само при стартиране на двигателя“. На последно място, съгласно буква в) използването на измервателно-коригиращи устройства е разрешено, когато „[в процедурите за изпитване са по същество включени условията] за установяване на емисиите от изпаряване и средната стойност на емисиите в отработилите газове от изходната тръба на последния шумозаглушител“.
- 28 Противно на становището на ответника, от тези изключения, и по-специално от член 5, параграф 2, второ изречение, букви б) и в) от Регламент № 715/2007, не може да се направи извод, че използването на измервателно-коригиращо устройство е свързано със строго ограничен времеви интервал: от една страна, фазата на стартиране на двигателя, и от друга страна, условията на провеждане на цикъла на изпитване.
- 29 Тълкуване на хипотезата по буква а) в смисъл, че аспектът на предпазване на двигателя и на компонентите без ограничение във времето може да е достатъчен, за да се дерогира забраната, не може да бъде обосновано последователно при отчитане на останалите разпоредби от приложимото право на Съюза. Посочените изключения са ограничени във времето и по силата на задължението за представяне на доказателства съгласно член 3, параграф 9 от Регламент № 692/2008 по отношение на ниските температури на околната среда. Ето защо няма как да съществува легитимно надхвърлящ този обхват температурен прозорец. Съгласно Регламент № 692/2008 производителите са длъжни да осигурят, че устройството за последващо третиране на NO_x достига изискваните температурни обхвати, за да работи ефективно, т.е. при спазване на пределно допустимите стойности на замърсителите, в рамките на 400 секунди след пускане в ход на студен двигател при -7 °C.
- 30 С аргумент на противното това означава, че законодателят недвусмислено изхожда от възможността за ефективно намаляване на емисиите и при ниски външни температури. Възприемането на различно тълкуване би означавало

да не се постигне законодателната цел за абсолютно намаляване на емисиите и подобряване на качеството на въздуха. Тази цел е закрепена в съображение 1 и в съображения 4—7 от Регламент № 715/2007.

- 31 В този контекст следва да се отбележи, че средната месечна температура по местоживеење на ищеца през цялата година е под 20 °C, така че намаляването на рециркулацията на отработените газове и следователно въздействието върху системата за контрол на емисиите представлява правилото, а не изключението при експлоатацията на спорното превозно средство.

4. Необходимостта като референтен критерий по смисъла на член 5, параграф 2, второ изречение, буква а) от Регламент № 715/2007

- 32 Запитващата юрисдикция иска да се установи дали необходимостта като референтен критерий при преценката, посочен в член 5, параграф 2, второ изречение от Регламент № 715/2007, трябва да се определи от конкретна индивидуална гледна точка или от абстрактна нормативна гледна точка и какъв технически наличен стандарт трябва да се прилага в последната хипотеза. Това е предметът на въпрос 4-1.
- 33 Ако се възприеме като критерий за преценка наличието на конкретна индивидуална връзка, за да се приеме наличие на необходимостта, би могло да бъде достатъчно само по себе си обстоятелството, че в рамките на чисто техническо, изолирано от конкретна индивидуална гледна точка разглеждане на двигателя при експлоатация на дадено превозно средство настъпва положение, което в тази хипотеза да изисква включване на измервателно-коригиращото устройство. Производителят на превозното средство би могъл да се позове на изключението в конкретния индивидуален случай според модела на превозното средство и конфигурацията на двигателя. В зависимост от нивото на технологично проектиране на агрегата на двигателя би било възможно по-стар двигател да отговаря на условията за прилагане на изключението значително по-рано, отколкото например мощен двигател.
- 34 Обратно, ако се възприеме като критерий за преценка наличието на абстрактна нормативна връзка, не би бил достатъчен сам по себе си фактът, че в конкретния случай настъпват технически положения, в които измервателно-коригиращото устройство е необходимо за предпазване на двигателя или за безопасната експлоатация, но освен това би било необходимо, като се вземат предвид причините, водещи до това техническо положение, тези причини непременно да са налице, тоест по принцип да не могат да бъдат избегнати.
- 35 Тезата за прилагането на този критерий се подкрепя както от принципа за осигуряването на *effet utile*, така и от съображения 1 и 5 от Регламент № 715/2007. Целта на този регламент е да се осигури висока степен на защита

на околната среда. Постигането на тази цел изисква постоянно усилие за намаляване на емисиите от превозни средства.

- 36 Ако Съдът даде отрицателен отговор на въпрос 4-1, възниква допълнителният въпрос до каква степен измервателно-коригиращото устройство може да ограничава пречистването на отработените газове и все пак да остава „необходимо“.
- 37 Доколкото е допустимо въздействието върху системата за пречистване на отработените газове да зависи от температурата, е необходимо Съдът да даде по-конкретно тълкуване на понятието „необходимост“, по-специално като вземе предвид преобладаващије в Германия и в Европа температури (въпрос 4-2).

5. Понятието „повреда“

- 38 Понятието за повреда по смисъла на член 5, параграф 2, второ изречение от Регламент № 715/2007 не е дефинирано по-конкретно в този регламент. В това отношение възниква въпросът дали на основание предпазването на двигателя използването на измервателно-коригиращи устройства може винаги да бъде оправдано в случаите, когато производителят на превозни средства докаже по убедителен начин, че без използването на такова устройство съществува опасност от някаква повреда на двигателя, колкото и малка да би била тя. По-нататък е спорно дали износващи се части, като например клапанът за рецикулация на отработилите газове, също попадат в обхвата на понятието за повреда.
- 39 Този тълкувателен извод се опровергава при сравнение на текста на Регламент № 715/2007 на други езици . Така например, в текста на френски език е избрано понятието „dégâts“. Съгласно речника *Larousse* под това понятие се разбира „désordre profond, dommage important causé par quelqu'un ou par quelque chose“. Според запитващата юрисдикция от това следва, че даден производител на автомобили не може да се позовава на предпазването на двигателя само и единствено поради опасността от образуване на нагар, за да обоснове използването на температурен прозорец. В това отношение възниква въпросът дали опасността от образуване на нагар не може да бъде намален и чрез други мерки, например по отношение на материала и конструкцията на превозното средство.

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

- 40 С оглед на условието по член 823, параграф 2 от BGB, изискващо да е нарушен „закон, който цели защитата на другиго“, най-напред възниква въпросът дали сред целите на Регламент № 715/2007 е да защитава имуществото на приобретателя на превозно средство, което не съответства

на изискванията на този регламент (въпрос 6-1). Запитващата юрисдикция е склонна да отговори утвърдително на този въпрос.

- 41 Дори да се предположи, че този регламент не защитава пряко имуществото на приобретателя на превозното средство, от решенията на Съда от 17 септември 2002 г., *Muñoz и Superior Fruiticola* (C-253/00, EU:C:2002:497, т. 29—31) и от 25 юли 2008 г., *Janecsek* (C-237/07, EU:C:2008:447, т. 42) запитващата юрисдикция прави извод, че установените в германската съдебна практика строги изисквания по отношение на характера на индивидуална правна закрила, който е от определящо значение за наличието на активна легитимация на основание член 823, параграф 2 от BGB, трябва да бъдат занижени до разработения от Съда критерий за „засягане“.
- 42 Всъщност държавите членки вземат предвид *effet utile* на изискванията на правото на Съюза само когато транспонират санкционен механизъм, чиято ефективност не зависи от обстоятелството, че даден орган, в случая германската *Kraftfahrt-Bundesamt*, реагира на нарушения на нормите, а от това, че самите участници на пазара, в случая приобретателите на превозни средства, могат да инициират този механизъм, като предявят иск пред гражданските съдилища (вж. въпрос 6-2).
- 43 Що се отнася до обстоятелството, че Директива 2007/46/ЕО има характера на индивидуална правна закрила, въз основа на решенията на Съда от 26 февруари 1986 г., *Marshall* (152/84, EU:C:1986:84, т. 24) и от 14 юли 1994 г., *Faccini Dori* (C-91/92, EU:C:1994:292, т. 24 и сл.) запитващата юрисдикция приема, че от Директива 2007/46/ЕО не могат да бъдат изведени пряко права в полза на приобретателите на превозни средства.
- 44 С въпрос 6-3 запитващата юрисдикция иска да се изясни дали все пак на сертификата за съответствие следва да се придаде характер на индивидуална правна закрила. Тази правна закрила би следвало да произтича от описанието на функциите на сертификата за съответствие, което се съдържа в приложение IX към Директива 2007/46, изменена с Регламент № 385/2009. В това приложение на първо място се посочва: „[с]ертификатът 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“. Едва на второ място е посочена функцията му да позволи на националните органи безпрепятственото издаване на дадено типово одобрение.
- 45 Освен това целта на законодателството относно одобряване на превозните средства е чрез Директива 2007/46 да се обезпечи предоставянето на висока степен на безопасност и опазване на околната среда. Нарушаването това законодателство би следвало по съображения, свързани с осигуряването на *effet utile*, да изисква на засегнатите лица да бъде предоставен самостоятелен механизъм за санкциониране по частноправен ред.

- 46 Последният въпрос 6-4 представлява основен въпрос, който се повдига по делото в главното производство, а именно доколко санкционният характер на Регламент № 715/2007, респ. целта на Директива 2007/46, забраняват в рамките на национални производства, образувани по иск за обезщетение за вреди, да се приспада обезщетение за това, че приобретателят е ползвал превозното средство за известен период от време.
- 47 Съгласно член 13, параграф 1, второ изречение от Регламент № 715/2007 предвидените санкции следва да бъдат ефективни, пропорционални и възпиращи. В ключовото си решение от 21 септември 1989 г., Комисия/Гърция (68/88, EU:C:1989:339, т. 24) Съдът предоставя на държавите членки правото да избират способите за налагане на санкции.
- 48 Според запитващата юрисдикция принципът на ефективност изисква да е възможно частноправни субекти да могат да приемат действия във връзка с изпълнението на пряко приложимото право на Съюза и националното право за транспонирането му. В решението си от 17 септември 2002 г., *Miñoz и Superior Fruticola* (C-253/00, EU:C:2002:497, т. 30), Съдът посочва, че „пълната ефективност на уредбата относно стандартите за качество налага да е налице възможност да се изисква спазването на тази уредба по гражданскопроцесуален ред“.
- 49 Запитващата юрисдикция счита, че граничните стойности на емисиите представляват фактори на околната среда, определящи нейната стойност. Много приобретатели на превозни средства са готови да инвестират повече средства за даден продукт с цел да допринесат по този начин за опазването на околната среда. Следователно екологичната характеристика представлява обективна качествена характеристика, която засяга и набора от права на засегнатите лица.
- 50 Реализирането на претенции за обезщетение за вреди остава само на хартия и *de facto* няма стойност, ако поради увеличаващата се продължителност на производството приобретателите на превозни средства са принудени да се съгласят с приспадане на облагите от ползване. В хипотезата на умишлено нарушаване на допринасящи за дадена стойност фактори, що се отнася до граничните стойности на емисиите, има опасност, ако се приспадат получените облаги, правото относно отговорността за вреди да загуби функцията си на превантивен контрол.
- 51 Член 46, второ изречение от Директива 2007/46 също изисква санкциите да са ефективни, пропорционални и с възпиращ ефект.
- 52 Монтирането на забранено измервателно-коригиращо устройство в превозните средства води не само до загуба на типовото одобрение, но и до липса на валидни сертификати за съответствие за тези превозни средства. Дадено превозно средство обаче може да бъде продадено само ако за него има валиден сертификат за съответствие.

- 53 При преценката дали във връзка с искането му за обезщетение, предявено срещу производителя, приобретателят на превозно средство без валиден сертификат за съответствие трябва да приеме от размера на обезщетението да бъдат приспаднати облаги от ползването, следва да се вземе предвид общовалидният принцип на обезщетение за ползване, който се съдържа в Директива 2007/46. В решението си от 17 април 2008 г., *Quelle* (C-404/06, EU:C:2008:231), Съдът е постановил, че член 3 от тази директива не допуска национална правна уредба, позволяваща на продавача в случаите, когато е продал потребителска стока, засегната от липса на съответствие, да изисква от потребителя обезщетение за употребата на несъответстващата стока до нейната замяна с нова.
- 54 Наистина, срещу прилагането на този подход към настоящия случай може да се възрази, че Директива 2007/46 не съдържа разпоредба относно конкретните последици като Директива 1999/44, която в член 3, параграф 3 предвижда безплатно последващо изпълнение. При все това принципът за налагане на възпиращи санкции изисква в националното право да бъде призната отговорност, чиято ефективност не се накърнява в резултат на това, че поради продължителността на производството и злонамереното забавяне на изпълнението от страна на производителя правото да се иска обезщетение за вреди остава „без стойност“ с оглед на възможността да се претендира обезщетение за ползване.