

Дело C-128/20

Преюдициално запитване

Дата на постъпване в Съда:

19 февруари 2020 г.

Запитваща юрисдикция:

Landesgericht Klagenfurt (Австрия)

Дата на акта за преюдициално запитване:

19 февруари 2020 г.

Ищец:

GSMB Invest GmbH & Co. KG

Ответник:

Auto Krainer Gesellschaft m.b.H.

[...]

**ОПРЕДЕЛЕНИЕ**

По дело при страни:

Ищец [...]

GSMB Invest GmbH & Co. KG

[...]

10245 Берлин [...]   
 ГЕРМАНИЯ

[...]

Ответник [...]

Auto Krainer Gesellschaft m.b.H.

[...]

9020 Клагенфурт ам Вьортерзее

[...]

**Предмет:**

**21 111,27 EUR [...]**

А) На Съда на Европейския съюз се поставят следните преюдициални въпроси:

1. Следва ли член 5, параграф 1 от 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 да бъде тълкуван в смисъл, че е недопустимо оборудване на превозно средство по член 1, параграф 1 от Регламент № 715/2007, при което клапанът за рециркулация на отработените газове, т.е. компонент, който може да повлияе на показателите на емисиите, е конструиран по такъв начин, че скоростта на рециркулация на отработените газове, съответно дялът на отработените газове, който се рециркулира, се регулира така, че осигурява режим на ниско замърсяване само между 15 и 33 градуса по Целзий и само под 1 000 метра надморска височина и извън този термопрозорец при 10 градуса по Целзий и над 1 000 надморска височина се намалява линейно до 0 в течение на 250 вертикални метра, като така **[ориг. 2]** се стигне до увеличение на емисиите на NOx (азотни оксиди) над пределните стойности съгласно Регламент 715/2007?
2. Следва ли член 5, параграф 2 „за предпазване на двигателя от повреда или авария“ от 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 да бъде тълкуван в смисъл, че стратегия за отработените газове, която служи предимно за защита на дадени компоненти като клапан за рециркулация на отработените газове, охладител за рециркулация на отработените газове и филтър за дизелови частици, не отговаря на изискванията за наличие на изключение?
3. Следва ли член 5, параграф 1 от 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 да бъде тълкуван в смисъл, че стратегия за отработените газове, която осигурява пълната

*функционалност на устройствата за намаляване на емисиите само в температурен диапазон от 15 до 33 градуса по Целзий и под 1 000 метра надморска височина (т.нар. „Термопрозорец“) и следователно в Европа, особено в Австрия, не е напълно функционална в течение на годината, не изпълнява изискването по член 5, параграф 1 — функциониране на превозното средство при нормална експлоатация — и представлява недопустимо измервателно-коригиращо устройство?*

Б) [...] [спиране на производството] [ориг. 3]

## МОТИВИ

### Предмет на главното производство

С искова молба от 27 декември 2017 г. ищецът иска разваляне (с обратно действие при връщане на даденото) на сключения между него и ответника на 9 януари 2011 г. договор за покупко-продажба на VW, Caddy Maxi Comfortline 4MOTION, 2.0 l TDI, [...] срещу заплащане на възнаграждение за ползване. Ищецът сключил договора за покупко-продажба, вярвайки, че купува нов автомобил, който, наред с останалото, отговарял на изискванията относно защита на околната среда, допустими стойности на изгорели газове, CO<sub>2</sub> и разход на гориво, както и че имал валидно типово одобрение, чиито стойности на отработените газове съответствали на законовите изисквания.

Производителят на автомобила, Volkswagen AG, зложил нов температурен диапазон, т.е. термопрозорец, като част от актуализацията на софтуера. В резултат на това след актуализацията на софтуера автомобилите биха изключвали системата за пречистване на отработените газове при външната температура под 15 или над 33 градуса, както и при надморската височина от 1 000 метра. Този термопрозорец представлявал **непозволено измервателно-коригиращо устройство**. Не би могло да става дума за изключение за допускане на такъв термопрозорец по смисъла на член 5 от Регламента, особено след като намаляване на пречистването на отработените газове при температури под 15 градуса и над 33 градуса или над 1 000 метра надморска височина не би довело директно до повреда на двигателя и по този начин не би служило за защита на двигателя.

Ответникът оспорва исковите претенции както по основание, така и по размер, моли исковите да бъдат отхвърлени и да му бъдат присъдени процесуални разноски, като изтъква следните съображения:

Т.нар. „термопрозорец“, т.е. диапазон, в който в зависимост от температурата на околната среда, скоростта на рецикулация на отработените газове постепенно намалява, се използва от всички производители на дизелови автомобили в клас Euro 5. Това винаги е било известно на Kraftfahrt-Bundesamt (Федерален орган за автомобилен транспорт) в качеството му на орган за одобряване на типа и същият го

оценява като допустима мярка по смисъла на Регламент 715/2007. Освен това Федералният орган за автомобилен транспорт, отново в рамките на проверка на актуализацията на софтуера, поставя особен акцент върху проверката за надеждност на устройствата за регулиране на замърсяването и след щателна проверка установява, че актуализацията на софтуера не би имала никакви отрицателни ефекти върху надеждността на устройствата за регулиране на замърсяването. [ориг. 4]

## II.) Правна уредба

Ищецът основава искането си за разваляне на договора за покупко-продажба на противоречие с добрите нрави съгласно член 879, параграф 1 от австрийския Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch (Общ граждански кодекс, наричан по-нататък „ABGB“). Според ищеца в действаща правна система като европейската всеки купувач на автомобил може да очаква, че ако закупи превозно средство, то няма да е манипулирано от производителя. VW инсталирал незаконни измервателно-коригиращи устройства в около 8,5 милиона автомобила по целия свят подвеждайки регулаторните органи и потребителите с единствената цел да увеличи максимално печалбите. Това би противоречало на естественото чувство за справедливост на всички добросъвестни хора и следователно следвало да бъде квалифицирано като противоречие с добрите нрави по смисъла на член 879, параграф 1 от ABGB.

Член 879, параграф 1 от австрийския Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch гласи:

„Недействителен е договор, който нарушава законова забрана или противоречи на добрите нрави“.

Освен това ищецът основава иска си на гаранционната отговорност в съответствие с член 932, параграф 4 от ABGB.

Член 932, параграфи 1 и 4 от Общия граждански кодекс на Австрия гласи:

„При недостатъци приобретателят има право да иска подобрене (последващо поправяне или допълване на липси), подмяна на вещта, справедливо намаление на възнаграждението (намаление на цената) или едностранно прекратяване на договора (разваляне с обратно действие) (параграф 1).

Ако и подобрието, и подмяната са невъзможни или са свързани с несъразмерен разход за прехвърлителя, приобретателят има право на намаление на цената или, ако не става дума за незначителен недостатък, право да развали договора. Същото се прилага и ако прехвърлителят откаже да подобрието или подмяната или не ги предприеме в разумен период от време, ако тези правни способности за защита биха причинили значителни неудобства на приобретателя или ако не биха могли да се изискват от него

поради основателни причини, свързани с личността на прехвърлителя (параграф 4)“. [ориг. 5]

### III.) Необходимост от решението на Съда на Европейския съюз

[...] [изложение]

### IV. По преюдициалните въпроси:

#### Правото на Съюза

Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2007 г. 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 (наричан по-нататък „Регламент 715/2007“) предвижда, наред с останалото, следното:

#### Съображение 12:

*„Следва да продължат усилията за въвеждане на по-строги гранични стойности за емисиите, включително за ограничаване на емисиите от въглероден диоксид и да се осигури, че тези граници съответстват на действителните стойности на емисиите, отделяни при работата на превозните средства по време на експлоатация“.*

#### Член 3, точка 10:

*„Измервателно-коригиращо устройство“ е което и да е устройство, реагиращо на температурата, скоростта на превозното средство, честотата на въртене на двигателя, предавката от предавателната кутия, разреждането в колектора [ориг. 6] или всеки друг параметър целящ да активира, модулира, забави или дезактивира действието на която и да е част на система за регулиране (контрол) на емисиите, която намалява нейната ефективност при условия, които могат да се очакват при нормална работа и използване на превозното средство“.*

#### Член 5:

*„1. Производителят оборудва превозните средства така, че компонентите, които могат да окажат влияние върху емисиите, да бъдат проектирани, изработени и сглобени по начин, позволяващ на превозното средство, при нормална експлоатация, да бъде в съответствие с настоящия регламент и мерките по прилагането му.“*

2. Използването на измервателни коригиращи устройства, намаляващи ефективността на системите за контрол на емисии, е забранено. Забраната не се прилага, когато:

- a) необходимостта от такива устройства е оправдана за предпазване на двигателя от повреда или авария и за осигуряване на безопасно управление на превозното средство;
- б) устройството се задейства само при стартиране на двигателя;
- в) процедурите по изпитване включват изрично условие за установяване на емисиите от изпаряване и средната стойност на емисиите в отработилите газове от изходната тръба на последния шумозаглушител“.

Член 3, точка 9 от Регламент 692/2008 предвижда следното:

„Изпитване от тип б за измерване на емисиите при ниски температури, както е определено в приложение VIII, не се прилага за превозни средства с дизелови двигатели.

Все пак при подаване на заявление за одобряване на типа производителят предоставя на одобряващия орган информация, показваща, че устройството за последващо третиране на NOx достига достатъчно висока температура, за да работи ефективно в рамките на 400 секунди след пускане в ход на студен двигател при  $-7^{\circ}\text{C}$ , както е описано в изпитването от тип б.

В допълнение на това, производителят предоставя на одобряващия орган информация за стратегията за работа на системата за рециркулация на отработилите газове (CPOG), включително функционирането ѝ при ниски [ориг. 7] температури.

Тази информация включва също и описание на всички възможни въздействия върху емисиите.

Одобряващият орган не издава типово одобрение, ако предоставената информация не е достатъчна, за да докаже, че устройството за последващо третиране действително достига достатъчно висока температура за ефективна работа в рамките на определения период от време.

По искане на Комисията одобряващият орган предоставя информация за показателите на устройството за последваща обработка на NOx и на CPOG при ниски температури“.



## Относно мотивите на преюдициалния въпрос

[...]

Конкретният повод за отправяне на настоящото преюдициално запитване са по-специално решенията на Landgericht Stuttgart (Областен съд Щутгарт, Германия) от 17 януари 2019 г. [...] и Landgericht Düsseldorf (Областен съд Дюселдорф, Германия) от 31 юли 2019 г. [...].

В точки 1 и 2 от резюмето на решението на Landgericht Stuttgart се посочва следното:

„1. Ако рециркулацията на отработените газове, която се използва за намаляване на емисиите на азотни оксиди (NOx) в моторното превозно средство, се намалява при ниски външни температури (т. нар. „термопрозорец“), това представлява (недопустимо) измервателно-коригиращо устройство по смисъл на член 5, параграф 2, член 3, точка 10 от Регламент 715/2007. Без значение е до каква степен рециркулацията на отработените газове е намалена, тъй като член 5, параграф 2, член 3, точка 10 от Регламент 715/2007 не прави разлика в степента на промяна в системата за контрол на емисиите. [ориг. 8]

2. Подобно устройство за отработените газове не е допустимо по изключение съгласно член 5, параграф 2 буква а) от Регламент 715/2007 с цел защита на двигателя, ако са налични други технически решения, използвайки най-добрите налични технологии — независимо дали от икономическа гледна точка те са значително по-скъпи.

3. Със задължението да предостави информация в съответствие с член 3, точка 9 от Регламента за прилагане (Регламент (ЕО) № 692/2008) законодателят е изяснил и по отношение на превозните средства, че наред с това не може да има основание за наличие на термопрозорец при ниски температури.

4. По смисъла на член 5, параграф 2, второ изречение, буква а) от Регламент 715/2007 не е необходимо такава измервателно-коригиращо устройство, което от гледна точка на двигателя работи почти непрекъснато (при външна температура под 7 градуса по Целзий) и по този начин противоречи на целите на Регламента“.

Landesgericht Klagenfurt (Областен съд Клагенфурт, Австрия) споделя тези принципни съображения. Според Landesgericht Klagenfurt от член 3, точка 10 от Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2007 г. 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 следва, че т.нар. „термопрозорец“ представлява недопустимо измервателно-коригиращо устройство по

смисъла на Регламента. Това е така по-специално поради факта че в повечето държави на Европейския съюз, особено в Австрия, Германия и Швейцария, температурата на околната среда през годината е предимно под 15 градуса по Целзий и поради географското разположение на тези страни, превозните средства често се движат в райони с надморска височина от 1 000 метра и следователно тези условия съответстват на предвидените в член 3, точка 10 от Регламент (ЕО) № 715/2007 „нормална работа и използване на превозното средство“. Привилегията, която служи за защита на двигателя съгласно член 5, параграф 2, втори изречение, буква а) от Регламент (ЕО) № 715/2007 следователно не представлява правно основание за използване на измервателно-коригиращи устройства, които се активират по време на „нормална“ употреба на моторни превозни средства. Това се отнася особено за работа при температура на околната среда под 15 градуса по Целзий. Член 3, точка 9 от Регламента за прилагане (ЕО) № 692/2008 определя периода, в който двигателят трябва да гарантира пълна функционалност при стартиране на студен двигател. Съгласно тази разпоредба [ориг. 9] устройството за последващо третиране на NOx следва да достигне достатъчно висока температура, за да работи ефективно в рамките на 4 секунди след стартиране на студен двигател при  $-7^{\circ}\text{C}$ . В тази връзка одобряващият орган не издава типово одобрение, ако предоставената информация относно тези изисквания за типовото одобрение не е достатъчна. От това задължение за предоставяне на информация обаче може да се заключи, че целта на законодателя е, освен това изключение да няма правно основание за въвеждането на друг термопрозорец. Съществуващият термопрозорец, който гарантира пълната функционалност на устройствата, регулиращи замърсяването само в температурен диапазон от 15 до 33 градуса по Целзий и под 1000 метра надморска височина (т.нар. „термопрозорец“) и следователно не е напълно функционален в Европа, особено в Австрия, в рамките на годината предимно при нормални условия на работа, не изпълнява изискванията на член 5, параграф 1 от Регламент (ЕО) 715/2007 и представлява недопустимо измервателно-коригиращо устройство.

[...]

**Клагенфурт, 19 февруари 2020 г.**

[...] [бележки]