

## Анонимизиран текст

Превод

C-134/20 – 1

Дело C-134/20

### Преюдициално запитване

Дата на постъпване в Съда:

11 март 2020 г.

Запитваща юрисдикция:

Landesgericht Eisenstadt (Австрия)

Дата на акта за преюдициално запитване:

29 януари 2020 г.

Ищец:

JR

Ответник:

Volkswagen AG

---

[...]

**РЕПУБЛИКА АВСТРИЯ**

LANDESGERICHT EISENSTADT (РЕГИОНАЛЕН СЪД, АЙЗЕНЦАТ)

[...]

### ОПРЕДЕЛЕНИЕ

**ДЕЛО:**

**Ищец**

[...]

JR

[...] Виена

**Отвѣтник**

[...] Волфсбург

**Цена**

22 238,64 EUR [...]

**на**

**иска:**

1. Поставя на Съда на Европейския съюз следните преюдициални въпроси:

- а) *Трябва 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 се тълкува в смисъл, че е забранено оборудване на превозни средства по смисъла на член 1, параграф 1 от Регламент № 715/2007, при което клапанът за рециркулация на отработилите газове, (компонент, който може да окаже влияние върху емисиите) е проектиран така, че степента на рециркулация на отработилите газове (тоест частта от отработилите газове, която се рециркулира) се регулира по начин, който осигурява режим на слабо замърсяване само между 15 °C и 33 °C и само под 1000 м надморска височина, а извън този температурен интервал в рамките на 10 °C, и над 1000 м [ориг. 2] надморска височина в рамките на 250 м надморска височина, степента на рециркулация на отработилите газове намалява линейно до 0, като по този начин се стига до увеличение на емисиите на NOx над граничните стойности по Регламент № 715/2007?*
- б) *Има ли значение за преценката по въпроса в буква а) дали посоченото в него оборудване на превозното средство е необходимо за предпазване на двигателя от повреда?*
- в) *Има ли значение за преценката по въпроса в буква б) дали частта от двигателя, която следва да бъде предпазена от повреда, е клапанът за рециркулация на отработилите газове?*
- г) *Има ли значение за преценката по въпроса в буква а) дали посоченото в него оборудване на превозното средство е монтирано още при производството на превозното средство, или описаното във въпроса в буква а) регулиране на клапана за рециркулация на отработилите газове трябва да бъде извършено в превозното средство като ремонт по смисъла на член 3, параграф 2 от 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?*<sup>1</sup>

2. Спира производството по делото до произнасяне на Съда на Европейския съюз по настоящото преюдициално запитване [...].

## МОТИВИ

### I. Фактическа обстановка

През 2013 г. **ищецът** купува моторно превозно средство от модела VW Touran Comfortline BMT TDI (наричано по-нататък „спорното превозно средство“) за цена от 27 600 EUR. В спорното превозно средство [...] е монтиран 1,6l дизелов двигател от типа EA189 с мощност от 77 kW.

**Ответникът** е дружеството майка на групата предприятия „Фолксваген“ (VW), което е със седалище в Германия и от есента на 2015 г. е обект на публичната дискусия на тема „Скандал във връзка с отработилите газове при дизеловите моторни превозни средства“.

По-конкретно спорното превозно средство [...] има следните (релевантни) технически данни: **[ориг. 3]**

Марка:	Volkswagen VW
[...]	[...]
Задвижване:	Дизелов двигател
[...]	[...]
Норма за отработилите газове:	ЕВРО 5
Емисии на отработили газове:	566/2011F
CO:	0,1354
NOx:	0,1362
(T) HC+NOx:	0,1666
[...]	[...]
Среден разход на гориво:	4,5 л/100 км (CO <sub>2</sub> 119 гр/км)

Спорното превозно средство е оборудвано с вътрешно устройство в двигателя за намаляване на емисиите — клапан за рецикулация на отработилите газове (наричан по-нататък „клапан за РОГ“). В спорното превозно средство е монтиран допълнително филтър за улавяне на частици,

<sup>1</sup> Бел. прев. Отправените от запитващата юрисдикция въпроси са подобни на въпроси 1, 2, 3 и 4, поставени от Landesgericht Linz (Австрия) по дело C-466/18 (ОВ С 408, 2018г., стр. 36), и на въпроси 1, 2, 3 и 4, поставени от Handelsgericht Wien (Австрия) по дело C-244/19 (ОВ С 182, 2019г., стр. 24). С определения на председателя на Съда както дело C-466/18 (вж. ОВ С 54, 2019г., стр. 19), така и дело C-244/19 (вж. ОВ С 288, 2019г., стр. 40) са заличени от регистъра.

предназначен за последващо третиране на отработилите газове, но автомобилът не разполага с устройство за последващо третиране на NOx [...]. Клапанът за РОГ (съвсем опростено представено) връща отделените на изхода на двигателя отработили газове обратно в камерата на двигателя за подаване на гориво, за да замести там част от постъпващия въздух. По този начин се намалява максималната температура при горивния процес и същият се забавя, което води до намаляване на емисиите на NOx. Върху емисиите на NOx влияние оказват моментът на впръскването и времетраенето на впръскването на горивото, както и конструкцията на двигателя. Ако обаче няма клапан за РОГ или същият бъде спрял, спорното превозно средство не може да спази граничната стойност на NOx по Регламент № 715/2007. Клапанът за РОГ е част от двигателя.

Производителят на спорното превозно средство го е оборудвал, както и всички други автомобили от тази серия, с двигател EA189 по такъв начин, че софтуерът е програмиран за два режима: **режим 0 (режим на движение)** и **режим 1 (NEFZ)** [Neuer Europäischer Fahrzyklus („Нов европейски цикъл на движение“, наричан по-нататък „NEDC“)]. [...]

При пускането му в движение спорното превозно средство винаги се намира в режим 1 [ориг. 4] (NEDC). Когато софтуерът идентифицира, че към съответния момент движението на спорното превозно средство е в рамките на NEDC, автомобилът остава в режим 1 (NEDC). Когато софтуерът идентифицира, че спорното превозно средство се движи извън допустимите отклонения от NEDC (отклонения от профила на скоростта с +/- 2 км/ч, съответно +/- 1 секунда), автомобилът преминава в режим 0 (режим на движение). Този процес бива наричан „техника на превключване“ (Umschaltlogik), „скокообразна функция“ (Sprungfunktion) или също „манипулиращ софтуер“. При режим 0 (режим на движение) степента на рециркулация на отработилите газове (наричана по-нататък „степен на РОГ“), тоест частта от отработилите газове, която се рециркулира, намалява, което променя момента и времетраенето на впръскването на горивото. При движение в режим 0 (режим на движение) в рамките на NEDC спорното превозно средство не спазва граничните стойности за емисиите на NOx по Регламент № 715/2007. Тъй като при движение в реални условия спорното превозно средство работи почти само в режим 0 (режим на движение), то не спазва граничните стойности за NOx и при този режим.

„Техниката на превключване“ добива широка известност след писмо на United States Environmental Protection Agency (по-нататък „ЕРА“) от 18 септември 2015 г., в което се описва тази техника в моторните превозни средства, произвеждани за пазара на САЩ от производителя, ответник по настоящото дело, и се установява, че тя нарушава закона. Не може да се установи дали, кога и по какъв начин двигателят и софтуерът за неговото управление в спорното превозно средство се различават от конструкцията на двигателя и софтуера за неговото управление в автомобилите, произвеждани от ответника за пазара в САЩ. [...]

Спорното превозно средство е в технически безопасно състояние, в готовност е да бъде поставено в движение и съответно е годно да се движи без ограничение (с оглед на тези аспекти) по пътищата.

При покупката за ищеца е било от съществено значение да придобие дизелов автомобил с нисък разход на гориво. [...] Ако ищецът е знаел, че поради инсталирания в него манипулиращ софтуер спорното превозно средство не отговаря на изискванията на закона, той не би го закупил.

[...]

С писмо от 8 октомври 2015 г. главният вносител на автомобили VW за Австрия, [ориг. 5] Intercar Austria GmbH, информира ищеца, че се налага да се извършат допълнителни работи по спорното превозно средство и че всички разходи по този необходим ремонт се поемат от производителя. От общия контекст на това писмо следва, че действителните стойности се отклоняват от посочените в типовото одобрение стойности за NOx. Освен това ищецът е помолен да разреши извършване на актуализация **Update**, която отстранява „техниката на превключване“. Програмата Update е разработена от ответника и е инсталирана в спорното превозно средство.

Поне след нейното инсталиране клапанът за РОГ, компонент, който може да окаже влияние върху емисиите, е проектиран така, че степента на РОГ се регулира по начин, който осигурява режим на слабо замърсяване само между 15 °C и 33 °C и само под 1000 м надморска височина, а извън този температурен интервал в рамките на 10 °C, и над 1000 м [ориг. 2] надморска височина в рамките на 250 м надморска височина, степента на РОГ намалява линейно до 0 [...] (този процес е наричан по-нататък за краткост „термоинтервал“). Намаляването на степента на РОГ до 0 предизвиква повишаване на емисиите на NOx до ниво, надхвърлящо граничните стойности по Регламент № 715/2007. Чрез програмата Update са извършени и други промени, които в сравнение с положението преди нея водят до промяна в емисиите на отработилите газове. Поради липсата на информация за програмата Update не може да се установи дали са настъпили такива промени освен за систематиката на термоинтервала.

Не може да се установи, че термоинтервалът е необходим за предпазването на двигателя от повреди. Не може да се установи, че програмата Update се отразява неблагоприятно на разхода на гориво, отделянето на сажди, мощността и общия пробег. Не може да се установи, че при извършването на програмата Update, без да е предвиден термоинтервалът, няма (да могат) да бъдат спазени изискванията по Регламент № 715/2007 по отношение на надеждността на устройствата, регулиращи замърсяването, по смисъла на член 4, параграф 2 от Регламент № 715/2007. През по-голямата част от годината температурите в Австрия са под 15 °C. Не може да се установи, че след извършването на програмата Update пазарната стойност на спорното превозно средство се е понижила.

Германската Kraftfahr-Bundesamt (Федерална служба „Автомобилна администрация“ (наричана по-нататък „КВА“) [...] е одобрила техническо преоборудване, състоящо се във въпросната програма Update, [...] и (съответно) не е отнела типовото одобрение, като КВА приема (отчасти в правно отношение), че: (i) не е налице забранено измервателно-коригиращо устройство, (ii) наличните измервателно-коригиращи устройства са приети за отговарящи на изискванията, (iii) граничните стойности за замърсяващите емисии и другите изисквания са спазени, (iv) първоначално обявените от производителя стойности за разход на гориво и емисии на CO<sub>2</sub> са потвърдени от техническа лаборатория [ориг. 6] и (v) първоначалната мощност на двигателя, максималният въртящ момент и първоначалните стойности за шумовите емисии остават без промяна. КВА не познава софтуера, използван от производителя за извършването на програмата Update, тъй като не е изисквала предоставянето му. Не може да се установи с каква (друга) информация е разполагала КВА, за да одобри Update и да направи горните констатации.

## II. Преценка и релевантност на доказателствата:

Преценката доколко е необходимо да бъдат събрани други доказателства зависи и от отговора на поставените преюдициални въпроси във връзка с правото на Съюза. Настоящото дело е изяснено от фактическа страна по отношение на тези въпроси и тяхното значение за националното производство.

[...] [По-подробно изложение относно събраните доказателства]

## III. Релевантни актове на правото на Съюза:

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 (наричан по-нататък „Регламент № 715/2007“), и по-специално:

### Съображение 15: [ориг. 7]

*„Комисията следва да продължи да преразглежда необходимостта от ревизиране на Новия европейски демонстрационен цикъл като процедура за изпитвания, която осигурява основата за разпоредбите за ЕО типово одобрение по отношение на емисиите. Може да се наложи актуализиране или замяна на циклите на изпитванията, за да се отразят промените в спецификациите на превозните средства и поведението на водачите. Може да се наложи преразглеждане, за да се осигури, че действителните емисии съответстват на емисиите, измерени при типовото одобрение.*



*Следва да се обмисли и използването на преносими системи за измерване на емисии и въвеждането на контролното понятие „непревишавана стойност“.*

#### 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:*

*а) 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“.*

По отношение на спорното превозно средство са приложими граничните стойности на емисиите, посочени в таблица 1 (за Евро 5) от приложение 1 към Регламент № 715/2007.

Тези стойности се проверяват за спорното превозно средство в процедурата по регистрация в рамките на т.нар. изпитване от тип 1 съгласно приложение III към 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 (наричан по-нататък „Регламент № 692/2008“).

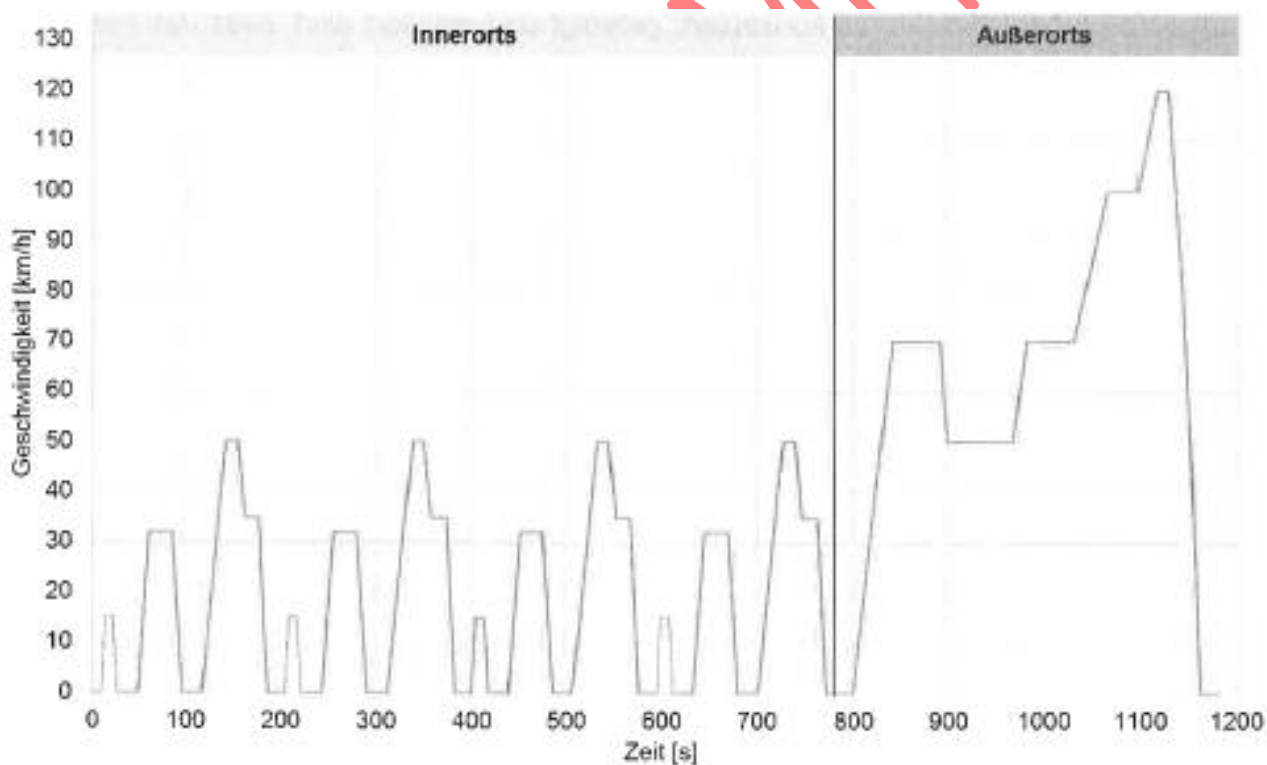
Точка 3.1 от приложение III към Регламент № 692/2008 препраща към техническите изисквания, определени в приложение 4 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН [Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации]<sup>2</sup>. В посоченото приложение 4 се описва [ориг. 8] начинът на провеждане на изпитването от тип 1 по точка 5.3.1 от Правило

<sup>2</sup> Вж. ОВ L 172, 2015г., стр. 1.

№ 83 на ИКЕ на ООН, като допълнение 1 към същото приложение 4 нормира цикъла на движение, при който се извършва това изпитване.

Този цикъл на движение се нарича в настоящото определение, както и по-широко „Нов европейски цикъл на движение“ (за краткост „NEDC“). Съгласно точка 5.3.1 от Правило № 83 на ИКЕ на ООН превозното средство се проверява на динамометричен стенд и изпитването продължава 19 минути и 40 секунди (= 1180 секунди). Автомобилът работи в режим NEDC, състоящ се от част 1 „градски цикъл на движение“ или „в населени места“ (точка 5.3.1.2.2. от Правило № 83 на ИКЕ на ООН), и част 2 „извънградски цикъл на движение“ или „извън населени места“ (точка 5.3.1.2.3. от Правило № 83 на ИКЕ на ООН). Тези две части на NEDC могат се изобразят графично по следния начин, представени заедно:

Нов европейски цикъл на движение (NEDC)



[...]

Член 3, точка 9 от Регламент 692/2008 гласи:

*Изпитване от тип 6 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 [ориг. 9] 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 (CPOГ), включително функционирането ѝ при ниски 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 CPOГ при ниски температури.

#### **IV. Правно положение според националното право/преюдициалност:**

##### **1. По прекратяването на договор поради грешка:**

Член 871 от Общия граждански кодекс ABGB (Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (наричан по-нататък „ABGB“) предвижда, че „когато една от страните е сключила договора под въздействието на грешка във връзка със съдържанието на отправеното от нея или на полученото от другата страна волеизявление, относно вещта, предмет на договора, или нейно съществено свойство, и намерението за сключване на договора е изрично насочено и заявено с оглед на вещта или свойството, за страната не възниква задължение за изпълнение на договора, ако грешката е предизвикана от другата страна или с оглед на обстоятелствата очевидно е трябвало да бъде забелязана или своевременно разяснена от нея“.

Така тази разпоредба предвижда няколко предпоставки; ако те са налице и страната съответно предяви иск, съдът с конститутивно решение прекратява договора с обратно действие. Що се отнася до предпоставките, които са релевантни за произнасянето на Съда, следва по-конкретно да се посочи следното:

##### **1.1. Наличие на грешка:**

От фактите и обстоятелствата по делото следва, че при покупката ищецът е изхождал от това, че придобитото от него моторно превозно средство съответства на законовите изисквания (на правото на Съюза). От

фактическата обстановка следва също така, че в закупеното от ищеца спорно превозно средство е инсталирана техника на превключване. Тази техника не отговаря на изискванията по Регламент № 715/2007 и по-специално на член 5 от него. Това следва от факта, че клапанът за РОГ и **[ориг. 10]** системата за подаване на гориво са компоненти, всеки от които може да окаже влияние върху емисиите, като са проектирани така, че съответстват на изискванията по Регламент № 715/2007 и актовете по неговото прилагане само при изпитване от тип 1 съгласно приложение III към Регламент № 692/2008. Всеки от тези компоненти е регулиран така, че в режим на движение на превозното средство при нормални условия на експлоатация то не отговаря на изискванията по Регламент № 715/2007 и актовете по неговото прилагане.

Освен това автомобилът не разполага с измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 5, параграф 2 от Регламент № 715/2007, отговарящо на изискванията, тъй като, както изглежда самият ответник правилно посочва, не става въпрос за такова устройство [...]. Предвид използваното програмиране по-скоро следва да се приеме, че спорното превозно средство по принцип не е оборудвано в съответствие с изискванията по Регламент № 715/2007 (по-специално на член 5, параграф 1) за условията при нормален режим на движение, така че въобще не може да се случи (по изключение) блокиране на компоненти, които могат да окажат влияние върху емисиите, а с това да се блокира и режим на движение, съответстващ на тези изисквания. Всъщност спорното превозно средство се намира само по изключение в състояние, съответстващо на изискванията (режим 1 [NEDC]).

Оттук следва, че спорното превозно средство не отговаря на законовите изисквания (на правото на Съюза). Ищецът е бил въведен в грешка относно това обстоятелство и следователно тази предпоставка е налице.

### 1.2. Уважителност на грешката:

[...] ABGB допуска позоваване на грешка [...] само в сравнително тесни граници [...]. Грешката, която е основание за прекратяване на договор с обратен ефект, се нарича „уважителна“ в теорията и практиката.

[...] В настоящия случай при сключването на договора ищецът е очаквал спорното превозно средство да съответства на законовите изисквания (на правото на Съюза). Както беше посочено по-горе, спорното превозно средство не изпълнява тези очаквания. Във връзка с това се поставя въпросът дали може да се приеме, че с оглед на естеството на сделката се касае за конклюдентно уговорено от страните свойство на вещта. [...] **[ориг. 11]** [...] [Проверка за наличието на уважителна грешка]. Грешката [...] е уважителна.

### 1.3. Съществен характер на грешката:

Грешката е съществена, когато без нея договорът не би бил сключен; грешката е несъществена, когато без нея договорът би бил сключен при други условия [...]

От фактическата обстановка следва, че ако ищецът е знаел, че поради инсталирания в спорното превозно средство манипулиращ софтуер то не отговаря на законовите изисквания, той не би го закупил.

Така въз основа на този правен анализ следва да се приеме, че грешката е съществена в горепосочения смисъл; налице е каузална връзка между грешката и сключването на договора. Поради това договорът следва да бъде прекратен с обратно действие, при условие че са налице останалите предпоставки за това.

#### 1.4. Прекратяване на договора поради унищожаемост:

Въпреки че предпоставките по точки 1.1—1.3 са налице, ищецът може да прекрати договора само ако е налице и някоя от следните предпоставки: (i) грешката е предизвикана от другата страна, (ii) другата страна очевидно е трябвало да забележи грешката, (iii) другата страна не е разяснила своевременно грешката пред засегнатата от нея страна или (iv) и двете страни са действали под въздействието на обща грешка [...]. [Проверка за допустимост на унищожаването на договора поради грешка] Така, от преценката на този въпрос от правна страна следва, че ищецът може да иска прекратяване на договора поради унищожаемост.

#### 1.5. Отпадане на правния интерес от прекратяване на договора:

В австрийското право се приема, че съконтрагентът на действалата при грешка страна може да предотврати последиците от унищожаването на договора поради грешка, като я постави в положението, в което би се намирала, ако нейната представа беше правилна, а не погрешна, с други думи, ако съконтрагентът изпълни договора по начин, какъвто е очаквала действалата при грешка страна при сключването му. В такъв случай страната, искаща прекратяване на договора, няма повече правен интерес от това, тъй като е получила очакваната от нея насрещна престация. [ориг. 12]

[...] Ответникът поддържа, като се позовава на посочения по-горе правен институт, че чрез извършването на програмата Update е поставил ищеца в положение, в което е отпаднал правният му интерес от унищожаването на договора, и поради това договорът не следва да бъде прекратен.

Ищецът твърди, че не смята, че в резултат от инсталирането на Update е отпаднал правният му интерес от прекратяването на договора, като посочва по-специално, че инсталирането на техниката на превключване също е забранена от закона мярка.

Предвид изложеното запитващата юрисдикция смята, че за да се произнесе по делото, е необходимо да се изясни въпросът дали състоянието след програмата Update представлява техническо решение, което съответства на изискванията на правото на Съюза, и по-специално на тези по Регламент № 715/2007, както и по Регламент № 692/2008. Само в такъв случай ищецът би бил поставен в положение, в което няма повече правен интерес от прекратяване на договора или от намаляване на цената, поради което искът би следвало да се отхвърли. [...]

Следователно така формулираният въпрос е преюдициален по настоящото дело.

#### **V. Мотиви за преюдициалните въпроси**

Запитващата юрисдикция поставя отделните преюдициални въпроси предвид липсата на (установена) практика на Съда по тълкуването на член 5, параграф 1 от Регламент № 715/2007 в контекста на случаи като настоящия. [...]

Пред тези проблеми са изправени редица съдилища в Австрия. [...] В хода на делото стана известно, че тази тема се обсъжда и от съдилища на други държави членки [ориг. 13], поради което тези въпроси по-скоро са от значение за целия ЕС.

[...]

**Landesgericht Eisenstadt (Районен съд, Айзенщат),**

[...]

**Айзенщат, 29 януари 2020 г.**

[...]