



Служба „Преса и
информация“

Съд на Европейския съюз
ПРЕССЪОБЩЕНИЕ № 162/21
Люксембург, 23 септември 2021 г.

Заклучение на генералния адвокат по дела C-128/20 GSMB Invest,
C-134/20 Volkswagen и C-145/20 Porsche Inter Auto и Volkswagen

Според генералния адвокат Rantos инсталирането на софтуер, променящ в зависимост от външната температура и надморската височина нивото на емисиите на замърсяващи газове от превозните средства, е в разрез с правото на Съюза и такова превозно средство не съответства на договора за продажба по смисъла на Директива 1999/44

Подобно устройство не може да бъде оправдано с предпазването на двигателя от повреда или авария и с осигуряването на безопасно управление на превозното средство, ако служи предимно за защита на дадени компоненти като клапана EGR, охладителя EGR и филтъра за дизелови частици

Нарасналото съзнание в Европейския съюз за това колко е важно да се пази околната среда намира израз по-специално във волята да се ограничат емисиите на замърсители. В този смисъл моторните превозни средства са предмет на все по-строга правна уредба, по-специално след приемането на Регламент № 715/2007¹ за типовото одобрение на моторни превозни средства.

Настоящите три дела се отнасят до покупката на превозни средства, оборудвани със софтуер, който при определени условия за температура и надморска височина на движение ограничава намаляването на емисиите на азотни оксиди (NOx).

Така в случая по първото дело (C-128/20), в резултат на актуализацията на софтуера, инсталиран в компютъра за контрол на двигателя на превозното средство, системата за пречистване на отработилите газове се изключва при външна температура под 15 °C или над 33 °C, както и при надморска височина на движение над 1000 метра (по-нататък „температурен прозорец“). Извън този прозорец, на интервал от 10 °C, и над 1000 метра надморска височина, на интервали от 250 метра, степента на рециркулация на отработилите газове намалява линейно до 0, което води до увеличение на емисиите на NOx над граничните стойности съгласно Регламент № 715/2007.

Превозните средства, за които става дума във второто (C-134/20) и третото (C-145/20) дело също имат инсталиран софтуер, който задвижва системата за рециркулация на отработилите газове в съответствие с температурния прозорец.

В този контекст Landesgericht Klagenfurt (Областен съд Клагенфурт, Австрия), Landesgericht Eisenstadt (Областен съд Айзенщат, Австрия) и Oberster Gerichtshof (Върховен съд, Австрия) решават да попитат Съда по същество дали софтуер от този вид представлява „измервателно-коригиращо устройство“ по смисъла на Регламент № 715/2007. В случай на утвърдителен отговор тези съдилища питат дали въпросният софтуер може да бъде разрешен на основание на предвидените в този регламент изключения от забраната на такива устройства.

¹ 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).

В представеното днес заключение генералният адвокат Athanasios Rantos припомня, най-напред, че с решение от 17 декември 2020 г.² Съдът се произнася за първи път по тълкуването на разглежданата разпоредба. Делото, по което е постановено това решение, се отнася до моторни превозни средства, снабдени със софтуер, с който се цели да се манипулират резултатите от контрола на емисиите на замърсяващи газове, и по-специално на NOx. В посоченото решение Съдът приема, че представлява „измервателно-коригиращо устройство“ устройство, което засича всеки параметър, свързан с провеждането на предвидените в този регламент процедури за одобрение, с цел по време на тези процедури да се подобри ефективността на системата за контрол на емисиите и по този начин да бъде получено одобрение за превозното средство, дори ако такова подобряване може да се наблюдава и в отделни случаи при нормални условия на използване на превозното средство.

За да определи дали спорният софтуер представлява „измервателно-коригиращо устройство“ по смисъла на Регламент № 715/2007, генералният адвокат разглежда действието му при „нормална експлоатация“ на съответните превозни средства, като според него под това се имат предвид не условията в рамките на Новия европейски пътен цикъл (NEDC), а реалните условия на движение.

В това отношение той констатира, че температурният прозорец не е представителен за реалните условия на движение, тъй като официалните статистически данни сочат, че в Австрия и Германия, както и в други държави членки, средните температури за периода 2017—2019 г. са били значително по-ниски от 15° C. Освен това предвид релефа на Австрия и Германия моторните превозни средства много често се движат в райони с надморска височина над 1000 метра.

От това заключава, че **спорният софтуер намалява ефективността на системата за контрол на емисиите при нормалната работа и използване на превозните средства, поради което представлява „измервателно-коригиращо устройство“ по смисъла на Регламент № 715/2007.**

По-нататък генералният адвокат припомня, че този регламент предвижда изключения от забраната за използване на измервателно-коригиращи устройства, например когато необходимостта от такива устройства е оправдана за предпазване на двигателя от повреда или авария и за осигуряване на безопасно управление на превозното средство.

В това отношение той подчертава, че законодателят на Съюза прави ясно разграничение между, от една страна, двигателя, визиран от това изключение, и от друга страна, системата за контрол на замърсяването, включваща рецикулацията на отработилите газове (EGR). Затова според генералния адвокат **измервателно-коригиращо устройство, което служи предимно за защита на дадени компоненти като клапана EGR, охладителя EGR и филтъра за дизелови частици, не попада в обхвата на изключението от забраната, след като действието на тези компоненти няма отношение към предпазването на двигателя.**

От друга страна, законността на такова устройство не зависи от това дали то е монтирано на съответното превозно средство още при производството му или е инсталирано впоследствие.

Освен това при типовото одобрение на ЕО съответните превозни средства трябва да отговарят на изискванията, посочени в правото на Съюза, и по-специално на изискванията относно измервателно-коригиращите устройства. Ако тези превозни средства не отговарят на въпросните изисквания, няма да е верен издаденият за тях от производителя сертификат за съответствие и продажбата или регистрацията няма да са разрешени.

² Решение на Съда от 17 декември 2020 г., CLCV и др. (Измервателно-коригиращо устройство в дизелов двигател), [C-693/18](#) (вж. също прессъобщение № [170/20](#)).

Така според генералния адвокат, след като средният потребител, относително осведомен и в разумни граници наблюдателен и съобразителен, може да очаква да са изпълнени регулаторните изисквания, съответното превозно средство не съответства на договора за продажба по смисъла на Директива 1999/44³ дори при отсъствието на специални договорни условия. Всъщност при липсата на верен сертификат за съответствие съответното превозно средство не отговаря „на описанието, дадено от продавача“ и не е „годн[о] за специфична употреба, желана от потребителя“ и „за обичайн[ата] употреба, за която служат стоките от същия вид“ по смисъла на Директива 1999/44, дори да има валидно типово одобрение на ЕО.

Накрая, липсата на съответствие с договора, състояща се в оборудването на съответното превозно средство със забранено измервателно-коригиращо устройство, не може да се счита за „незначителна“, включително когато, дори да е знаел за наличието на това устройство и за неговото действие, потребителят пак е щял да придобие превозното средство. При това положение потребителят не е лишен от правото да иска разваляне на договора на основание на Директива 1999/44.

ЗАБЕЛЕЖКА: Заключение на генералния адвокат не обвързва Съда. Задачата на генералните адвокати е да предложат на Съда, при пълна независимост, правно разрешение на делото, което им е поверено. Съдиите от Съда пристъпват към разисквания по делото. Съдебното решение ще бъде постановено на по-късна дата.

ЗАБЕЛЕЖКА: Преюдициалното запитване позволява на юрисдикциите на държавите членки, в рамките на спор, с който са сезирани, да се обърнат към Съда с въпрос относно тълкуването на правото на Съюза или валидността на акт на Съюза. Съдът не решава националния спор. Националната юрисдикция трябва да се произнесе по делото в съответствие с решението на Съда. Това решение обвързва по същия начин останалите национални юрисдикции, когато са сезирани с подобен въпрос.

Неофициален документ, предназначен за медиите, който не обвързва Съда

Пълният текст на заключението (дела [C-128/20](#), [C-134/20](#) и [C-145/20](#)) е публикуван на уебсайта CURIA в деня на представянето.

За допълнителна информация се свържете с Илияна Палъова ☎ (+352) 4303 4293

Кадри от прочитането на заключението са достъпни на [„Europe by Satellite“](#) ☎ (+32) 2 2964106.

³ 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).