

Дело C-592/23

**Резюме на преюдициалното запитване съгласно член 98, параграф 1 от
Процедурния правилник на Съда**

Дата на постъпване в Съда:

26 септември 2023 г.

Запитваща юрисдикция:

Oberster Gerichtshof (Австрия)

Дата на акта за преюдициално запитване:

6 септември 2023 г.

Ищци:

LK

AK

Ответник:

Volkswagen AG

Предмет на главното производство

Заплащане на 20 532 евро ведно с лихвите и разноските в замяна на връщане на превозно средство поради наличие на забранено измервателно-коригиращо устройство или обезщетение за вреди

Предмет и правно основание на преюдициалното запитване

Тълкуване на правото на Съюза и на Правило № 83 на ИКЕ на ООН; член 267ДФЕС

Преюдициални въпроси

- 1) Трябва ли член 2, точка 6 от Регламент (ЕО) № 692/2008 и точка 3.13.4 от приложение III към него (във връзка с член 3, точка 10 от Регламент (ЕО) № 715/2007) да се тълкува в смисъл, че устройство,

регулиращо замърсяването (програма за управление с цел регенериране на каталитичния преобразувател в подготвителния цикъл), което се счита за система с непрекъснато регенериране, тъй като регенериране (процес на прочистване) се извършва поне веднъж по време на изпитване от тип I и [устройството] вече е било регенерирано поне веднъж по време на подготвителния цикъл на превозното средство (софтуер „Preset“ или „Предварителна подготовка“), е измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 3, точка 10 от Регламент (ЕО) № 715/2007?

- 2) а) Трябва ли член 5, параграф 2, буква в) от Регламент (ЕО) № 715/2007 (във връзка с член 3, точка 10 от същия регламент, както и член 2, точка 6 от Регламент (ЕО) № 692/2008 и точка 3.13.4 от приложение III към последния регламент) да се тълкува в смисъл, че (евентуално) такова измервателно-коригиращо устройство е допустимо, тъй като условията в съответната процедура за установяване на емисиите по същество са изпълнени?
- б) Трябва ли член 5, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 715/2007 (във връзка с член 3, точка 10 от същия регламент, както и член 2, точка 6 от Регламент (ЕО) № 692/2008 и точка 3.13.4 от приложение III към последния регламент) да се тълкува в смисъл, че (евентуално) такова измервателно-коригиращо устройство е допустимо, когато свързаният с емисиите принцип на действие, който се проявява в процедурата за изпитване (изпитването за типово одобрение), в 80% от случаите е налице и при нормални условия на експлоатация (при действителна експлоатация)?
- 3) Трябва ли точка 2.20 от Правило № 83 на ИКЕ на ООН и точка 3 от приложение 13 към него (във връзка с точка 3.13.1 от приложение III и член 2, точка 6 от Регламент (ЕО) № 692/2008) да се тълкува в смисъл, че изискването в точка 3, второ изречение от приложение 13 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН, съгласно което използването на превключвателя (за включване или изключване на регенерирането) трябва да е разрешено само когато трябва да се предотврати регенериране по време на циклите за предварителна подготовка, е релевантно само за специалната процедура за изпитване съгласно приложение 13 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН, и следователно за изпитването за емисии на превозно средство със система с периодично регенериране, но не и за превозно средство със система с непрекъснато регенериране?

Релевантни разпоредби на правото на Съюза

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 „Регламента за прилагане“): член 2, точка 6 и приложение III, точки 3.13.1. и 3.13.4

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 1 и параграф 2, буква в)

Релевантни разпоредби на националното право

Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (Общ граждански кодекс, наричан по-нататък „ABGB“): член 874 и член 1295, параграф 2

Релевантни разпоредби на международното право

Правило № 83 на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации (ИКЕ на ООН) — Единни технически предписания за одобрение на типа на превозни средства по отношение на емисиите от замърсители в съответствие с изискванията относно горивото за двигателя (наричано по-нататък „Правилото на ИКЕ на ООН“): точка 2.20 и приложение 13, точка 3

Кратко представяне на фактите и производството

- 1 На 3 април 2015 г. ищците придобиват от търговец на моторни превозни средства произведен от ответника нов лек автомобил VW Golf Sportsvan Lounge BMT TDI DSG с покупна цена 26 100 евро. Превозното средство е оборудвано с двигател от типа EA 288 (Евро 6 с каталитичен преобразувател за азотни оксиди NAC); за превозното средство се прилага стандартът за емисиите Евро 6. Поради конструктивното и програмно-техническото оборудване на този двигател за него не се отнасят установените при серията двигатели EA 189 (Евро 5) проблеми, свързани с количеството азотни оксиди (наричани по-нататък „NOx“). Типовото одобрение за ЕС за превозното средство все още е в сила.
- 2 С цел контрол на замърсяването в превозното средство е монтирана система за рецикулация на отработилите газове с ниско налягане (LP-EGR). Рецикулацията на отработилите газове служи за намаляване на вътрешните емисии на азотни оксиди в двигателя. За превозното средство е определен „температурен прозорец“ за външната температура от -24 до +70 градуса

Целзий. Прилагането на този температурен прозорец е техническа необходимост с оглед надеждността на клапана, охладителя и капачката на охладителя на системата за рециркулация на отработилите газове, както и за филтъра за дизелови частици и турбокомпресора.

- 3 В това отношение няма спор, че не става въпрос за измервателно-коригиращо устройство, което по смисъла на член 5, параграф 2, буква а) от Регламент № 715/2007 е забранено при всички случаи (независимо от съображенията, свързани със защитата на двигателя в конкретния случай), тъй като функционира през по-голямата част от годината поради преобладаващите външни температури.
- 4 В резултат на непрекъснатото намаляване на рециркулацията на отработилите газове в рамките на „температурния прозорец“ неизбежно се повишава количеството на произвежданите в двигателя NOx. За да се сведат до минимум тези емисии на замърсители, в превозното средство е инсталиран каталитичен преобразувател за NOx (NAC). Този каталитичен преобразувател може да улавя химически между 50 и 70% от азотните оксиди по време на нормално движение. Той трябва да бъде регенериран редовно чрез изгаряне, за да се поддържа неговата функционална способност. Регенерирането продължава около 3—10 секунди и при различните производители се извършва на интервали от около 5 до 10 км по време на текуща експлоатация. В процесното превозно средство регенерирането се извършва приблизително на всеки 5 км или при пълно насищане на каталитичния преобразувател. По време на регенерирането се получава краткотрайно повишаване на емисиите на NOx (в продължение на 3 до 10 секунди).
- 5 На процесното превозно средство е внедрен софтуерът „Precon“ („Предварителна подготовка“) с установяване на работната крива. Тази програма за управление установява кога превозното средство се подготвя за измерване на отработилите газове на изпитвателен стенд. В този случай се задейства регенериране независимо от изминатия пробег и от степента на насищане на каталитичния преобразувател след последното регенериране. В резултат на това самият изпитвателен цикъл винаги започва с регенериран каталитичен преобразувател.
- 6 При установяване на количеството отработили газове на изпитвателния стенд в съответствие с европейските разпоредби относно изпитването посредством стандартизиран изпитвателен цикъл (NEDC) се симулира определено управление на превозното средство, което в рамките на 1180 секунди и отсечка от около 11 км съответства на фазите на ускоряване, постоянно движение и забавяне в градски и извънградски условия. Поради „Precon“ при симулирано движение в продължение на 11 км винаги настъпва двукратно и никога трикратно регенериране на каталитичния преобразувател и свързаното с това краткотрайно увеличаване на емисиите на замърсители. Това невинаги съответства на процесите при действителна

експлоатация, тъй като движение в продължение на 11 км може да започне и с почти наситен каталитичен преобразувател. Чисто математически при действителна експлоатация при интервали на регенериране от 5 км по отсечка от 11 км се извършва регенериране 2,2 пъти. Без установяване на работната крива с помощта на „Precon“ по време на изпитвателен цикъл може да се извърши трикратно регенериране, чисто математически това става в един от пет случая.

- 7 Ищците в главното производство искат (на първо място) да им бъдат заплатени 20 532 евро ведно с лихвите и разноските в замяна на връщане на превозното средство. Според тях инсталираният двигател е оборудван със забранено измервателно-коригиращо устройство.
- 8 Първоинстанционният съд уважава частично предявения иск. Според него при разглеждания тип двигател EA 288 не е налице забранено измервателно-коригиращо устройство. По различен начин обаче трябвало да се оцени прилаганото установяване на работната крива („Precon“) на изпитвателния стенд, тъй като независещата от характеристиките на управлението разлика при регенерирането в изпитвателен режим, от една страна, и при действителна експлоатация, от друга, не служела за предотвратяване на рискове, дори от чисто техническа гледна точка да не се „коригирало“ нищо.
- 9 Въззивната инстанция отхвърля изцяло иска. Според нея не става въпрос за забранено измервателно-коригиращо устройство.
- 10 Разглеждан отделно, софтуерът „Precon“ можел да се приеме за (забранено) измервателно-коригиращо устройство, тъй като с извършваното преди изпитването регенериране на каталитичния преобразувател се променял параметър на системата за контрол на емисиите по такъв начин, че „можело“ да се намали нейната ефективност. Съвсем не било задължително обаче да настъпва подобно намаляване на ефективността, тъй като регенерирането на каталитичния преобразувател можело да се извърши реално и в края на последния маршрут преди изпитването, така че последващият действителен маршрут също щял да започне с прочистен каталитичен преобразувател, което съответствало на изпитвателен маршрут на изпитвателния стенд след използване на „Precon“. В този случай обстоятелствата щели да бъдат напълно идентични с тези по време на изпитвателния цикъл, тъй като регенерирането щяло да започне съответно с прочистен каталитичен преобразувател.
- 11 От правна гледна точка обаче решаващо значение имал фактът, че в член 2, точка 6 от приложимия към разглеждания случай Регламент за прилагане (във връзка с точка 3.13 от приложение III към същия регламент и точка 3 от приложение 13 към Правилото на ИКЕ на ООН) се предвиждали както система с периодично регенериране, така и система с непрекъснато регенериране; за последната не се изисквала специална процедура за изпитване. Тези разпоредби показвали, че въвеждането на такива системи е

допустимо, което конкретно валяло за регенериране в рамките на подготовката на превозното средство за изпитвателния цикъл, при условие че по време на изпитването се извършвало поне веднъж допълнително регенериране. Регенерирането в рамките на „Preston“ щяло да гарантира, че към емитираните в изпитвателния цикъл емисии не се включват други емисии на NO_x, уловени в каталитичния преобразувател при предходен маршрут, тъй като това означавало изкривяване на получените стойности.

- 12 Ищците в главното производство подават ревизионна жалба срещу това решение с искане да бъде уважен петитумът на исковата молба.
- 13 В отговора си на ревизионната жалба ответникът иска жалбата на ответната страна да бъде отхвърлена, при условията на евентуалност — същата да не бъде уважена.

Основни доводи на страните в главното производство

- 14 Ищците твърдят, че са програмирани две измервателно-коригиращи устройства, а именно едно, зависещо от температурата, и едновременно с това устройство, зависещо от изпитвателния стенд, съответно от действителната експлоатация на превозното средство. Вследствие на умишленото манипулиране от страна на представителите на ответника те били въведени в заблуждение, поради което имали право на обезщетение в натура. Ответникът носел и деликтна отговорност за неправомерно увреждане.
- 15 Ответникът възразява, че разглежданият тип двигател EA 288 не е оборудван със (забранено) измервателно-коригиращо устройство. Поради това бил определен толкова широк „температурен прозорец“, така че в Австрия рециркулацията на отработилите газове функционирала на 100%. За да се получат сравними стойности при измерването, установяването на работната крива в рамките на „Preston“ водело до това, че регенерирането на каталитичния преобразувател за NO_x, което иначе се извършвало редовно на всеки 5 км, се извършвало по време на предварителната подготовка, така че самият изпитвателен цикъл бил представителен.

Кратко изложение на мотивите за преюдициалното запитване

- 16 В производството по ревизионно обжалване се поставя въпросът дали използваният софтуер „Preston“ за установяване на работната крива (програма за управление с цел регенериране на каталитичния преобразувател в подготвителния цикъл) е забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 3, точка 10 във връзка с член 5 от Регламент № 715/2007.

- 17 1.1 Първият въпрос се отнася до това дали система с непрекъснато регенериране (за разлика от система със само периодично регенериране) изобщо може да представлява измервателно-коригиращо устройство. Oberster Gerichtshof (Върховен съд) приема, че разглежданият софтуер „Precon“ представлява система с непрекъснато регенериране. Според констатациите по случая са изпълнени изискванията за система с непрекъснато регенериране както по член 2, точка 6 от Регламента за прилагане, така и съгласно точка 3.13.4 от приложение III към същия регламент.
- 18 1.2 Член 2, точка 6 от Регламента за прилагане (идентичен по съдържание с точка 2.10, първо изречение от Правилото на ИКЕ на ООН) дава определение за „система с периодично регенериране“. На тази разпоредба се опира точка 3.13.4 от приложение III към Регламента за прилагане; първото изречение съответства на точка 2.10, второ изречение от Правилото на ИКЕ на ООН. Второто изречение (идентично по съдържание с точка 2.10, трето изречение от Правилото на ИКЕ на ООН) съдържа определение за система с непрекъснато регенериране като специална форма на система с периодично регенериране и предвижда, че система с непрекъснато регенериране не изисква специална процедура за изпитване.
- 19 Следователно трябва да се прави разграничение между система с периодично регенериране и система с непрекъснато регенериране. Спецификата на системата с непрекъснато регенериране е, че регенериране се извършва поне веднъж по време на изпитване от тип 1 и [устройството] вече е било регенерирано поне веднъж по време на подготвителния цикъл на превозното средство.
- 20 Указанието, че за система с непрекъснато регенериране не се изисква специална процедура за изпитване, означава, че не трябва да се прилага точка 3 от приложение 13 към Правилото на ИКЕ на ООН (във връзка с точка 3.13.1 от приложение III към Регламента за прилагане). Следователно процедурата за изпитване, предвидена в точка 3 от приложение 13 към Правилото на ИКЕ на ООН, се прилага само за превозни средства със система с периодично регенериране, но не и за такива със система с непрекъснато регенериране. Тези взаимозависимости се потвърждават безспорно и от (разпоредбите с идентично съдържание) на точка 2.20 от Правилото на ИКЕ на ООН. В тях изрично се посочва, че приложение 13 от Правилото на ИКЕ на ООН не се прилага за системи с непрекъснато регенериране. Следователно за система с непрекъснато регенериране се прилага процедурата за изпитване, предвидена в приложение 4А от Правилото на ИКЕ на ООН. В този случай измерването на отработилите газове се извършва единствено в самия изпитвателен цикъл. От друга страна, при системите с периодично регенериране има допълнителни цикли на изпитване (подготвителен цикъл, цикъл на регенериране).

- 21 1.3 Въз основа на правната фикция в точка 3.13.4, второ изречение от приложение III към Регламента за прилагане, съгласно която описаната специална форма на система с периодично регенериране се счита за система с непрекъснато регенериране, за експлоатацията по време на изпитването (на изпитвателния стенд) трябва да се приеме, че системата за регенериране функционира текущо (постоянно). Следователно управлението на процеса на регенериране не трябва да се взема предвид за измерването на отработилите газове, така че според Oberster Gerichtshof (Върховен съд) следва да се приеме, че е налице константен (унифициран) по отношение на измерването начин на работа (и принцип на действие) на двигателя.
- 22 Ако въз основа на описаната правна фикция унифицираният начин на работа на двигателя се отнася за експлоатацията по време на изпитването, това трябва да се отнася и за действителната експлоатация, тъй като показателно сравнение с действителната експлоатация (с неблагоприятни правни последици в случай на свързани с емисиите модуляции) е възможно само ако са налице същите изходни условия по отношение на начина на работа на системата за контрол на емисиите. Ето защо е логично при система с непрекъснато регенериране да се приеме и за действителната експлоатация, че е налице постоянно функционираща система за регенериране.
- 23 Това би означавало, че системата с непрекъснато регенериране не активира, модулира, забавя или дезактивира действието на която и да е част на системата за контрол на емисиите, което намалява нейната ефективност при действителна експлоатация. Ако се възприеме тази логика, то подобна система с непрекъснато регенериране не би представлявала измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 3, точка 10 от Регламент № 715/2007.
- 24 2.1 Въпросите 2. а) и 2. б) се отнасят до наличието на причина, която оправдава необходимостта от измервателно-коригиращо устройство, дори ако се приеме, че такова е налице.
- 25 2.2 Член 5, параграф 2, буква в) от Регламент № 715/2007 предвижда изрично наличие на основателна причина, когато въпреки измервателно-коригиращото устройство условията за съответната процедура за изпитване по същество са изпълнени. Точка 3.13.4 от приложение III към Регламента за прилагане изрично предвижда използването на подобен на „Preson“ софтуер (програма за управление с цел регенериране на каталитичния преобразувател в подготвителния цикъл) и урежда, че при определени условия, които в случая са налице, системата за регенериране се счита за система с непрекъснато регенериране, от което следва, че трябва да се извърши изпитване от тип 1. За приложимостта на определено изпитване за типово одобрение (тип 1) разглежданите в случая условия на изпитване съответно предвиждат, че по време на подготвителния цикъл трябва да се извърши поне веднъж регенериране на устройството, регулиращо замърсяването (каталитичния преобразувател). Щом това условие е

предвидено в стандартите за съответната процедура за изпитване, то тогава трябва да са изпълнени и условията за изключението по член 5, параграф 2, буква в) от Регламент № 715/2007.

- 26 2.3 Съгласно член 5, параграф 1 от Регламент № 715/2007 компонентите, които могат да окажат влияние върху емисиите, трябва да гарантират, че превозното средство при нормална експлоатация е в съответствие с посочения регламент, и по-специално, че са спазени граничните стойности за емисиите. В това отношение в решението по дело CLCV, C-693/18, точка 99, Съдът на Европейския съюз постановява, че член 3, точка 10 от Регламент № 715/2007 трябва да се тълкува в смисъл, че софтуер, който изменя нивото на емисиите на превозните средства в зависимост от засечените от него условия на движение и осигурява спазването на граничните стойности на емисиите само когато тези условия съответстват на условията, прилагани при процедурите за типово одобрение, представлява измервателно-коригиращо устройство, включително когато подобряването на ефективността на системата за контрол на емисиите може да се наблюдава и в отделни случаи при нормални условия на използване на превозното средство. По аргумент за противното това означава, че измервателно-коригиращо устройство трябва да е допустимо, когато динамиката на емисиите, установени по време на изпитвателния цикъл, се запазва през по-голямата част или в повечето случаи и по време на действителната експлоатация.
- 27 Такъв е случаят на разглеждания софтуер „Preset“. Според констатациите по време на самия изпитвателен цикъл се извършва двукратно регенериране, докато при действителна експлоатация чисто математически — при дадените интервали на регенериране от 5 км по (сравнима с изпитвателния цикъл) отсечка от 11 км — 2,2 пъти. Следователно при действителна експлоатация регенерирането може да се извърши и три пъти, и то чисто математически в един от пет случая. Въз основа на това по никакъв начин не може да се приеме, че при действителна експлоатация (в сравнение с експлоатацията по време на изпитването) се извършва редовно трикратно регенериране. Наистина подобно регенериране — в зависимост от нивото на замърсяване на каталитичния преобразувател — е възможно, но извършването само на двукратно регенериране е значително по-често, а именно в 80% от случаите. Следователно в повечето случаи и при действителна експлоатация регенерирането на каталитичния преобразувател се извършва по такъв начин, че обстоятелствата са идентични с тези по време на изпитвателния цикъл.
- 28 Според Oberster Gerichtshof (Върховен съд), когато при действителна експлоатация и експлоатация по време на изпитването принципът на действие на устройството, регулиращо замърсяването (каталитичния преобразувател), е еднакъв в 80% от случаите, не може да се приеме, че и при действителната експлоатация намаляването на емисиите може да се наблюдава само в отделни случаи.

- 29 **3.** Третият въпрос се отнася до възражението на ищите в главното производство, че софтуерът „Precon“ не е система с непрекъснато регенериране, тъй като наличният превключвател за включване или изключване на процеса на регенериране по време на подготвителния цикъл се използва, за да задейства регенерирането на каталитичния преобразувател, а не само за да го предотврати. Това било забранено съгласно точка 3 от приложение 13 към Правилото на ИКЕ на ООН (вж. също точка 3.2.3).
- 30 Наистина точка 3 от приложение 13 към Правилото на ИКЕ на ООН се прилага за система с периодично регенериране (със специалните процедури за изпитване съгласно приложение 13 от Правилото на ИКЕ на ООН), но не и за система с непрекъснато регенериране (изпитване тип I съгласно приложение 4А от Правилото на ИКЕ на ООН). За система с непрекъснато регенериране съгласно точка 3.13.4 от приложение III към Регламента за прилагане (идентична по съдържание с точка 2.20, трето изречение от Правилото на ИКЕ на ООН) всъщност се предвижда изрично, че и в подготвителния цикъл каталитичният преобразувател трябва да се регенерира поне веднъж. Следователно е задължително, а не вредоносно това регенериране да се задейства съзнателно и самият изпитвателен цикъл да започва с прочистен каталитичен преобразувател.