

Дело C-666/23

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

9 ноември 2023 г.

Запитваща юрисдикция:

Landgericht Ravensburg (Германия)

Дата на акта за преюдициално запитване:

27 октомври 2023 г.

Ищци:

EL

CM

BT

JF

DS

Ответник:

Volkswagen AG

Предмет на главното производство

Регламент (ЕО) № 715/2007 — Превозно средство с дизелов двигател —
Рециркулация на отработили газове — Температурен прозорец —
Хипотетично одобрение — Обезщетение — Изчисляване

Предмет и правно основание на преюдициалното запитване

Тълкуване на правото на Съюза, член 267 ДФЕС

Преюдициалните въпроси

1. Може ли насоченият срещу производителя на превозното средство иск на купувача на превозното средство за обезщетение за вреди, причинени от извършеното при условията на небрежност пускане на пазара на превозно средство със забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 5, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 715/2007, да бъде отхвърлен с мотива,

а) че е налице неизбежна грешка на производителя относно правомерността на деянието;

в случай на утвърдителен отговор:

б) че грешката относно правомерността на деянието е неизбежна за производителя, тъй като компетентният за издаването на ЕО типово одобрение и за последващите мерки орган всъщност е одобрил инсталираното измервателно-коригиращо устройство;

в случай на утвърдителен отговор:

в) че грешката относно правомерността на деянието е неизбежна за производителя, тъй като при съответно поискване компетентният за издаването на ЕО типово одобрение и за последващите мерки орган би потвърдил правното становище на производителя на превозното средство по отношение на член 5, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 715/2007 (хипотетично одобрение)?

2. Дължи ли производителят на превозното средство, който е предоставил актуализация на софтуера, обезщетение на собственика на превозното средство, когато последният претърпи вреда вследствие на инсталираното със софтуерната актуализация забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 5, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 715/2007?

3. Съвместимо ли е с правото на Съюза, когато при иск за обезщетение срещу производителя на превозното средство поради извършеното при условията на небрежност пускане на пазара на превозно средство със забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 5, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 715/2007,

а) по отношение на правото на *малко* обезщетение купувачът на превозното средство е длъжен да допусне приспадане на ползите от употребата на превозното средство от размера на

обезщетението, доколкото тези ползи заедно с остатъчната стойност надвишават платената покупна цена, намалена с посочения размер на обезщетението;

- б) правото на *малко* обезщетение на купувача на превозното средство е ограничено до най-много 15 % от платената покупна цена?

Цитирани разпоредби на правото на Съюза

Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2007 година за типовото 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), и по-специално член 5, параграф 2

Цитирани разпоредби на националното право

Bürgerliches Gesetzbuch (Граждански кодекс, наричан по-нататък „BGB“), и по-специално членове 276, 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 относно ЕО одобрението на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, наричана още „EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung“ (Наредба относно одобрението на превозни средства в ЕО) (наричана по-нататък „EG-FGV“), и по-специално членове 6 и 27

Кратко представяне на фактите и производството

- 1 Преюдициалното запитване се отправя във връзка с пет различни случая, които действително не са идентични, но се различават един от друг само в нюанси.
- 2 Първото производство: Ответникът пуска на пазара VW T6 Multivan Comfortline 2.0 TDI с дизелов двигател от типа EA288. При това превозно средство рецикулацията на отработилите газове извън така наречения температурен прозорец намалява в зависимост от понижаването на външните температури. Това води до увеличаване на емисиите на NOx (азотен оксид) по време на работа на превозното средство извън температурния прозорец. Ищецът купува автомобила от ответника за

45 944,39 евро. Той заплаща 15 000 евро, а остатъка от сумата финансира с кредит. Междувременно ищецът продава автомобила.

- 3 Ищецът счита, че е увреден умишлено и в противоречие с добрите нрави. Той смята, че температурният прозорецът е забранено измервателно-коригиращо устройство и твърди, че намаляването на рецикулацията на отработилите газове започва при температура от +20 °C. Ищецът иска да му бъде присъдена сумата от 8 709,30 евро (покупната цена в размер на 45 944,39 евро, намалена с ползата от употребата в размер на 10 245,60 евро за изминати 66 900 km, а също и с прихода от продажбата в размер на 31 000 евро, и увеличена с разходите за финансиране в размер на 4 010,51 евро), и при условията на евентуалност да му бъде присъдена сумата от 6 891,66 евро (= 15 % от покупната цена).
- 4 Ответникът моли искът да бъде отхвърлен. Ответникът прави възражение за погасяване по давност срещу исковете по договора. По отношение на температурния прозорец ответникът твърди, че рецикулацията на отработилите газове намалява постепенно при температура на околната среда от около +12 °. Ответникът счита температурния прозорец за разрешен, тъй като е необходим за безопасната работа на превозното средство. При условията на евентуалност ответникът твърди, че е направил неизбежна грешка относно правомерността на деянието и във връзка с това се позовава на хипотетично одобрение на Kraftfahrtbundesamt (Федерална служба за моторните превозни средства, регистрацията на превозните средства и шофьорските книжки, Германия) (наричана по-нататък „Федералната автотранспортна служба“).
- 5 Второто производство: VW T6 Multivan 2.0 TDI е пуснато на пазара с произведен от ответника дизелов двигател от типа EA288. Ищецът придобива превозното средство на цена от 49 950 евро при изминати 9 350 km. При покупката на превозното средство от ищеца безспорно е налице разпознаване на изпитвателен стенд, което обаче е отстранено на 10 октомври 2017 г. чрез актуализация на софтуера. Освен това безспорно е бил (и е) налице температурен прозорец. Това води до по-високи емисии на NOx по време на работа на превозното средство извън температурния прозорец.
- 6 Ищецът счита, че е увреден умишлено и в противоречие с добрите от наличието на забранено измервателно-коригиращо устройство. Той иска да му бъде присъдена сума в размер на 8 938 евро (= 20 % от брутната покупна цена) и при условията на евентуалност обезщетение в размер, определен по преценка на съда, но не по-малко от 6 703,50 евро (= 15 % от покупната цена).
- 7 Ответникът признава, че софтуерът използва първоначално инсталираното разпознаване на изпитвателен стенд, за да намали степента на рецикулация на отработилите газове извън NEDC при достигане на работна температура

от 200 °C. При тази работна температура обаче системата СКР значително допринася за намаляването на NOx, така че пределно допустимите стойности все пак да бъдат спазени. По отношение на температурния прозорец ответникът твърди, че намаляването настъпва при температура на околната среда под „приблизително +12 °C“. Ответникът счита температурния прозорец за разрешен, тъй като е необходим за безопасната работа на превозното средство. При условията на евентуалност ответникът твърди, че е направил неизбежна грешка относно правомерността на деянието и във връзка с това се позовава на хипотетично одобрение на Федералната автотранспортна служба.

- 8 Третото производство: Фактите по спора в третото производство по същество са идентични с тези по второто производство.
- 9 Четвъртото производство: Превозното средство VW Golf 2.0 TDI е пуснато на пазара с произведен от ответника дизелов двигател от типа EA288. Превозното средство безспорно е оборудвано с разпознаване на изпитвателен стенд. Ищецът придобива превозното средство на цена от 10 000 евро при изминати 107 000 km.
- 10 Ищецът счита, че е увреден от ответника умишлено и в противоречие с добрите нрави. Той смята начина на работа на разпознаването на изпитвателен стенд за забранен и освен това твърди, че е налице забранен температурен прозорец. Ищецът иска да му бъде присъдена сумата от 9 258,60 евро (покупната цена от 10 000 евро, намалена с обезщетението за ползване в размер на 741,40 евро при изминати към момента на подаване на иска 14 309 km) срещу предаването и прехвърлянето на правото на собственост върху превозното средство, и при условията на евентуалност обезщетение в размер на 1 500 евро (= 15 % от покупната цена).
- 11 Ответникът моли искът да бъде отхвърлен. Той признава, че софтуерът използва разпознаването на изпитвателен стенд с цел преди изпитвателен пробег да се регенерира напълно каталитичният уловител на NOx и в рамките на NEDC да се регенерира в точно определен момент. Освен това температурата на каталитичния уловител на NOx при NEDC се повишава непосредствено преди първото регенериране на каталитичния уловител на NOx. Всичко това обаче няма измеримо влияние върху емисиите на NOx. Дори емисиите на NOx да се увеличат без тези функции, не биха превишили пределно допустимите стойности. Ответникът счита, че температурният прозорец е разрешен. В това отношение той твърди, че благодарение на усъвършенстваната система рецикулацията на отработилите газове е активна на 100 % между -24 °C и +70 °C. При условията на евентуалност ответникът твърди, че е направил неизбежна грешка относно правомерността на деянието и във връзка с това се позовава на хипотетично одобрение на Федералната автотранспортна служба.

- 12 Петото производство: Превозното средство VW Sharan 2.0 TDI е пуснато на пазара с произведен от ответника дизелов двигател от типа EA189. Двигателят е оборудван със забранено измервателно-коригиращо устройство (разпознаване на изпитвателен стенд с „превключвателна система“). Със заповеди от 14 и 15 октомври 2015 г. Федералната автотранспортна служба нарежда на ответника да отстрани забраненото измервателно-коригиращо устройство от пуснатите от него на пазара превозни средства. Ищецът придобива превозното средство на цена от 32 000 евро при изминати 14 915 km. На 7 март 2017 г. на превозното средство е записана разработена от ответника и одобрена от Федералната автотранспортна служба софтуерна актуализация. С актуализацията е инсталиран температурен прозорец на превозното средство. Това води до увеличаване на емисиите на NOx при работа на превозното средство извън температурния прозорец.
- 13 Ищецът счита, че е увреден от ответника умишлено и в противоречие с добрите нрави. Той иска да му бъде присъдено обезщетение в размер, определен по преценка на съда, но не по-малко от 4 800 евро (= 15 % от покупната цена), както и да се установи, че ответникът трябва да обезщети ищеца за вредите, претърпени вследствие на инсталирането на измервателно-коригиращо устройство, сработващо в зависимост от температурата.
- 14 Ответникът моли искът да бъде отхвърлен. За изчерпателност той прави възражение за изтекла погасителна давност. По отношение на температурния прозорец ответникът твърди, че рециркулацията на отработилите газове намалява едва под +10 °C. Това било необходимо за безопасната работа на превозното средство. По-нататък ответникът посочва, че наистина в решение от 14 юли 2022 г., GSMB Invest (C-128/20, EU:C:2022:570) по отношение на превозни средства на ответника с идентичен температурен прозорец (след актуализацията на софтуера за контрол на двигателя на двигател тип EA189) се приема температурен диапазон на температурния прозорец при „външна температура“ от +15 °C до +33 °C. Според ответника това се дължи на задължителните фактически констатации на запитващите юрисдикции, които не съответстват на действителните обстоятелства. При условията на евентуалност ответникът твърди, че е направил неизбежна грешка относно правомерността на деянието и във връзка с това се позовава на хипотетично одобрение на Федералната автотранспортна служба.

Кратко представяне на мотивите за преюдициалното запитване

- 15 Уводни бележки: В първото, второто и третото производство при придобиването на превозното средство вероятно е налице забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 5, параграф 2 от Регламент № 715/2007. В петото производство забранено измервателно-коригиращо устройство е инсталирано с актуализацията. В четвъртото

производство разпознаването на изпитвателен стенд е сериозен показател за наличието на забранено измервателно-коригиращо устройство.

- 16 При превозните средства от първото, второто, третото и петото производство рециркулацията на отработилите газове намалява най-късно при температура на околната среда от +10 °C, ето защо съгласно запитващата юрисдикция е налице забранен температурен прозорец, който също така не е разрешен по изключение съгласно член 5, параграф 2, буква а) от Регламент № 715/2007.
- 17 Освен това, в случаите по първото, второто и третото производство вероятно липсва и другият критерий на член 5, параграф 2, второ изречение, буква а) от Регламент № 715/2007, че измервателно-коригиращото устройство не може да бъде активно през по-голямата част от годината, защото при превозните средства в посочените три производства рециркулацията на отработилите газове намалява най-късно при температура на околната среда от приблизително +12 °C. Средните годишни температури в Германия обаче са по-ниски от приблизително +12 °C.
- 18 В четвъртото производство е спорно дали температурният прозорец и/или разпознаването на изпитвателен стенд водят до увеличаване на емисиите при нормални условия на управление на превозното средство. Следователно в това производство не е установено, че е налице забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 3, точка 10 и член 5, параграф 2, първо изречение от Регламент № 715/2007, макар разпознаването на изпитвателен стенд да се счита за сериозен показател за наличието му.
- 19 Правото на обезщетение по член 826 от BGB изисква да е налице умишлено и обективно нарушаващо добрите нрави действие на причинителя на вредата. В посочените случаи обаче такова действие липсва.
- 20 В случаите, предмет на преюдициалното запитване, може обаче да е налице право на обезщетение на купувачите на превозните средства по член 823, параграф 2 от BGB. Съгласно новата практика на BGH (Bundesgerichtshof, Федерален върховен съд, Германия) член 823, параграф 2 от BGB във връзка с член 6, параграф 1 и член 27, параграф 1 от EG-FGV защитава интереса на купувача на превозно средство да не търпи имуществени загуби поради нарушение на европейското законодателство в областта на емисиите от страна на производителя.
- 21 В първото, второто, третото и петото производство е налице нарушение на европейското законодателство в областта на емисиите от страна на ответника, което се изразява в наличието на забранен температурен прозорец, а в четвъртото производство разпознаването на изпитвателен стенд е сериозен показател за наличието му.
- 22 Правото на обезщетение предполага също производителят на превозното средство да е действал най-малкото небрежно във връзка с измервателно-

коригиращото устройство. Налице е презумпция за вина на производителя на превозното средство. Производителят обаче може да се освободи от отговорност, като посочи и докаже обстоятелства, съгласно които поведението му по изключение не изглежда небрежно. По-специално съгласно практиката на ВGH (Федерален върховен съд) в това отношение производителят може да се позове на неизбежна грешка относно правомерността на деянието, като посочи конкретно и докаже самата грешка и нейната неизбежност. Това е темата на първия преюдициален въпрос.

- 23 В петото производство правото на обезщетение за вреди, причинени от наличието на измервателно-коригиращо устройство (разпознаване на изпитвателен стенд с „превключвателна система“) при пускането на пазара и придобиването на превозното средство, е погасено по давност. Въпреки това след инсталирането на предоставената от ответника актуализация във вид на температурен прозорец превозното средство има ново забранено измервателно-коригиращо устройство. Спорно е дали собственикът на превозното средство има право на обезщетение срещу производителя, когато е претърпял вреди вследствие на инсталирано с актуализацията измервателно-коригиращо устройство. Това е предметът на втория преюдициален въпрос.
- 24 Съгласно практиката на ВGH (Федерален върховен съд) правото на обезщетение по член 823, параграф 2 от BGB във връзка с член 6, параграф 1 и член 27, параграф 1 от EG-FGV се отнася до така нареченото *малко* обезщетение, т.е. плащане на парична сума. Не може да се иска възстановяването на покупната цена срещу предаването и прехвърлянето на правото на собственост на превозното средство (така нареченото *голямо* обезщетение). Освен това ВGH (Федерален върховен съд) посочва, че трябва да се вземат предвид ползите от употребата на превозното средство, когато ползите заедно с остатъчната стойност надвишават платената покупна цена, намалена с обезщетението. Третият преюдициален въпрос е поставен във връзка с този проблем.
- 25 Подробно по преюдициалните въпроси: По първия въпрос: Освобождаване от отговорност въз основа на грешка относно правомерността на деянието е възможно само в редки изключителни случаи. Незнанието не освобождава от отговорност. Освен това грешната прогноза какво съдът ще оцени като небрежно при един потенциален съдебен спор относно отговорността не обосновава изключваща вината грешка относно правомерността на деянието. Причинителят на вредата винаги трябва да очаква, че е възможно съдът да прецени като недостатъчни предприетите от него мерки за полагане на дължимата грижа. Неизбежна грешка относно правомерността на деянието е налице само когато един разумен човек не е могъл да очаква, че в бъдеще поведението му може да бъде оценено от съда като неправомерно.
- 26 Съгласно практиката на ВGH (Федерален върховен съд) свързаната конкретно с измервателно-коригиращото устройство грешка на

производителя е неизбежна, когато производител на превозно средство представи действително ЕО типово одобрение за използваното забранено измервателно-коригиращо устройство по отношение на всички негови елементи съгласно член 5, параграф 2 от Регламент № 715/2007. Грешката обаче е неизбежна също когато се установи, че при хипотетично поискване неправилното правно становище на производителя по отношение на наличието на забранено измервателно-коригиращо устройство би било потвърдено от компетентния за издаването на ЕО типово одобрение или за последващите мерки орган (в Германия това е Федералната автотранспортна служба), т.е. при хипотетично одобрение.

- 27 Съмнително е дали посочената национална съдебна практика е съвместима с правото на Съюза, защото забраната за измервателно-коригиращите устройства се урежда от правото на Съюза. Освен това правото на подходящо обезщетение на купувача на превозно средство за вреди, причинени от придобиването на превозно средство със забранено измервателно-коригиращо устройство, е закрепено в правото на Съюза (решение от 21 март 2023 г., Mercedes-Benz Group [отговорност на производителя на превозни средства с измервателно-коригиращи устройства], C-100/21, EU:C:2023:229, т. 91). Държавите членки определят само правилата за присъждането на обезщетението на купувачите.
- 28 Следователно се поставя въпросът какви са изискванията съгласно правото на Съюза относно субективните условия за предявяването на иск за обезщетение за вреди от страна на купувача на превозно средство поради нарушаването на член 18, параграф 1, член 26, параграф 1 и член 46 от Директива 2007/46 и на член 5, параграф 2 от Регламент № 715/2007.
- 29 В този контекст най-напред е съмнително дали в настоящата област на деликтната отговорност на производителя на превозни средства вината изобщо е от значение (първия въпрос, подточка а). В различни области на правото на Съюза Съдът вече се е произнасял относно изискването за вина при извъндоговорна отговорност (вж. решения от 8 ноември 1990 г., Dekker, C-177/88, EU:C:1990:383, т. 22-25, от 30 септември 2010 г., Strabag и др., C-314/09, EU:C:2010:567, т. 39 и сл., от 9 декември 2010 г., Combinatie Spijker Infrabouw-De Jonge Konstruktie и др., C-568/08, EU:C:2010:751, т. 86 и 87 и от 18 юни 2013 г., Schenker & Co. и др., C-681/11, EU:C:2013:404, т. 35).
- 30 Тъй като настоящите производства се отнасят само до гражданската отговорност на производителя на превозните средства, има основание да се счита, че вината не е от значение. В случай, че при нарушение на член 18, параграф 1, член 26, параграф 1 и член 46 от Директива 2007/46 и на член 5, параграф 2 от Регламент № 715/2007 правото на обезщетение за вреди срещу производителя на превозни средства изисква наличието на вина, би трябвало да се отговори на въпроса дали неизбежността на грешката относно правомерността на деянието може да бъде изведена от информация или одобрение на компетентния за издаването на ЕО типово одобрение или за

последващите мерки орган (първия въпрос, подточка б). В този смисъл, ако се приложат принципите на решение от 18 юни 2013 г., *Schenker & Co. и др.*, C-681/11, EU:C:2013:404, одобрението или информацията на компетентния за издаването на ЕО типово одобрение или за последващите мерки орган няма да бъде от значение. Производителят би трябвало да очаква, че правната преценка на Съда по отношение на допустимостта на дадено измервателно-коригиращото устройство по член 5, параграф 2 от Регламент № 715/2007 ще бъде различна от тази на компетентния орган.

- 31 Дори ако одобрението на компетентния за издаването на ЕО типово одобрение или за последващите мерки орган създава у производителя на превозни средства оправдано правно очакване, че органът няма да предприеме мерки срещу него, е спорно дали производителят може да се позове на оправдани правни очаквания по отношение на купувачите на превозни средства. Освен това принципът на ефективност сочи, че по отношение на купувачите на превозни средства производителят не може да се ползва от защита на оправданите правни очаквания. В противен случай нарушението на правото на Съюза от страна на производителя би останало ненаказано, ако се основава на неправилната преценка на компетентния орган. Това би противоречало на изискването санкциите да бъдат ефикасни, пропорционални и с възпиращ ефект при неспазване на разпоредбите на съответната директива (решение от 21 март 2023 г., *Mercedes-Benz Group* [отговорност на производителя на превозни средства с измервателно-коригиращи устройства], C-100/21, EU:C:2023:229 т. 85 и 88).
- 32 В случай, че одобрението или информацията на компетентния за издаването на ЕО типово одобрение или за последващите мерки орган създаде оправдано правно очакване у производителя на автомобили, че действията законосъобразно, се поставя въпросът дали хипотетичното одобрение също има такъв ефект (първия въпрос, подточка в). По дело *Schenker* Съдът постановява, че никой не може да се позовава на нарушение на принципа на защита на оправданите правни очаквания при липсата на конкретни уверения от страна на компетентната администрация (решение от 18 юни 2013 г., *Schenker & Co. и др.*, C-681/11, EU:C:2013:404, т. 41). В допълнение като минимално изискване за признаването на оправдани правни очаквания генералният адвокат Kokott посочва по това дело по-специално, че административното или съдебното решение трябва да е издадено именно въз основа на фактите и правните съображения, поради които предприятието твърди, че е допуснало изключваща вината грешка в правото, и че са от значение само тези изявления на административния орган или на съда, които изрично се съдържат в решението му, но не и заключенията, които евентуално може имплицитно да се изведат от него (заключение на генералния адвокат Kokott по дело *Schenker* и др., C-681/11, EU:C:2013:126, т. 91). В хипотетичния случай на одобрение или информация при поискване, т.е. хипотетично одобрение, това изискване не би било изпълнено, защото в такъв случай липсват именно изричните и точните изявления на орган във връзка с конкретния случай.

- 33 Освен това принципът на ефективност се противопоставя на отчитането на хипотетичното одобрение. В случай, че по този начин държава членка признае неизбежна грешка на производителя на превозни средства относно правомерността на деянието, съответните засегнати лица няма да получат обезщетение за вреди. Подходящият характер на обезщетенията и възпиращият ефект на санкциите при нарушения, които Съдът счита за необходими, не биха били гарантирани.
- 34 Първият въпрос, подточки а), б) и в) са от значение за решаването на всички правни спорове, до които се отнася преюдициалното запитване. При отрицателен отговор на някой от тези въпроси хипотетичното одобрение на Федералната автотранспортна служба би било без значение по отношение на подлежащите на разглеждане граждански иски за обезщетение за вреди на купувача на превозното средство срещу производителя.
- 35 По втория въпрос: Той се отнася само до петото производство. При утвърдителен отговор ищецът може да поиска обезщетение за вреди по същество.
- 36 Спорно е дали производителят на превозни средства, който е предоставил актуализация на софтуера със забранено измервателно-коригиращо устройство по член 5, параграф 2 от Регламент № 715/2007, трябва да плати обезщетение на собственика на превозното средство, когато последният е претърпял вреда вследствие на инсталираното с актуализацията забранено измервателно-коригиращо устройство.
- 37 В това отношение в националното право се отрича наличието на нарушение на закон, защитаващ трети лица, тъй като това нарушение се състои в издаването на неверен сертификат за съответствие от производителя на превозните средства. По повод актуализацията обаче не се издава нов сертификат за съответствие. Следователно актуализацията не е подходяща отправна точка за ангажирането на отговорността за вреди на производителя за превозното средство по член 823, параграф 2 от BGB във връзка с член 6, параграф 1 и член 27, параграф 1 от EG-FGV. Също така се твърди, че вредата, която поражда отговорността, възниква със сключването на нежелания договор за покупко-продажба. По-нататъшни действия като актуализацията не биха могли да бъдат причина за решението за покупка.
- 38 Съгласно правото на Съюза може обаче да се наложи в такъв случай собственикът на превозното средство да има право на обезщетение. В подкрепа на тази теза е обстоятелството, че чрез предоставянето и инсталирането на актуализацията производителят създава незаконосъобразно положение, което противоречи на сертификата за съответствие. Точно както при пускането на пазара на превозно средство със забранено измервателно-коригиращо устройство, така и при актуализацията със забранено измервателно-коригиращо устройство има опасност от налагането на оперативна забрана от страна на компетентния орган. Според

запитващата юрисдикция пораждащото отговорността укоримо поведение на производителя се състои в предоставянето и инсталирането на забранения температурен прозорец. Това е основната отпавна точка за отговорността на производителя, а не издаването на неверен сертификат за съответствие или последващото решение за покупка. Неверността на сертификата за съответствие е само неизбежна последица от инсталирането на забраненото измервателно-коригиращо устройство, а възможна по-нататъшна последица е решението за покупка на купувача, основано на верността на сертификата за съответствие.

- 39 Не може да бъде от решаващо значение обстоятелството, че по повод на актуализацията не се издава нов сертификат за съответствие. Съгласно член 3, параграф 6 от EG-FGV във връзка с член 3, точка 36 от Директива 2007/46 със сертификата за съответствие производителят удостоверява, че дадено превозно средство, принадлежащо към серията на тип, одобрен в съответствие с тази директива, отговаря на изискванията на всички регулаторни актове по времето на неговото производство. Сертификатът за съответствие е валиден за целия период на експлоатация на превозното средство. Ако впоследствие производителят промени състоянието на превозното средство по забранен начин, сертификатът неизбежно става неверен.
- 40 По третия въпрос: В случай на причинена само по небрежност вреда BGH (Федерален върховен съд) изключва наличието на иск на купувача срещу производителя за възстановяване на покупната цена срещу предаване на превозното средство (така нареченото *голямо* обезщетение), защото правото на икономическо самоопределение на купувача се защитава само при наличието на накърняваща добрите нрави вреда, но не и в случай на вреда, нанесена само поради небрежност. BGH (Федерален върховен съд) счита, че защитеният по силата на правото на Съюза интерес на купувача се състои в това да не претърпи имуществена загуба по смисъла на хипотезата за разликата, и съгласно член 823, параграф 2 от BGB във връзка с член 6, параграф 1 и член 27, параграф 1 от EG-FGV признава на купувача само право на така нареченото *малко* обезщетение, т.е. само право на парично обезщетение.
- 41 Съгласно предписанията на BGH (Федерален върховен съд) разглеждащият спора по същество съд трябва да оцени размера на вредата, настъпила съгласно хипотезата за разликата, по вътрешно убеждение с оглед на всички обстоятелства. При това следва да се има предвид, че от съображения за ефективност съгласно правото на Съюза предполагаемата вреда трябва да бъде поне 5 % от платената покупна цена, но от съображения за пропорционалност не може да бъде по-висока от 15 % от платената покупна цена. Ползите от употребата и остатъчната цена на превозното средство трябва да се вземат предвид с оглед намаляването на размера на вредите, доколкото надвишават стойността на превозното средство при сключването на договора за покупко-продажба (платената покупна цена, намалена с

размера на обезщетението). Според BGH (Федерален върховен съд) това е в съответствие с правото на Съюза предвид изискването за ефективност и възпиращо действие на санкциите.

- 42 Съмнително е обаче дали приспадането на ползите от употребата от размера на обезщетението е в съответствие с правото на Съюза. В случай, че съгласно предписанията на BGH (Федерален върховен съд) увреденият купувач трябва да приспадне ползите от употребата от размера на малкото обезщетение, той би получил по-малко обезщетение в зависимост от интензивността на използване на превозното средство. Не е налице обективна причина за това. Купувачът не се обогатява, когато използва собственото си превозно средство. Следователно намаляването на вредите въз основа на интензивността на използването изглежда произволно.
- 43 Действително правото на Съюза изисква купувачът да приспадне изминатите километри, когато претендира така нареченото голямо обезщетение, а именно правото на възстановяване на покупната цена срещу връщането на превозното средство. В тази хипотеза генерален адвокат Rantos счита, че е необходимо ползата от действителната употреба на разглежданото превозно средство да се приспадне от връщането на покупната му цена, тъй като защитата на гарантираните от Директива 2007/46 права не трябва да води до неоснователно обогатяване (заключение на генерален адвокат Rantos по дело Mercedes-Benz Group [отговорност на производителя на превозни средства с измервателно-коригиращи устройства], C-100/21, EU:C:2022:42061, т. 61 и 62).
- 44 Според изразеното тук мнение обаче това не може да се приложи, когато купувачът претендира единствено малко обезщетение, защото тогава запазва превозното средство в своя собственост. Употребата е за негова сметка, стойността на превозното му средство намалява. Следователно той в никакъв случай не се обогатява, като използва превозното средство. Приспадането на ползите от употребата от малкото обезщетение може също така да доведе до непропорционални резултати и по този начин да се окаже в противоречие с принципа на ефективността. Генерален адвокат Rantos подчертава, че приспадането не трябва да води до това купувачът в крайна сметка да не получи никакво обезщетение за претърпяната вреда (т. 62). Съгласно метода на приспадане на BGH (Федерален върховен съд) точно такъв би бил случаят обаче, когато към момента на постановяване на съдебното решение купувачът е използвал интензивно превозното средство.
- 45 В допълнение, съгласно практиката на BGH (Федерален върховен съд) общото ограничение на вредата, настъпила съгласно хипотезата за разликата, до най-много 15 % от покупната цена би трябвало да е в противоречие с правото на Съюза, защото противоречи на принципа на ефективност, тъй като намалената въз основа на инсталираното измервателно-коригиращо устройство стойност на превозните средства често е по-висока от 15 % от покупната цена. Схематичната горна граница от

15 % на BGH (Федерален върховен съд) обаче не позволява на националните съдилища да вземат това предвид. Освен това следва да се отбележи, че съгласно предписанията на BGH (Федерален върховен съд) купувачът може да иска само парично обезщетение за вредата, но трябва да задържи превозното средство. В случай, че паричното обезщетение е ограничено до 15 % от покупната цена, интересът на купувача на превозното средство да получи справедливо обезщетение не може да бъде отчетен в достатъчна степен.

- 46 В случай, че на третия въпрос, подточка а) се отговори отрицателно, ползите от употребата не би следвало да се вземат предвид в разглежданите главни производства, доколкото надвишават стойността на превозното средство при сключването на договора за покупко-продажба (покупната цена, намалена с размера на обезщетението). Интензивността на използване на превозното средство и остатъчната стойност няма да имат значение в този случай.
- 47 В случай, че на третия въпрос, подточка б) се отговори отрицателно, във второто и в четвъртото производство, по които размерът на обезщетението е оставен на преценката на съда, могат да бъдат присъдени обезщетения в по-висок размер от 15 % от покупната цена. В такъв случай в първото производство, освен исканото обезщетение в размер на 15 % от покупната цена, като допълнителни вреди могат да бъдат присъдени още разходите за финансиране, тъй като тези разходи по принцип подлежат на обезщетяване.